

700

600

500

400

Nutzungsbedingungen

300



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Terms of use

200



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

100

100

200

300

400

500

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

XVII.

Geschichte der Entdeckungsreisen und Schiffahrten zur
Magellan's-Strasse und zu den ihr benachbarten Ländern
und Meeren

bis zur Feststellung der Insularität des Staatenlandes
und der Existenz eines weithin freien Meeres im
Süden des Caps Hoorn.

Von J. G. Kohl.

(Hierzu 8 Karten, Tafel IV—XI.)

Vorwort.

Die Schiffahrten und Entdeckungsreisen zur Magellan's-Strasse und Umgegend, durch welche allmählig die Geographie eines der für Völkerverkehr merkwürdigsten Partien des Erdglobus, der Südspitze Amerika's, enthüllt wurde, bilden ein eigenthümliches und für sich ziemlich abgeschlossenes Kapitel der Entdeckungsgeschichte der Welt.

Diese Reisen wurden grossentheils von den kühnsten, geschicktesten und berühmtesten europäischen Seefahrern und Weltumseglern unternommen, die dabei die grössten Abenteuer und Gefahren bestanden und nicht selten als Märtyrer ihrer Unternehmungen den Tod erlitten. Dazu hingen diese Expeditionen mit wichtigen politischen Begebenheiten zusammen und führten auch ihrerseits wiederum bedeutsame politische, commercielle und wissenschaftliche Resultate herbei. Namentlich hat auch in neuester Zeit die Magellan's-Strasse seit dem Aufkommen der oceanischen Dampfschiffahrt wiederum an Wichtigkeit gewonnen. Ihre Betrachtung und ein Rückblick auf ihre alte Geschichte bietet daher ein mannigfaltiges Interesse, insbesondere auch für uns Deutsche, deren Kriegs- und Handelsdampfer seit einigen Jahren jenes Weltthor zu besuchen und zu besegeln angefangen haben.

Die Spanier, Franzosen und Engländer besitzen mehre umfangreiche Werke, in welchen die Geschichte der Magellan's-Strasse, wenn auch nicht als ausschliessliches Hauptthema doch nebenher sehr eingehend behandelt wird.

Von den historisch-geographischen Arbeiten der Spanier muss man ausser den allgemeinen von Oviedo, Herrera etc. noch besonders erwähnen die Schrift: „Conquista de las Malucas por B. L. de Argensola“, vor allen Dingen aber das umfangreiche und inhalt-

volle Werk von M. F. de Navarrete: „Coleccion de los viages y descubrimientos, que hicieron por mar los Españoles“ etc., von dem die beiden Bände IV und V ganz den ersten Reisen zur Magellan's-Strasse gewidmet sind.

Die geographische Literatur der Franzosen besitzt neben einigen vortrefflichen kleinen unsern Gegenstand betreffenden Untersuchungen von C. P. C. Fleurieu und andern, das umfassende, aber nicht sehr ausgezeichnete und jetzt ziemlich veraltete Buch des Präsidenten Charles de Brosses: „Histoire des navigations aux Terres Australes.“

Die Engländer haben in ihrem Hakluyt und ihrem Purchas die besten Quellen für die Geschichte ihrer Seereisen und sie haben uns für unser speciellcs Thema ausser den verschiedenen Arbeiten ihres Hydrographen Alexander Dalrymple das ganz vortreffliche, grossartige und man darf wohl sagen classische und mustergültige Werk von J. Burney: „A chronological history of the voyages and discoveries in the South-Sea“ geliefert.

Auch finden sich in den Reisewerken mehrerer englischer, französischer, spanischer etc. Weltumsegler und Entdecker gelegentlich kurze und übersichtliche Abhandlungen über die zur Magellan's-Strasse und zur Südspitze der Neuen Welt angestellten Reisen.

Unsere deutsche geographische Literatur weist zwar mehrere Werke auf, welche sich mit der Geschichte der Entdeckungen und Schiffahrten im Norden Amerika's beschäftigen. So unter andern das bekannte Werk von J. R. Forster. Doch habe ich keines finden können, welches die allmähliche Entdeckung der Meerengen, Inseln und Halbinseln, mit denen Amerika gegen den Südpol ausläuft, zum Hauptthema gemacht hätte.

Ich habe es daher in der vorliegenden Schrift versucht, diesen Gegenstand zu behandeln und in derselben die Geschichte der Geographie der bezeichneten Erdgegend bis zu der Zeit fortzuführen, wo man ihre Existenz und Beschaffenheit in den Haupt-Umrissen als festgestellt und als so ziemlich allgemein bekannt geworden betrachten kann, d. h. bis zu denjenigen Schiffahrten und Reisen, durch welche die Insularität des Staaten-Landes erkannt, der phantastische südliche Continent zerstört und ein freies Meer in der Umgebung der Südspitze Amerika's constatirt und von den Geographen und der Welt fast allgemein anerkannt wurde, wo man also sagen kann, dass die geographischen Entdecker ihr Werk gethan hatten, und wo darnach nur noch speciellere wissenschaftliche Forschungen nachfolgten. —

Ich habe die von mir analysirten Reiseberichte möglichst chronologisch geordnet, in gewisse aus der Geschichte selbst hervorgehende überschauliche Gruppen zusammengefasst und bei jeder

Unternehmung herausgestellt und bezeichnet, was sie dem Schatze der geographischen Erkenntnis hinzufügte.

Die wenigen Kartenbilder, welche ich meiner Geschichtserzählung beifügte, sind obwohl verkleinerte doch getreue Facsimiles der Karten, die in den Werken der Reisenden und Entdecker erschienen und welche die Erkenntnisse oder Vorstellungen, die man zu verschiedenen Zeiten von den betreffenden Gegenden hatte und hegte, bildlich darstellen. Nur die Schriftzüge der auf den Karten vorkommenden Namen und Inschriften habe ich modernisirt d. h. verdeutlicht.

I. Vorläufer Magellan's.

1) Columbus und seine Zeitgenossen (1492—1506).

Als Columbus im Jahre 1492 von Europa aussegelte, um auf einem nach Westen gerichteten Seewege die vielgepriesenen, volk- und produktenreichen Länder des östlichen und südlichen Asiens (Japan, China, den ostindischen Insel-Archipel) zu erreichen, lag vor seinem Geiste als Fahrstrasse ein ganz freier Ocean, ein weites Meer, wie er es sich zwischen beiden Welttheilen dachte.

Bei seiner Ankunft in den Antillen glaubte er in der That schon diese breite Wasserkluft übersegelt zu haben und mitten zwischen den asiatischen Inseln in der Nähe von Japan oder in Japan selbst angelangt zu sein. Nachdem er auf seiner zweiten Reise (1493—1496) noch mehrere jener von uncivilisirten Wilden schwach bevölkerten Inseln gefunden hatte, erkannte er, dass sie zwar schön und anmuthig seien, doch aber nicht ganz dem Ideale, dem er zustrebte, den von Marco Polo und andern Vorgängern geschilderten reichen Provinzen des „Gross-Chans“ (Kaisers von China) glichen. Diese beständig suchend, griff er daher auf seiner dritten und vierten Reise (1498—1504) noch weiter nach Westen aus, und stiess dabei auf die Küsten des Central-amerikanischen Continents im Hintergrunde des Karibischen Meeres.

Er segelte längs dieser vor ihm auftretenden Barrière eine lange Strecke weit hin (von der Nähe Yucatans bis zum Isthmus von Panama) in der Hoffnung, sie irgendwo durchbrochen zu finden und zu den Ländern des Gross-Chans, denen er sich stets nahe glaubte, gelangen zu können. Er erwartete in jeder Bai oder Bucht des Landes eine freie Durchfahrt, eine Meerenge nach Westen und Asien zu finden. Doch starb er im Jahre 1506, ohne dieses Räthsel gelöst zu haben.

Wie Columbus von Spanien, so segelten mehr seiner Zeitgenossen von andern Ländern aus, um auf dem Westwege nach „Katai“ (Ost-Asien) zu gelangen, so namentlich die Engländer Johann und Sebastian Cabot (in den Jahren 1497 und 1498), so die Portugiesen Cortereal (1500—1501), die auf einem noch kürzeren mehr nördlichen Wege nach Asien gelangen zu können glaubten. Aber auch sie stiessen dort auf grosse Festlandstücke (die nördlichen Theile Amerika's), die ihnen in den Weg traten.

Auch noch viele spanische Seefahrer (Hojeda, Cosa, Pinzon etc.) folgten der Westfahrt des Columbus und entdeckten auf ihren Reisen (von 1499—1505) mehr Küstenstrecken Central-Amerika's und des nördlichen Theiles von Süd-Amerika. Dessgleichen stiess der Portugiese Cabral bei seiner Reise nach Ost-Indien (im Jahre 1500) auf die östlichen Parteen Brasiliens, welche er „Das Heilige-Kreuz-Land“ nannte.

Wie Columbus, so ahnten auch alle diese ihm nachfolgenden Seefahrer anfänglich noch nichts von einem zusammenhängenden colossalen westlichen Festlande, hielten vielmehr die von ihnen entdeckten Länder für Inseln von grösserem oder geringerem Umfange. Sie sprachen daher von einer „Insel des Heiligen Kreuzes“ (Brasilien), von einer „Insel Bimini“ (Halbinsel Florida), von einer „Insel Yucatan“, von einer „Insula Corterealis“ (Canada und Umgegend) etc. und die damaligen Kosmographen und Kartenzeichner stellten auch auf ihren kartographischen Bildern von der Neuen Welt diese nicht als einen grossen Continent, sondern als aus einer Menge grosser und kleiner Inseln bestehend, dar, und verlegten diesen mächtigen Archipel ganz in die Nähe von Japan und Asien. „Erst allmählig“, sagt Humboldt, „erkannte man den Zusammenhang dieser Theile“, die ganze colossale Grösse der Neuen Welt und die weite Erstreckung dieser Barriere nach Norden und Süden.

Da man nach den Reisen des Columbus und seiner Zeitgenossen erfahren hatte, dass man im Karaibischen Meere in Central-Amerika mit Schiffen schwerlich durchkommen könne, so hoffte man denn auf solche Durchlasse im Norden und im Süden dieser Central-Partie, auf die Möglichkeit einer Durch- oder Umseglung sowohl des nördlichen als auch des südlichen grossen Länder-Flügels, und es entstanden so die viele Jahre lang fortgesetzten Bestrebungen zu der Auffindung einer nordwestlichen und einer südlichen Durchfahrt vom Osten zum Westen. Beide gaben Anlass zu ganz grossartigen Expeditionen, die allmählig die richtige geographische Kenntniss des Nordens und Südens Amerika's herbeiführten. — Ich beschäftige mich hier wie gesagt nur mit der dem Süden gewidmeten Reihenfolge von Unternehmungen.

2) Die Portugiesen Cabral, Coelho, Vespucci (1500—1504).

Die Portugiesen, die schon im Jahre 1497 unter Vasco da Gama das vielgesuchte Ost-Indien auf dem Ostwege um Afrika herum erreicht hatten, setzten sich doch auch in Bewegung, um an den Bestrebungen der Spanier, dasselbe Ost-Indien auf dem Westwege zu erreichen, ihrerseits Theil zu nehmen. Wie ihr Gaspar Cortereal (1500) zu diesem Zwecke nach dem Nordwesten ausgegangen war, so folgten andere portugiesische Seefahrer den Spuren des Cabral in südwestlicher Richtung.

Gleich nachdem die Auffindung des Heiligen Kreuzlandes (Brasilien's) in Portugal bekannt geworden war, liess der König Emanuel von Portugal drei Schiffe ausrüsten, um diese von Cabral eingeleitete Entdeckung fortzusetzen und neue Länder im Süden und Westen der von ihm beschifften Küstenstrecke aufzusuchen. Diese drei Schiffe, deren portugiesischen Befehlshaber wir nicht kennen, liefen am 10. Mai 1501 von Lissabon aus, und mit ihnen reiste der kundige Florentiner Handelsmann, Kosmograph und Seefahrer Amerigo Vespucci, der schon früher von Sevilla aus mit dem Spanier Hojeda an den nördlichen Küsten Süd-Amerika's zwei Entdeckungsreisen gemacht hatte. Auf dieser seiner dritten Reise im Dienste des Königs von Portugal kam Vespucci mit den Portugiesen nach seiner Behauptung bis zum 52.^o südl. Br. hinab und entdeckte dort ein neues wüstes unbewohntes Land, dessen Küsten durch Klippen unzugänglich waren. Darnach wäre Vespucci bis zu den Breitengraden der Magellan's-Strasse und der Falklands-Inseln herabgekommen und einige neuere Geographen, die an die Richtigkeit der Angabe glaubten, haben die Vermuthung aufgestellt, dass er schon damals diese Inseln oder vielleicht gar das einsame in der südlichsten Partie des atlantischen Oceans schwimmende „Georgia“*) erblickt habe. Andere dagegen (so namentlich Humboldt) bezeichnen die Angabe — wohl mit Recht — als irrthümlich**).

Gewiss ist es, dass Vespucci mit seinen Portugiesen auf dieser Reise eine bedeutende Strecke der Ostküste Süd-Amerika's südwärts erblickt, und zugleich bemerkt hatte, dass sie nach Westen zurückwich. Er mochte daher die lebhafteste Hoffnung hegen, dass man

*) Diese Vermuthung stellt Capt. Robert Fitz-Roy in dem „Appendix. S. 304 zu seiner „Narrative of the surveying voyage of the Ships Adventure and Beagle“ auf. Er hält es sogar für möglich, dass den kundigen Vespucci der Plan, Asien durch „great circle sailing“ auf dem kürzesten Wege zu erreichen, so weit nach Süden hinabgeführt habe, wie um dieselbe Zeit derselbe Plan die Cabots weit nach Norden hinausgreifen liess.

***) S. Humboldt. Kritische Untersuchungen (übersetzt von Ideler). III. 12.

hier nach Westen zu den asiatischen Inseln um Brasilien herum eben so gut durchsegeln könne, wie um Afrika herum. Gleich nach seiner Heimkehr rüstete der König von Portugal wieder eine Flotte von sechs Schiffen aus, um auf dem Westwege „die Insel Malacca“ (oder vielmehr die Molukken) zu finden. Dieselbe wurde unter den Oberbefehl des Gonzalo Coelho gestellt und lief im Juni 1503 von Lissabon aus.

Diese Reise, die vierte, welche Vespucci mitmachte, war aber sehr unglücklich. Die Flotte wurde schon im Anfange der Fahrt von Stürmen überfallen. Eins der Schiffe ging zu Grunde. Die übrigen wurden von einander getrennt. Das Schiff, an dessen Bord Vespucci war, erreichte endlich an der Küste Brasiliens im 13.^o südl. Br. einen Hafen, den er und die Seinen die „Allerheiligen Bai“ (das jetzige Bahia) nannten. Von da segelten sie noch südwärts bis zum 18.^o südl. Br. und kehrten dann, weil sie an allen Nothwendigkeiten Mangel litten, zum Tajo zurück.

Diese Reise erweiterte die Kenntniss der Küste Brasiliens nur wenig und war in Bezug auf ihren Hauptzweck, eine westliche Durchfahrt nach Indien zu finden, ganz resultatlos*). Der in seinen Hoffnungen getäuschte Vespucci trat aus dem Dienste des Königs von Portugal, der nun den Westweg nach Indien aufgab, dagegen für den so viel verheissenden Ostweg desto energischer rüstete, in den des Königs von Spanien über.

Ausser den erwähnten Expeditionen des Vespucci und Coelho mögen noch andere damalige Unternehmungen der Portugiesen nach Brasilien der Entdeckung einer Westfahrt nach Indien gegolten haben. Namentlich soll ein oft genannter Portugiese Christoph Jaquez auf diesem Wege weit nach Süden hinabgekommen sein. Doch schwebt über diese Reisen grosse Unsicherheit und Dunkel**).

3) Solis (1508—1516).

Während man nun in Portugal nach Coelho's und Vespucci's resultatloser Westfahrt sich ganz dem Osten zuwandte, fingen die Spanier in den folgenden Jahren wieder an, sich mit dem Plane der Auffindung „eines West-Weges zu den Specerei-Ländern“ längs der Südküste Amerika's im Süden der von Portugal in Besitz genommenen Striche (Brasilien's) zu beschäftigen. Der König von Spanien Ferdinand nahm den in Portugal entlassenen Vespucci, der auf seinen mit den Portugiesen gemachten Fahrten mit jenen

*) S. über diese Reise Humboldt Kritische Untersuchungen II. 452. III. 74. 78. 81 ff. 100 ff.

**) S. Humboldt, Kritische Untersuchungen III. 78. und Ghillany, Geschichte des Seefahrers Behaim S. 64.

Gegenden vertraut geworden war, freundlich auf, ernannte ihn im Jahre 1508 zum *Piloto Mayor**) und rüstete mit seinem Beirathe eine neue Expedition dahin aus, die unter den Oberbefehl des Juan Diaz de Solis und des Vicente Yañez Pinzon gestellt wurde. Schon früher im Jahre 1506 hatten diese beiden damals noch befreundeten und oft zusammen genannten Capitäne eine Umseglung Süd-Amerika's im Norden bei Honduras und Nicaragua vergebens versucht.

Im Jahre 1508 sollten sie nun dasselbe im Süden versuchen. Der Küste Brasilien's südwärts folgend, gelangten sie ihren Berichten zufolge auf dieser Reise bis zum 40.^o südl. Br. Und darnach hätten sie schon damals sowohl die Breite der Mündung des La Plata, als auch die des Rio Colorado in Patagonien erreicht, ohne jedoch, wie es scheint, diese Flüsse selbst entdeckt und erkannt zu haben**).

Obgleich sie, ohne den gesuchten Durchlass nach Westen gefunden zu haben, zurückzukehren gezwungen waren, hielten sie doch an dem Glauben an eine solche Durchfahrt fest. Einige Zeit nach ihrer Rückkehr, im Jahre 1509, verhandelte Solis schon wieder mit der spanischen Regierung über eine neue Ausrüstung zu demselben Zwecke. Doch zogen sich diese Verhandlungen in die Länge, weil der König von Portugal dagegen protestirte. Mittlerweile entdeckte, im Jahre 1513, Vasco Nuñez de Balboa die Südsee beim Isthmus von Panama. Balboa hatte von den Küstenbewohnern in Erfahrung gebracht, dass dieses Meer unermesslich gross sei und dass die Küste Südamerika's sich weit nach Süden hinab erstrecke. Gleich nach dem Eingehen seiner Berichte hoffte man daher in Spanien, dass diese südlich gestreckte Küsten-Linie des Stillen Oceans, und die westlich zurückweichende Linie der Küste Brasilien's, die man kannte, irgendwo im Süden convergirend zusammentreffen würden. Man sprach daher von der Existenz einer Meerenge im Süden oder von der Möglichkeit der Umseglung Süd-Amerika's, als von einer nun fast unzweifelhaften Sache und nahm die Vorschläge und Pläne des Solis sehr bald wieder auf***).

Noch in demselben Jahre, in welchem die Berichte des Balboa über seine Entdeckung der Südsee in Spanien eingelaufen waren (1514), erhielt Solis drei wohlausgerüstete Schiffe und den Auftrag, „nach der andern Seite von Gold-Castilien zu segeln“,

*) Humboldt, *Krit. Unters.* S. 109 ff.

***) Navarrete, *Coleccion de los viages y descubrimientos, que hicieron por mar los Españoles.* Tom. IV, pag. VI und Humboldt l. c. I. 262 ff.

***) S. Herrera. Dec. II, Liber I. Cap. VII.

(„a descubrir por la otra parte de Castilla del Oro“). „Gold-Castilien“, nannte man damals alles Land, welches im Süden des Isthmus von Panama lag und in dem man statt des Entdeckers Balboa den Pedrarias zum Gouverneur gemacht hatte. Solis sollte südwärts längs der Küste von Brasilien hinab segeln und sehen, ob er nicht auf die andere Seite herumkommen und dahin gelangen könne, „wo eben jetzt Pedrarias stehe“. — Sobald er bei Pedrarias in Gold-Castilien angelangt sei, solle er demselben einen Brief zur Beförderung an den König übergeben, nebst einem Berichte über Alles, was er gesehen und auch mit einer Figur (Karte) des bereisten Landes. Alsdann sollte er seinen Weg weiter in der Südsee nach Norden fortsetzen und versuchen, in's Antillen-Meer zurückzugelangen und so, wo möglich, ganz Süd-Amerika zu umsegeln (Mexico war damals noch nicht erforscht). Wenn er auf diese Weise gefunden hätte, dass ganz Gold-Castilien (Süd-Amerika) eine Insel sei, so solle er ebenfalls auf der Insel Cuba einen Brief und eine Figur des Landes für den König abgeben, und darnach selbst baldmöglichst nach Hause kommen*).

Solis konnte auf seiner im Jahre 1515 ausgeführten Reise nur einen geringen Theil von allen diesen Aufträgen ausführen. Denn er kam nicht einmal so weit wie auf seiner früheren in Gemeinschaft mit Pinzon unternommenen Fahrt nach Süden hinab. Doch untersuchte er dieses Mal die Küste etwas mehr in der Nähe und genauer. Mehre Buchten, Baien oder Häfen derselben hielt er bei ihrer Entdeckung für Einlässe seiner gesuchten Strasse zum Westen, so namentlich unter andern den grossen weiten Hafen von Rio Janeiro, den er zuerst entdeckte und in den er als der erste Europäer einlief.

Da er hier seine Hoffnungen getäuscht sah, ging er noch weiter südwärts und fand dann unter dem 36.^o südl. Br. eine grosse Oeffnung des Landes. Es war der weite und tief nach Westen eindringende Mündungs-Busen des Rio de la Plata. Bei der Erforschung dieses viel verheissenden Busens, in welchem er wieder eine Meeresstrasse zu finden hoffte, büsste er (1516) sein Leben ein. Die dortigen wilden Bewohner, mit denen er in Streit gerieth, erschlugen ihn. Eins seiner Schiffe ging mit sammt der Mannschaft zu Grunde und die beiden übrigbleibenden kehrten mit einer Ladung Rothholz nach Spanien zurück, ohne etwas weiteres ausgeführt zu haben**).

Die Mündung des Rio de la Plata, damals zu Ehren jenes

*) Navarrete l. c. tom. III. pag. 134 und 136.

***) S. über diese Reise Navarrete, Coleccion etc. Tomo III. p. 46 ff.**

berühmten dort umgekommenen Seefahrers „Rio de Solis“ genannt und das „Cabo de Sta Maria“, das Solis als den Eingangspunkt zu diesem Busen erkannt und benannt hatte, blieben gegen Süden einige Jahre hindurch das Non Plus Ultra der einstweilen wieder etwas entmuthigten spanischen Seefahrer. — Von einem Portugiesen ging dann der Antrieb zur ferneren Fortsetzung dieser Entdeckungsbranche und zu ihrer schliesslichen Durchführung aus.

Karte von Amerika zu den „Vorläufern Magellan's“
(vgl. Karte Tafel IV).

Johann Schöner, im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts ein Professor der Mathematik in Nürnberg und der Verfasser mehrerer Werke über mathematische, astronomische und geographische Gegenstände, entwarf im Jahre 1520 auf Einladung und Kosten seines wohlhabenden Freundes Johann Seyler eine Karte des ganzen Erdballs, die noch jetzt in Nürnberg existirt und von der Dr. F. W. Ghillany im Jahre 1853 in seinem bekannten Werke über Martin Behaim ein getreues Facsimile mitgetheilt hat. Unser Bild gibt eine verkleinerte Copie des Theils dieser Karte, der sich auf Amerika bezieht. Doch sind darauf nur die Umrisse der Länder und die Hauptnamen, die zur Orientirung nöthig waren, wiedergegeben, die Details dagegen weggelassen. Ich wähle diese Karte aus den ziemlich zahlreichen Darstellungen der Neuen Welt, die wir aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts besitzen, weil auf ihr die verschiedenen Wasserstrassen oder Meerengen, von denen man sich die aufgefundenen Westländer durchbrochen dachte, recht gut dargestellt sind. Ich will in Kürze auf die Hauptpunkte aufmerksam machen.

Die Neue Welt ist auf unserer Karte in mehrere grosse und kleine Inseln aufgelöst, die durch schmale und breite Klüfte getrennt sind. Im hohen Norden erscheinen Canada und Labrador als die grosse Insel „Terra Corterealis“. Südwärts von dieser liegt die noch grössere Insel „Terra de Cuba“ und „Parias“, das Territorium der jetzigen Vereinigten Staaten Nord-Amerika's und Mexiko's. Beide sind durch ein breites Gewässer geschieden, das aus dem Atlantischen Ocean („Oceanus Occidentalis“) in die Asiatischen Meere („Orientalis Oceanus“) hinausführt, und zu welchem die Seefahrten der Cabots, Cortereals und später noch lange Zeit die Unternehmungen vieler anderer Entdecker gerichtet waren.

Auch im Hintergrunde des Karaibischen Meeres ist noch eine Meerenge dargestellt, die Nord-Amerika von der grossen Süd-Insel trennt. Es ist die Durchfahrt, welche Columbus so eifrig

gesucht und die nach ihm auch noch Solis und Pinzon finden zu können geglaubt hatten. Noch lange nach Columbus und Solis wollte man die Hoffnung auf die Existenz einer solchen Strasse nicht aufgeben. Noch im Jahre 1522 glaubte Gil Gonzales d'Avila, als er längs der Küsten der Südsee nordwärts hinsegelte, dass die von ihm entdeckte Bai von Fonseca zu einer solchen Meerenge in den Mexikanischen Meerbusen führe*). Es kann demnach nicht auffallen, dass Schöner, im Innern von Deutschland, sie noch im Jahre 1520 zeichnete.

Die Umrisse Süd-Amerika's („Terra nova“ und „America vel Brasilia“ genannt) sind auf der Ostseite so gezeichnet, wie die spanischen und portugiesischen Nachfolger des Columbus und des Cabral sie herausgearbeitet hatten. Die Südost-Küste Brasiliens geht bis zum 40.^o südl. Br. vor; bis wohin Solis und Pinzon auf ihrer ersten brasilianischen Reise gekommen sein sollen, und endigt hier mit dem oft als südliches Non Plus Ultra genannten Namen „Cananor“.

Die West-Küste Süd-Amerika's ist zwar als unbekannt („Ultra incognita permansit“) bezeichnet. Doch läuft sie in der Hauptsache ziemlich richtig in nord-südlicher Richtung, so wie man sie sich nach der Entdeckung des Süd-Meeres durch Balboa schon dachte oder zu finden hoffte, und Süd-Amerika spitzt sich so mit der südwestlich laufenden Küste Brasiliens zu.

In der Nähe des 40.^o südl. Br. endigt das Land „Brasilia“. Doch taucht gleich im Süden ein anderes grosses Land („Brasilia inferior“), die nachher so oft besprochene, phantastische „Terra Australis“, auf. Zwischen beiden geht eine Meerenge hindurch. Es ist die Meerenge, welche Vespucci, Coelho und Solis zu finden hofften. Sehr wahrscheinlich enthielten die Karten, welche Magellan den Räten des Königs von Spanien vorlegte, um sie zur Ausrüstung einer Expedition in dieser Richtung zu bewegen, eine ähnliche Darstellung jener Gegenden.

Im Westen der grossen Inseln der Neuen Welt liegen ganz nahe die Asiatischen Inseln, unter ihnen namentlich „Zipangri“ (Japan), das lockende Ziel, zu welchem man durch alle bezeichnete Meerengen hinaus gelangen zu können hoffte. Der colossale Stille Ocean ist noch so schmal, wie man sich ihn von Columbus bis Magellan vorstellte**).

*) S. Herrera. Dec. III. Libr. IV. Cap. 5.

**) Ich habe in dem Obigen nur ganz im Allgemeinen über das vorliegende Kartenbild Das beigebracht, was mir für unsern Gegenstand das Wichtigste zu sein schien. Eingehendes über Schöner's Karte findet der Leser bei Ghillany, Martin Behaim. S. 65—69.

II. Magellan und seine nächsten spanischen Nachfolger.

1) Magellan (1519–1522).

Die Portugiesen hatten seit dem Anfange des 16. Jahrhunderts ihre 1498 begonnenen Eroberungen in Indien immer weiter ostwärts fortgesetzt. Im Jahre 1510 waren sie unter Alfonso de Albuquerque nach der Eroberung von Malakka, durch die nach dieser Stadt benannte Strasse in Gewässer eingedrungen, welche eigentlich schon als Neben-Bassins des gewaltigen Beckens des Stillen Oceans angesehen werden müssen. Sie hörten dort etwas Näheres über die Lage der so eifrig gesuchten Gewürz-Inseln im Osten, und schon im Jahre 1510 sandte der Eroberer von Malakka ein kleines Geschwader von drei Schiffen unter Antonio de Abreu aus, sie aufzufinden. Eins dieser Schiffe commandirte Francisco Serrão (oder Serrano, wie die Spanier und wir ihn nennen) und ein anderes sein Freund, der Capitän Fernão de Magalhães (von uns „Magellan“ genannt), der schon 1505 mit dem Vicekönig Almeida nach Indien gekommen war, und sich bereits bei der Eroberung von Malakka ausgezeichnet hatte*).

Ein Sturm zerstreute die kleine Flotte, und jedes der drei Schiffe nahm verschiedene Wege. Abreu, der Admiral, kam zur Insel Banda, von der er mit einer reichen Ladung nach Malakka zurückkehrte. Magellan gelangte zu einer andern Inselgruppe, von welcher er ebenfalls seinen Weg nach Malakka zurückfand. Nur Serrano erreichte die eigentlichen Gewürz-Inseln oder Molukken, wo er gut aufgenommen wurde, vortheilhafte Verbindungen anknüpfte und sich für mehre Jahre festsetzte**).

Die Gewürz-Inseln liegen so zu sagen hart am westlichen Rande des Stillen Oceans, bei dem also die Portugiesen beinahe zu derselben Zeit unter Serrano ankamen, in welcher die Spanier unter Balboa die Ostküste dieses Oceans erblickten.

Der Entdecker der Molukken Serrano schrieb an seinen Waffengefährten und Freund Magellan, der zugleich sein Verwandter war, mehre Briefe, in welchen er ihm seine Erfolge und seine Entdeckung schilderte, die Entfernung der Molukken nach Osten und folglich auch ihre Nähe bei Amerika als sehr gross darstellte, und zugleich aufforderte, sich, wenn er sein Glück

*) S. Navarrete, Coleccion de los viages y descubrimientos de los Espanoles. Tom. IV. pag. XXV ff.

***) Navarrete l. c. pag. XXVII ff.

machen wolle, zu diesen an allen kostbaren Dingen so reichen Inseln zu begeben. — Magellan folgte indess dieser Einladung nicht gleich, ging vielmehr erst nach Portugal zurück (1512), um dort Beförderung und Belohnung zu fordern. Doch unterhielt er auch von da aus die Correspondenz mit seinem Freunde Serrano und mit den Molukken „und nährte allerlei grossartige darauf gestützte Pläne“.

Für seine in Indien und bei einer andern Gelegenheit auch in Afrika geleisteten Dienste verlangte er vom König von Portugal Emanuel eine Erhöhung seines Ranges und Gehaltes, namentlich seiner sogenannten „Moradia“. — Diese „Moradia“ war in Portugal ein gewisser Ehrengelt, den die Edelleute aus dem königlichen Haushalte bezogen, und dessen Verleihung nicht wegen der Grösse des Gewinnstes, als vielmehr weil er einen Maasstab für ihre Achtung und Stellung abgab, sehr geschätzt wurde. „Wer in diesem Gehalte jährlich nur um einen Real sich vermehrt, sagt der portugiesische Geschichtsschreiber Barros, wächst dabei um Vieles in dem öffentlichen Ansehn“. — Magellan verlangte nur eine geringe Zulage. Aber der ihm abgeneigte König Emanuel verweigerte ihm seine bescheidene und gerechte Forderung. —

Magellan, ein Edelmann von alter Familie aus Oporto, der andere minder verdienstvolle und jüngere Leute sich vorgezogen sah, fühlte sich dadurch tief gekränkt und sagte sich nun sowohl vom Dienste seines Königs, als auch von seinem Vaterlande los. Er that diess öffentlich mit feierlichen Akten und Demonstrationen*), damit ihn niemand hinterdrein beschuldigen könne, er habe sich seinem Lande auf eine heimliche und verrätherische Weise entzogen, und damit es ihm ganz frei stehe, in den Dienst irgend eines andern Potentaten zu treten.

Wie einst Columbus, als er Portugal verliess, wählte Magellan die Dienste des Königs von Spanien, der sowohl bei dieser als auch noch bei manchen andern Gelegenheiten aus den Missgriffen seines Nachbarn Vortheil zog.

Mit Magellan zugleich kamen auch einige andere Portugiesen, die mit dem Könige Emanuel aus ähnlichen Ursachen unzufrieden waren, nach Spanien. Namentlich ein Astronom Ruy Faleiro (oder Rodrigo Falero) und ein wohlhabender Kaufmann Cristobal Haro aus Lissabon, der sich wahrscheinlich desswegen expatriirt hatte, weil die Kriegsschiffe des Königs einige seiner Handelsschiffe in Guinea geschädigt hatten und man ihm die dafür geforderte Entschädigungssumme verweigerte.

Mit dem Astronomen Faleiro hatte Magellan schon in Portu-

*) S. Barbosa bei Navarrete l. c. tom. IV. pag. XXXI.

gal, während die Differenzen mit seinem Könige Emanuel noch unentschieden waren, viel verkehrt, mit ihm die Bedeutsamkeit der Gewürz-Inseln, sowie ihre geographische Lage besprochen, und ihm die Briefe seines Freundes Serrano über dieselben mitgetheilt. Es scheint, dass Serrano selbst die geographische Lage der Inseln, auf denen er sich befand, nicht genau gewusst oder angegeben habe. Jetzt ist es uns bekannt, dass sie in der Nähe des Aequators, einige Grade südwärts, liegen. Magellan aber suchte sie später 14 Grade weit nördlich von demselben. Eben so wissen wir jetzt, dass sie um mehr als ein Drittel des Erdumfangs von Amerika westwärts entfernt sind, während Magellan und Serrano sie sich diesem Continente weit näher dachten. Diese letztere Ansicht theilte auch vermuthlich der Astronom Ruy Faleiro, und er und Magellan glaubten demnach beweisen zu können, dass sie im Osten der Demarkations-Linie, mit welcher der Papst Alexander VI. im Jahre 1493 die Welt zwischen Spanien und Portugal getheilt hatte, und über welche diese beiden Mächte mit einer kleinen Abänderung vertragsmässig im Jahre 1494 übereingekommen waren, mithin in die westliche spanische Welthälfte fielen.

Diese Idee war es, welche die beiden Männer in Spanien vortragen und ausbeuten wollten. Sie hofften damit natürlich dort, und namentlich in Sevilla, wo sie im Laufe des Jahres 1517 ankamen; offenes Gehör und bereitwillige Aufnahme zu finden. Sie trafen in dieser Stadt einige portugiesische Landsleute, die schon seit längerer Zeit in spanischen Diensten standen. Dieselben kannten die Verhältnisse des Magellan, und da sie wussten, dass er ein Edelmann von Ehre und Wort sei, so machten sie ihn den Beamten des indischen Hauses und den Räten des Königs Carl I. (späteren Kaisers Carl V.), der damals eben in Spanien den Thron bestiegen hatte, bekannt.

Magellan verheirathete sich in Sevilla mit einer Verwandten seiner einflussreichen Landsleute, mit einer Barbosa, eben so wie sich einst Columbus mit einer Verwandten seiner in Lissabon angesiedelten italienischen Landsleute verheirathet hatte. — So bekamen denn Magellan und Faleiro, die immer zusammen agirten und die einer den andern nöthig zu haben glaubten, weil jener mehr praktische Seefahrtskunde, dieser mehr wissenschaftliche und astronomische Kenntnisse besass, Empfehlungen an den Hof, bei dem sie im Anfange des Jahres 1518 in Valladolid, wo derselbe damals residirte, erschienen.

Hier producirten nun Magellan und Faleiro (nach der Angabe einiger Berichterstatter) einen Erdglobus, auf dem sie die Lage und Gestalt der Welttheile, so wie sie dieselben sich vorstellten,

verzeichnet, auch die Molukkischen Inseln dahin gesetzt hatten, wo sie sich dieselben dachten. Sie bemühten sich, den spanischen Ministern zu beweisen, dass dieselben innerhalb der spanischen Erdhälfte fielen, und dass man auf dem „Spanischen Wege“, d. h. auf einer Westfahrt um die Welt, eben so leicht zu ihnen gelangen könne, wie auf dem „Portugiesischen Wege“ oder der Ostfahrt um's Cap der Guten Hoffnung. Nur die Partie vom Süd-Ende Amerika's sollen sie auf diesem Globus unausgefüllt gelassen und nicht angezeigt haben, wie und wo sie sich die Strasse dachten, die sie aus den östlichen zu den westlichen Meeren zu benutzen hofften, „damit ihr Geheimniss nicht Anderen verrathen und von diesen benutzt werden möchte“*). In ähnlicher Weise soll ja auch Columbus bei seinem Examen in Salamanca einen Globus producirt, jedoch nicht Alles über den Weg, den er einzuschlagen dachte, offenbart haben. — Wie man von Columbus später sagte, ein vom Zufall nach Amerika verschlagener Schiffer habe ihm die Existenz dieses Landes verrathen, so behaupteten denn auch viele nachher von Magellan, er sei deswegen so sicher in seiner Ueberzeugung von der Existenz einer Strasse gewesen, weil er im Cabinet des Königs von Portugal eine von dem berühmten Martin Behaim gezeichnete Karte, auf welcher dieselbe dargestellt gewesen sei, gesehen habe. Manche haben daher geglaubt, dass Behaim schon vor dem Magellan die Strasse gefunden hätte, und dass sie daher auch „Behaim's-Strasse“ („Fretum Martini Bohemi“**) genannt werden müsse. Aber es ist wohl als gewiss anzunehmen, dass wenn Behaim auf einer Karte im Süden Amerika's eine Strasse darstellte, er nur eine Vermuthung eintrug, die damals ja, wie ich oben zeigte, schon Andere gehegt hatten, nicht eine wirklich erkannte und bereiste Meerenge***).

Seit der Expedition des Solis scheint in Spanien bei Manchen die Meinung sich festgesetzt zu haben, dass Amerika ohne Unterbrechung von Norden nach Süden bis zum Pole fortlaufe, und dass es da gar keine Strasse von einem zum andern Meere gäbe †). Magellan und Faleiro hatten daher einige Mühe, bei den Spaniern den Glauben an die Wahrscheinlichkeit der Existenz einer solchen Strasse wieder zu beleben. Ihre Gründe für diese Ansicht waren folgende: vor allen Dingen die grosse Aehnlichkeit, die der Amerikanische Continent im Süden mit dem südlichen Afrika zu haben

*) Navarrete l. c. tom. IV. pag. XXXVI. Herrera. Dec. II. Libro II. Cap. XIX.

***) S. hierüber Ghillany's Werk über Martin Behaim, S. 63.

*** S. hierüber Navarrete l. c. pag. XXXVII not. 1. und Ghillany, Martin Behaim. Nürnberg 1853. pag. 62 ff., desgl. O. Peschel, Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen S. 616 ff.

†) Navarrete l. c. pag. XXXVII.

scheine. Gleich wie dieses sich von den Küsten Guinea's an immer mehr nach Osten zurückziehe und endlich im Süden mit dem Vorgebirge der guten Hoffnung endige, so zögen sich Amerika's Küsten immer mehr nach Westen zurück, wie man dies aus der Fahrt der Portugiesen nach Brasilien und seit der Reise des Solis zum Rio Plata wisse, endige also wahrscheinlich auch im Süden auf ähnliche Weise wie Afrika, und man würde daher, die Route des Solis weiter verfolgend, gewiss zuletzt auf eine Landspitze stossen, welche dem Cap der guten Hoffnung entspräche. — Sollte man dies Südamerikanische Cap noch nicht erreichen können, so wäre es doch wenigstens beinahe gewiss, dass der Continent bei seiner so sehr wahrscheinlichen Zuspitzung und Abschwärzung im Süden irgendwo von einer Meeresstrasse, durch die man segeln könne, durchbrochen sei. Solis selbst habe schon einen solchen Durchbruch der Küsten in der weiten Mündung seines grossen Flusses gefunden. Dieser sogenannte „Fluss“ sei entweder gar kein Fluss, sondern eine Meeresstrasse, oder es gäbe doch weiterhin noch ähnliche Durchbrüche, von denen dann der eine oder andere gewiss eine wirkliche Meeresstrasse sein würde*).

Zum ferneren Beweise der Existenz einer solchen Strasse beriefen sich Magellan und Faleiro auch noch auf die Meinungen anderer Seefahrer und Kosmographen. Sie hatten jenen oben erwähnten Brief ihres Landsmannes Serrano und ausserdem noch alte Reisebeschreibungen bei sich, z. B. die des Bolognesen Ludovico Bertoman, der durch ganz Asien bis zu den Molukkischen Inseln gereist sei**), und aus diesen Reisebeschreibungen und Briefen gehe hervor, dass jene Inseln im grossen Ocean weit nach Osten hinaus lägen, und dass hier mithin also im Westen Amerika's überall Wasser sei, in dessen Mitte man die Inseln bald finden müsse, vermuthlich nördlich vom Aequator und vielleicht nicht weit vom Isthmus von Panama***).

Der Bischof von Burgos, Fonseca, der schon seit lange an der Spitze der Leitung der Indischen Angelegenheiten stand, liess über alle diese Dinge mehre Versammlungen und Berathungen anstellen. Die Königlichen Rätthe examinirten den Magellan und Faleiro selbst über ihre Ansichten von der Strasse „durch mancherlei Querfragen“ sehr eingehend†) und „nachdem sie die Sache von allen Seiten erwogen hatten“, gaben sie denn endlich auch

*) Dies Alles berichtet Gomara an verschiedenen Stellen der ersten Capitel seiner Historia general de las Indias.

**) Gomara l. c.

***) Gomara l. c.

†) Herrera.

dem jungen Könige Don Carlos (Carl V.) den Rath, die Propositionen dieser Portugiesen anzunehmen.

Diese vertrauten so fest auf die Ausführbarkeit ihres Vorhabens, dass sie sich sogar erboten, die ganze Expedition auf eigene Gefahr und Kosten zu unternehmen, wenn der König von Spanien ihnen nur seinen Schutz zusichern wolle. Der reiche Kaufmann Haro wollte das nöthige Geld vorschliessen und Magellan und Faleiro ihre Person und ihr Leben dabei in die Schanze schlagen. Der König fand es am Ende doch für angemessen („decoroso“) das Ganze sowohl in seinem eigenen Namen, als auch auf seine eigenen Kosten unternehmen zu lassen und befahl, dass dazu fünf Schiffe mit allem Nöthigen ausgerüstet würden. Er nahm den Magellan und Faleiro in seinen Dienst und Sold, ernannte sie zu Anführern der auszusendenden Flotte, und gab ihnen, um ihnen mehr Ansehen zu verleihen, das „Gewand von St. Jago“ („les dió el habito de St. Jago“), d. h. er machte sie zu Rittern des edlen St. Jacob-Ordens.

Dies Alles geschah noch in den Frühlingsmonaten des Jahres 1518. Dennoch ging noch mehr als ein Jahr darüber hin, bis die Expedition wirklich zum Auslaufen bereit war. Es tauchten allerlei Hindernisse und Bedenken auf. Namentlich fing der Portugiesische Hof an, zu intriguiren. Um diese Intriguen zu überwinden, musste Magellan seine ganze ihm eigene Standhaftigkeit aufbieten.

Es befand sich damals als Portugiesischer Gesandter in Spanien Dom Alvaro da Costa, der eben dahin geschickt war, um über die beabsichtigte Vermählung des Königs Emanuel von Portugal mit der Dona Leonor, Schwester Carl's V., zu verhandeln. Nebenher nahm dieser Gesandte von der Angelegenheit des Magellan Notiz und suchte sie, als seinem Lande und Hofe nachtheilig, auf alle Weise zu hintertreiben.

Zuerst wendete er sich an Magellan und stellte ihm vor, dass er durch dieses Unternehmen Anlass zum Zwiespalt zwischen beiden Reichen geben würde, dass er Gott und seinen König beleidige, weil das Interesse seines Vaterlandes dabei gefährdet werde, und dass er seine eigene Ehre und das Glück seiner Portugiesischen Verwandten auf's Spiel setze*). — Magellan hatte sich nur nach wiederholten vergeblichen Versuchen, in Portugal zu seinem Rechte zu gelangen, zur Auswanderung entschlossen und behauptete, dass es jetzt, nachdem er einmal dem Könige von Spanien sein Wort gegeben, seine Ehre noch in viel höherem Grade nothwendig mache, dass er dieses erfülle. —

*) S. Navarrete l. c. pag. XI.

Als der Gesandte seinen Landsmann unerschütterlich fand, wandte er sich mit Vorstellungen an die Spanischen Minister und warf es ihnen vor, dass sie Portugiesische Flüchtlinge bei sich aufnahmen, die Reden derselben, die voll Eitelkeit und Beleidigungen gegen den König von Portugal wären, anhörten, und noch dazu Unternehmungen beförderten, welche die Rechte von Portugal zu beeinträchtigen drohten. — In eben diesem Sinne sprach er auch mit dem Könige Carl selbst. Aber auch diesen fand er jetzt fest in seinen einmal gefassten Beschlüssen. Zwar war ein mächtiger Günstling des Hofes, der Cardinal Adrian, dem ganzen Unternehmen nicht sehr gewogen, und dieser versprach auch dem Portugiesischen Gesandten, seinen Einfluss gegen dasselbe aufzuwenden. Aber der alte erfahrene Minister der Indischen Angelegenheiten, der Bischof von Burgos Fonseca, der von Anfang an der Sache geneigt war, hielt durch seine Ueberredungen den König in seiner dem Magellan günstigen Stimmung.

Als der Portugiesische Gesandte die Erfolglosigkeit seiner Bemühungen nach Lissabon meldete, hielt man dort mehrfache Berathungen über die Angelegenheit. Manche gaben den Rath, man solle dem Magellan Verheissungen machen, mit denen man ihn nach Portugal zurücklocken könne. Andere meinten, diese Nachgiebigkeit würde ein schlechtes Beispiel für die Zukunft sein, und es fehlte nicht an Einigen, welche sogar zu verstehen gaben, es sei besser, ihn ganz aus dem Wege zu räumen.

Dies letztere war ein Vorschlag, den man auch schon früher in Bezug auf Columbus, als er von seiner Entdeckungsreise nach Lissabon verschlagen war, gethan hatte. Magellan bekam von diesen bösen Absichten und Drohungen etwas zu hören. Er war daher auf seiner Hut, hielt sich möglichst verborgen, und liess sich, wenn ihn bei seinen Besprechungen mit dem Bischof von Burgos in Saragossa, wohin der Hof unterdess übergesiedelt war, die Nacht überfiel, von den Dienern desselben nach Hause begleiten.

Endlich erlangte er seine Abschieds-Audienz beim jungen Könige Karl, der ihn in seinen Würden bestätigte und die ihm vorgelegten Stipulationen und Kapitulationen schliesslich ratificirte, darnach auch an den König von Portugal einen Brief schrieb, in welchem er ihm auseinanderzusetzen suchte, dass die Magellansche Expedition den Interessen Portugals in keiner Weise zum Nachtheile gereichen solle und könne.

Magellan und Faleiro gingen nun (im Herbst 1518) wieder nach Sevilla, um die Ausrüstung der Flotte zu fördern. Allein auch hier bereiteten ihnen die Unterbeamten und Cassen-Meister der „Casa de Contratacion“ (des Königlichen Indischen Handels-Hauses) noch viele Schwierigkeiten. Nur dadurch, dass der reiche

Portugiese Haro und einige andere Kaufleute der Stadt etliche Summen vorschossen, welche eigentlich die königlichen Beamten hätten geben sollen, kam das Ganze am Ende noch zu Stande*). — Die geheimen Feinde des Magellan, vielleicht bestochene Spanier oder Portugiesen selbst, versuchten auch noch in Sevilla, wo die Schiffe schon beinahe bereit waren, alles Mögliche, um die Sache zu hintertreiben. Sie benutzten sogar die Antipathie der Spanier gegen die Portugiesen und regten mit Hülfe derselben das gemeine Volk in Sevilla auf. Als eines Tages Magellan eines seiner Schiffe von Stapel lassen wollte und dabei viele Leute zusammengelaufen waren, nahmen einige Unruhestifter Aergerniss an den Fahnen und Wappen, die Magellan auf diesem Schiffe aufgepflanzt hatte, und sprengten aus, es seien das die Zeichen und Farben des Königs von Portugal. In der That waren es nur Fahnen mit dem Familien-Wappen des Magellan, die er, wie die damaligen Flotten-Anführer es zu thun pflegten, hinten bei der Anker-Winde aufgepflanzt hatte. Die Fahne des Landes und Königs pflegte man dann höher an dem Hauptmaste des Schiffes zu befestigen. Auch nach diesen hatte Magellan geschickt, um sie, wie es sich gehörte, bei der Feierlichkeit paradiren zu lassen. Unglücklicherweise war der damit beauftragte Maler noch nicht fertig, und so schien es denn, als sollte das Schiff bloss mit dem Wappen des Magellan oder mit dem des Königs von Portugal, wofür die Leute es fälschlich hielten, von Stapel laufen. — Dies hielt das Volk für eine absichtliche Verletzung der Königlichen Spanischen Oberhoheit. Es entstand ein Tumult. Man vertrieb die Aufseher und Arbeiter des Magellan, beschimpfte seine Flagge, und wollte sich des Schiffes bemächtigen. Oeffentliche Beamte mischten sich auf ungeschickte oder hinterlistige Weise ein und wollten den Magellan verhaften. Es kam zu beleidigenden Perorationen und sogar zum Schwerterzücken. Doch wurde endlich der Irrthum aufgeklärt und der Tumult hatte weiter keinen so schlimmen Erfolg, wie die Feinde des Magellan es gewünscht und vielleicht auch beabsichtigt hatten. Vom Könige kamen nachher Befehle zur Untersuchung der Sache und zur Bestrafung der Schuldigen.

Auch sonst liessen die Portugiesen mit anderen Vexationen und Versuchen zur Störung des Unternehmens nicht nach. Es gab in Sevilla mehre geheime Agenten des Königs von Portugal, die Alles ausforschten, und über die beabsichtigte Reise-Route, über die Stärke der Expedition und über die Vorfälle in Sevilla nach Hause berichteten. Sie kamen zum Magellan und versuchten ihn noch ein Mal von Spanien abspenstig zu machen und für

*) S. Navarrete, pag. XLIII.

Portugal zu bekehren. Wenn er ihnen folge, wollten sie ihn, so lange es noch Zeit sei, wieder mit seinem Könige aussöhnen und sein Glück in Portugal fördern. — Auch suchten sie ihm Mistrauen gegen die Ehrenbezeugungen des Königs von Spanien einzulösen. Er glaube, sagten sie, als General-Capitain der Flotte abzugehen, sie wüssten aber, dass dies im Rathe des Königs durchaus nicht beschlossen sei. Sie hätten ganz anders lautende Instruktionen gesehen, als die, welche er selber bekommen habe, und die er für die authentischen halte. Er solle sich hüten, den Honig-Worten des falschen Bischofs von Burgos Fonseca zu trauen. Sein Freund Faleiro sei schon längst im Stillen anderen Sinnes geworden.

Magellan selbst wies zwar alle diese tückischen Agenten mit abschlägiger Antwort standhaft von sich. Da sie aber auch die andern zu Unter-Anführern ernannten Capitäne mit ähnlichen Insinuationen umgaben, säeten sie doch schon damals die Saat der Zwietracht und des Mistrauens aus, die noch später auf der Reise dem Magellan viel Noth bereitete.

Eben so schlimm und ungefüßig zeigten sich bis zum letzten Augenblick der Abreise die Beamten des Indischen Hauses, die bald über dieses, bald über jenes ihre Bedenken kundgaben. Sie stritten unter andern mit dem Magellan über die Anzahl der Portugiesen, die er mit auf die Reise nehmen dürfe, und hielten ihn dadurch sogar noch auf, als er schon segelfertig war. — Auch schürten sie den Zwiespalt, welcher zwischen Magellan und Ruy Faleiro, die beide bisher vom Könige fast immer mit gleichen Ehren und Vollmachten bedacht worden waren, darüber entstand, wer von ihnen die Königliche Standarte an Bord führen solle.

Der König entschied endlich diese Punkte dahin, dass es dem Magellan erlaubt sein solle, zehn Portugiesen mit zu nehmen*) und dann, dass er als alleiniger Commandant der schon ausgerüsteten Flotte gehen, Faleiro aber einstweilen zurückbleiben solle, um ihm später eine Hilfsflotte nachzuführen**).

Mit dieser Aussicht zufrieden, blieb auch Faleiro wirklich zurück, obgleich ihn Magellan deswegen gern bei sich gehabt hätte, weil er eine neue und gute Methode zur Berechnung der Längengrade erfunden zu haben behauptete. — Später verbreitete sich unter den Geschichtsschreibern und Schriftstellern über diese Angelegenheit die Ansicht, Ruy Faleiro sei desswegen nicht mit gefahren, weil er erkrankt und geistig irre geworden sei, und weil man ihn in das Irrenhaus von Sevilla habe bringen müssen. — Doch wurzelte diese falsche Angabe wohl nur in den von den

*) Navarrete l. c. pag. LIII.

***) Navarrete l. c. pag. XLIX.

Portugiesen ausgesprengten Gerüchten, welche das Wasser überall trüben wollten, und daher den Magellan wie den Faleiro anschwärzten und namentlich von diesem letzteren erzählten, dass er mehr Astrolog als Astronom sei, dass er behaupte, sich auf Zauberformeln zu verstehen, und dass er einen Familien-Geist in seinem Dienste habe, der ihn die Zauberkünste lehre, worüber er denn am Ende darüber ganz verrückt geworden sei*). — Faleiro blieb, wie es scheint, bei ganz gesundem Geiste in Spanien zurück, lebte noch im Jahre 1523 in Sevilla, bekam aber jene Flotte, die er dem Magellan nachführen sollte, nicht, obgleich er in dem besagten Jahre den König noch ein Mal (vergebens) darum bat. Er starb dann bald nachher auf dem Krankenbette**).

Statt des Faleiro wurde dem Magellan der Capitän Juan de Cartagena mitgegeben. Derselbe bekam erstlich sein eigenes Schiff in der Flotte zu kommandiren, dann wurde er zum „Veedor-General“ (General-Contrôleur) der ganzen Expedition d. h. zum „königlichen Haupt-Beamten nach dem Magellan“ ernannt, und diesem als „eine mit ihm verbundene Person“ („su conjunta persona“) beigegeben. Juan de Cartagena war also jedenfalls nach dem Magellan die zweithöchste Autorität auf der Flotte.

Als Astronom wurde Faleiro durch den Kosmographen Andres de S. Martin auf der Flotte ersetzt. Faleiro hatte demselben seine Methode die Längen zu bestimmen gelehrt, und übte daher, obwohl abwesend durch seinen Schüler doch noch einen fördernden Einfluss auf die Expedition des Magellan***).

Das Genie und die Energie des Magellan sowie das Zutrauen, welches er dem Könige und dem Bischof von Burgos einflößte, trug endlich über alle Intriguen der Missgönner und Feinde den Sieg davon.

Die königliche Standarte wurde in der Kirche Santa Maria de la Victoria de Triana feierlich eingeseget und dem Magellan überliefert. Er leistete dem Könige den Vasallen-Eid und seine Capitäne und Piloten schworen ihm selber den Eid des Gehorsams und der Treue, und den 10. August 1519 ging er dann mit seinen endlich völlig fertigen Schiffen von Sevilla den Guadalquivir hinab. Doch lag er noch über einen Monat an der Mündung des Flusses bei dem Hafen San Lucar de Barrameda, mit Schlichtung von Differenzen und Besorgung verschiedener Angelegenheiten beschäftigt. Hier machte er sein Testament und setzte auch noch für den König ein Memoire auf, in welchem er die Lage der Gewürz-

*) Navarrete l. c. pag. LXXVII.

**) Navarrete l. c. pag. LXXVIII.

***) Navarrete l. c. pag. 41.

Inseln und den Weg, der seiner Meinung nach um Süd-Amerika herum zu ihnen hinführe, beschrieb, damit für den Fall seines Todes die Kunde davon oder seine Ansichten darüber nicht verloren gehen möchten. Endlich den 20. September 1519 lichtete er die Anker und stach in See.

Er hatte 17 Portugiesen an Bord, und ausserdem auch einige Genuesen, Venetianer, Franzosen, Griechen und andere Fremde*), weil sich trotz dem, dass sowohl in Sevilla, als auch in Malaga und Cadix die Expedition öffentlich durch den Herold ausgerufen und der vom Könige versprochene Sold bekannt gemacht worden war, nicht genug Spanier zum Dienste eingefunden hatten. Unter den Spaniern waren die meisten aus den kleinen Hafenstädten am Ufer des Guadalquivir und dann aus Biscaya. Magellan's Artilleristen („Lombarderos“) waren fast lauter Deutsche und Flamländer, auch einige wenige Engländer und Normannen.

Eben als er mit diesen Leuten und seinen fünf Schiffen unter Segel ging, verbreitete sich das Gerücht, der König von Portugal habe, nachdem er alle seine Einreden und Intriguen scheitern gesehen, zu feindlichen Massregeln gegriffen und habe sowohl am Cap der guten Hoffnung, als auch beim Vorgebirge Santa Maria an der Mündung des La-Plata-Flusses in Süd-Amerika Kriegsschiffe aufstellen lassen, um den Magellan aufzufangen. Auch sollte er den Befehl zur Absendung eines Geschwaders in östlicher Richtung zu den Molukken gegeben haben, um dort dem Magellan entgegen zu treten. Doch waren diese Gerüchte zum Theil falsch, zum Theil hatten die wirklich getroffenen Dispositionen des Königs von Portugal keinen Erfolg, da sie entweder wegen anderer später eingetretener Verhältnisse unterblieben, oder weil Magellan ihnen überall geschickt und glücklich entschlüpfte.

Magellan ging auf dem gewöhnlichen südlichen Seewege über die Canarischen Inseln zur Neuen Welt hinüber. Doch hielt er sich dabei immer sehr nahe an der Küste Afrika's, was dem Königlichen General-Inspector und Mit-Commandanten Juan de Cartagena nicht gefallen wollte. Dieser machte dem Magellan darüber Vorstellungen und meinte, man solle sich mehr westlich von der Küste Afrika's halten. Magellan, der solche Einmischungen nicht vertragen konnte, wies ihn darüber derb zurecht, sagte ihm, er selbst, Magellan, verstehe die königliche Verordnung, durch welche Juan de Cartagena ihm statt des Faleiro beigegeben sei, nicht so, dass derselbe seine Meinung auch über den einzuhaltenden Cours abgeben dürfe, — Cartagena hätte wie alle seine Leute und Capitäne nichts weiter zu thun, „als auf das Zeichen seines Admiralschiffes zu

*) S. Die Liste der Mannschaft bei Navarrete l. c. pag. 12 ff.

achten, und am Tage seiner (des Magellan's) Fahne, des Nachts aber seiner Laterne zu folgen“. Der General-Contröleur fasste hierüber alsbald einen Groll gegen Magellan, und um ihn zu ärgern, kam er eines Abends während einer Windstille an der Küste von Guinea mit seinem Schiffe (dem S. Antonio) in die Nähe des Admiralschiffes (der Trinidad) und salutirte ihn mit dem spöttischen Grusse: „Gott grüsse Euch, Herr Capitän und Schiffsmeister Magellan! und gute Compagnie!“ — Magellan verbat sich dies, und liess dem Cartagena sagen, er wünsche immer als „General-Capitän“ begrüsst zu werden, worauf dieser aber eine schnöde Antwort gab und dann drei Tage verstreichen liess, ohne seinen Chef überhaupt zu begrüssen, was doch nach den Instructionen die Commandeure aller Schiffe alltäglich thun sollten. Magellan befahl daher eines Tages noch während der Fortdauer der Windstille alle seine Capitaine und Piloten an seinen Bord, hielt eine strenge und zornige Anrede an sie, packte dann den General-Contröleur an der Brust und sagte: „Cartagena, Ihr seid verhaftet“. — Dieser rief freilich die Hülfe der übrigen Schiffsführer an und forderte sie seinerseits auf, den Magellan zu verhaften. Aber keiner stand ihm bei. Magellan liess ihn fesseln, ernannte ihm einen Nachfolger und blieb unumschränkter Befehlshaber seiner Eskadre.

Auf diese Weise schob denn Magellan, wie ein Mann, der seinem Ziele rasch und kräftig zustrebt, Alles auf die Seite, was ihm im Wege stand, wie früher den Faleiro und die Portugiesischen Agenten und Verführer, so jetzt den Cartagena.

Die Flotte erreichte die Küste des „Heiligen-Kreuz-Landes“ (Brasiliens) oder wie die Spanier es damals noch zuweilen nach dem von ihnen entdeckten Cap nannten, das „Land des heiligen Augustin“, im December, also zu einer Jahreszeit, die zur Fahrt längs der Küste günstig war. Im Anfange des Januar kam sie in der Mündungsbai des Rio Solis (unsers La Plata-Stromes) an. Die Spanier nannten sie auch wohl nach dem benachbarten Vorgebirge „die Bai von Sta Maria“. Schon diese doppelte Bezeichnung desselben Gewässers ein Mal als „Fluss“, und ein anderes Mal als „Bai“ scheint anzudeuten, dass die Spanier nach des Solis Reise über seine Natur noch nicht ganz einig waren. Magellan selbst und die Seinen scheinen auch hier schon angefangen zu haben, ihre Strasse zu suchen. Dass sie die Bai so voll süssen Wassers fanden, war noch kein ganz überzeugender Beweis dafür, dass es bloss ein Fluss sei, es mochten ja grosse Flüsse von der Seite her in die Meeresenge einfallen und sie an dieser Stelle süss machen, und weiter hinten konnte sie vielleicht wieder salziger werden. Magellan untersuchte sie bis in die innerste Verengung

(„reconociendo hasta lo mas interior del rio“) mehrere Wochen lang (vom Anfang Januar bis Anfang Februar*). Es gab Meinungsverschiedenheit und Streit zwischen ihm und seinem Piloten. Aber weil er überall sehr geringe Tiefe fand, gab er die Sache auf, nahm hier bloss die Existenz eines Süßwasserflusses an und segelte südwärts**). Einer der Höhen, welche im Norden des Eingangs der La Plata Mündung von weitem gesehen worden, gab er den Namen „Monte Vidi“, welcher Name, umgewandelt zu „Monte Video“ sich bis auf den heutigen Tag in der Geographie erhalten hat.

Magellan hatte die Mündung des La Plata an Bord des Schiffes „San Antonio“ recognoscirt, und vielleicht wurde daher das südliche Eingangs-Cap desselben „das Cap San Antonio“ genannt. Er umsegelte dieses Cap und befand sich nun in gänzlich unbekanntem Gewässern.

Von nun an konnte auf der Fahrt südwärts jeder Einschnitt, jede Bucht der Küste die Mündung der gesuchten Meereseenge sein. Magellan lief daher immer so dicht wie möglich längs des Landes hin, am Tage in der Entfernung einer Legua und Nachts 5 oder 6 Leguas weit***). — Das Meer war untief, die Küsten meistens niedrig und hafelos. Doch wichen sie, vermuthlich zur grossen Freude des Magellan immer weiter nach Westen zurück. Unter dem 42° S. B. gelangte er in eine grosse und geräumige Bai, welche wieder die Hoffnung erregte, dass hier eine Strasse sein möchte †). Magellan untersuchte sie am Tage des heiligen Mathias, fand aber in ihrem Hintergrund keinen Ausgang und auch keinen guten Grund zum Ankern („sin fondo para surgir“) und ging daher wieder südwärts weiter, indem er diese Bai „den Golf des heiligen Mathias“ oder die „Bahia sin fondo“ (die Bai ohne Ankergrund) nannte. Den ersten Namen hat sie für immer behalten.

Von dieser Bai an spürten Magellan und die Seinen schon die sehr empfindliche Kälte des Südens und hatten dann fortwährend mit Sturm und Unwetter zu kämpfen. Sie riefen aber bei ihren Gefahren oft den heiligen Jacob von Galicien und Unsere Liebe Frau von Guadalupe und Monserrate an, und retteten so sich noch aus mehren kleinen Baien, zu denen sie flüchteten, glücklich wieder in's Freie hinaus. Eine von diesen nannten sie die „Bai der Gänse“ („Bahia de los Patos“), eine andere die „Bai der Mühseligkeiten“ („Bahia de los Trabajos“). Wir können

*) Navarrete l. c. pag. 32.

***) Pigafetta bei Ramusio. Vol. I. pag. 353.

***) Herrera, Dec. II. Lib. IX. cap. XI.

†) Navarrete l. c. pag. 33.

nicht mehr angeben, welche heutige Benennungen diesen Baien entsprechen *).

Jedenfalls sieht man, dass Magellan immer nahe an der Küste blieb und also auch als der erste betrachtet werden muss, der schon alle Haupt-Einzelheiten ihrer Physiognomie erkannte. — Vielleicht bestimmte und benannte er auch schon das „Weisse Vorgebirge“ (Cabo Blanco) und das „Cabo Desvelo“ (das Vorgebirge der Nachtwache). Jedenfalls blieb er, wie wir sicher wissen, diesem ziemlich hohen Theile der Küste Patagoniens immer ganz nahe **).

Jenseits des letzt genannten Caps fand er wieder einen schönen und bequemen Einschnitt, in den er einlief und den er „die Bai“ oder „den Fluss S. Julian“ nannte. Es ist wieder ein denkwürdiger Name, den die Geographie seit vierthab Jahrhunderten bewahrt hat. Hier in der Nähe des 51^o S. B., wo er den 31. März 1520 ankam, beschloss er zu überwintern, und dann im Frühling 1520 seine Fahrt nach Süden fortzusetzen. Doch musste er seine ganze Energie aufbieten, um die Ausführung dieses Planes gegen seine Officiere und Mannschaften, von denen die grössere Hälfte anderes Sinnes war, durchzusetzen. Bis zur St. Matthias-Bai, bis zu welcher die Küste immer mehr nach Westen zurückweicht, war Alles gut gegangen, und die Leute hatten die beste Hoffnung gehabt, dass sie bald ganz westwärts herumgehen könnten. Von jener Bai an, von welcher aus Patagonien's Küste wieder direkt nach Süden läuft, war aber diese Hoffnung bedeutend geschwächt. Sie sagten nun zu Magellan, er sehe ja wohl, dass es mit seiner Strasse nichts sei, und dass die Küste vermuthlich so in gerader Linie bis zum Südpol fortlaufe, dessen Nähe sie schon in Kälte und Stürmen spürten. Es wäre nun Zeit nach Spanien zurückzukehren. Denn sie hätten längst das Ihrige gethan, sie wären dahin gekommen, bis wohin noch Niemand vorgedrungen, und hätten wenigstens ausgemacht, dass es keine Strasse gäbe. Weiter zu kommen, sei offenbar unmöglich, und das Unmögliche zu suchen, habe ihr König sie nicht ausgesandt. Der Himmel habe sie bisher wohl aus manchem schwierigen Verstecke wieder gnädig herausgerettet, aber der nahe Südpol werde sie nun bald doch sicherlich in ein Loch bringen, worin sie Alle umkommen müssten. Ihre Lebensmittel seien knapp und schon Manche von der Mannschaft in Hunger und

*) Navarrete l. c. pag. 34 glaubt, dass die „Bahia de los Trabajos“ des Magellan die jetzt „Puerto deseado“ genannte Bai sei, welche bei allen späteren Patagonischen Entdeckungs-Reisen eine grosse Rolle gespielt hat.

***) Herrera l. c.

Elend umgekommen. — Sie brachten diess zu wiederholten Malen „unter vielen Thränen und Seufzern“*) vor.

Magellan erwiderte seinen Leuten, dass er sich sehr wundere, wie Männer, die den Namen „Castilianer“ führten, so grosse Schwäche blicken lassen könnten. Er seiner Seits glaube unverrückt, dass man entweder sehr bald das Ende dieses ganzen Landes erreichen, oder doch zu einer Meeresstrasse nach Westen kommen werde. Diese aufzufinden habe ihm der König anbefohlen und er sei entschlossen, eher zu sterben, als feige den Heimweg zu suchen. — Der Winter sei hier wohl etwas rau, aber vermuthlich sehr kurz, — im bald kommenden Frühling würde Alles leicht sein, und sie würden neue und nie gesehene Länder entdecken und erobern, und ihrem Könige dann um so angenehmer sein. Und was die Lebensmittel beträfe, so wäre auch diese Schwierigkeit nicht so gross, wie sie sich dächten. Sie hätten noch manche gute Vorräthe an Bord, und ausserdem gäbe es in der Julians-Bai Fische in Fülle, und rings umher eine reichliche Jagd auf Vögel und Wild**).

Aber mit blosser Beredsamkeit drang Magellan hier doch nicht durch. Es bildete sich unter seinen spanischen Officieren, die nicht nur den Südpol fürchteten, sondern auch die Oberherrschaft „des tollkühnen und hartnäckigen Portugiesen“ verschmähten und ihn hassten, eine Verschwörung, und durch einen Kampf und ein strenges Blut- und Strafgericht musste er sich seine Winterquartiere und die Vollendung der Entdeckung seiner Strasse sichern. Dabei ging es so zu:

Magellan lud kurz darauf, nachdem er in der oben angeführten Weise seinen Entschluss zur Fortsetzung der Reise kund gegeben hatte, am 1. April alle seine Capitäne und Piloten zur Anhörung einer Messe und zu einem Mittagmahle an Bord seines Schiffes ein. Es kamen nur wenige, und unter den Weggebliebenen brach unterdessen die Unzufriedenheit in offenen Ungehorsam aus. An ihre Spitze stellten sich der Capitän Gaspar de Quesada und jener von Magellan früher verhaftete und dann wieder freigelassene Juan de Cartagena. Sie brachten die Leute ihres

*) Gomara. Historia de las Indias.

***) S. Herrera l. c. S. 639 sqq. und Gomara l. c. Herrera giebt die Ueberredungsgründe des Magellan fast ganz eben so wie sein Vorgänger Gomara, den er nur noch ein wenig ausschmückt. Merkwürdig ist aber Das, was Gomara hinzufügt und Herrera auslässt, nämlich, dass Magellan noch gesagt habe, auch Amerigo Vespucci sei schon bis über diese Breitengrade hinaus vorgedrungen. Er selbst, Magellan, wolle auch nur „bis zu dem Breiten-Grade des Vespucci“ gehen, und wenn er auf demselben die Strasse nicht fände, so wolle er alsdann wieder umkehren.

Schiffes auf ihre Seite, indem sie ihnen vorstellten, Magellan behandle sie alle schlecht und tyrannisch. „Dieser übermüthige Portugiese, der die Zähne zusammenbeissend*) gleich wüthe, so bald man ihm nur von Umkehr spreche, wolle sie, die Castilianer, alle verderben, und nur desswegen in den sichern Tod führen, um sich dessen nachher bei seinem Portugiesischen Könige rühmen und die Gnade desselben um so eher wieder erlangen zu können.“

Mit einem kleinen Trupp von dreissig Bewaffneten gingen sie dann noch in derselben Nacht an Bord von zweien der übrigen Schiffe und bemächtigten sich derselben theils durch Ueberredung, theils mit Gewalt, indem sie die dem Magellan ergebenen Offiziere fesselten. — So im Besitz der Mehrzahl der Schiffe sandten sie zu Magellan, dem nur zwei treu geblieben waren, und forderten ihn auf, zu ihnen zu kommen, um an ihrem Bord darüber zu berathen, was ferner als für den Dienst des Königs förderlich zu beschliessen sei.

Aber Magellan war nicht der Mann, der sich so leicht überumpeln liess. Er antwortete ihnen: „als General-Capitän der Flotte fordere er vielmehr, dass alle Schiffs-Capitäne an seinen Bord kämen, wo dann geschehen solle, was Rechtens sei.“ — Alle Unterhandlungen wies er ab, da er aber einstweilen der schwächere Theil war, so beschloss er List mit Gewalt zu verbinden und seine Feinde einen nach dem andern zu überwältigen.

Zuerst sandte er zu einem der von den Anführern besetzten Schiffe ein Boot mit wenigen Bewaffneten und mit einem Briefe an den Capitän Luis de Mendoza, der dasselbe im Namen der Rebellen befehligte. Dieser empfing den Brief, las ihn, wurde aber während der Lectüre von den entschlossenen Leuten des Magellan überfallen und niedergemacht. Die ihres Hauptes beraubte Schiffsmannschaft, die bei den Zwistigkeiten der Anführer sich zum Theil passiv verhalten zu haben scheint, wurde bestürzt und liess es geschehen, dass sogleich die Flagge des Magellan wieder aufgehisst und das Schiff selbst dem rechtmässigen königlichen Ober-Commandanten zugeführt wurde. Die so geschwächten Rebellen wollten nun mit den beiden ihnen gebliebenen Schiffen sich auf's Meer hinaus machen. Da sie aber bei den Schiffen des Magellan, welche die enge Mündung der Bai S. Julian besetzt hatten, nahe vorüber mussten, so war dies Manöver schwierig. Eins ihrer Schiffe wurde dem Admiralsschiff zugetrieben, und von ihm mit grobem und kleinem Geschütz begrüsst. Magellan mit seinen Leuten kam auf der Stelle an Bord, und die bestürzte Mannschaft, die er mit dem Säbel in der Hand fragte: „Für wen seid

*) Gomara l. c.

ihr?“ schrie aus einem Munde: „Für den König und Euer Gnaden!“ — Die von ihren Leuten von vornherein nicht kräftig unterstützten und nun gänzlich verlassenem Officiere des Schiffes wurden ergriffen, und dasselbe geschah alsdann auch leicht auf dem letzten und fünften Schiffe.

Magellan hielt ein strenges Gericht. Er verurtheilte einen der Hauptanführer Gaspar de Quesada wegen Hochverraths zur Enthauptung, die alsbald ausgeführt wurde. Zwei andere Rädelsführer, der ehemalige General-Controllleur Juan de Cartagena und ein Priester Pedro Sanchez de la Reina, wurden zu schlimmeren Leiden aufgespart. Sie wurden zur Verbannung und Aussetzung an den wüsten Küsten des neuen Landes verurtheilt, blieben jedoch einstweilen als Gefangene an Bord. — Vierzig von den geringeren Aufwiegeln, die wohl auch den Tod verdient hätten, wurden aber begnadigt, „um der Flotte nicht zu viel Mannschaft zu entziehen“*).

Nachdem Magellan auf diese Weise Gehorsam und Disciplin hergestellt hatte, suchte er sich für den Winter einzurichten, und seinen Leuten nützliche Beschäftigung zu verschaffen. Die Schiffe liess er für die rauhe Jahreszeit zurichten und fest an's Ufer legen, und am Lande selbst baute er Hütten, ein steinernes Haus und Schmiede-Werkstätten, um seine Fahrzeuge zu repariren, liess auch den Winter über fleissig fischen, jagen, Seehunde erschlagen und mehre Gelegenheiten zu kleinen Excursionen, Streifpartien und Recognoscirungen in's Innere des Landes benutzen. Auch eine kleine Sternwarte wurde errichtet, und der Astronom und Kosmograph der Flotte, Andres de S. Martin, jener Schüler des Ruy Faleiro, führte daselbst mehre Beobachtungen der Gestirne und der Sonne aus und bestimmte die Breite des Punktes auf 49° 18' S. B., was ziemlich gut zutrifft. Zugleich sandte Magellan das kleinste seiner Schiffe, den Sant Jago, noch im Anfange des Winters aus, um die Entdeckungen längs der Küste fortzusetzen und den weiteren Seeweg im Voraus zu recognosciren, was er mit seiner ganzen Flotte nicht ohne Weiteres riskiren wollte.

Dieses Schiff erforschte nun unter dem Commando von Juan de Serrano die Küste 20 bis 30 Leguas weiter südwärts bis zu einer schönen Bai, die „der heilige Kreuz-Hafen“ („Puerto de Sta Cruz“) genannt wurde, und auch noch heutigen Tages unter diesem Namen bekannt ist. Es wurde aber in der Nähe dieser

*) S. über dies Alles Herrera. Dec. II. Libr. IX. cap. 11. 12. 13 und Navarrete l. c. S. 34—38.

Bai von einem Sturme überfallen, seiner Masten und Ruder beraubt und ans Ufer geworfen. Die gerettete Mannschaft führte Juan Serrano auf einer mühseligen Landreise längs der Küste, wo sie sich nur mit Kräutern, Wurzeln und Muscheln nähren konnten und viel an Kälte litten, in's Winterlager von St. Julian zurück.

In dem Hafen von S. Julian entstand dann auch schon damals der Name für das ganze Südländ Amerika's, der Name „Patagonien“ und die so lange geglaubte Sage von dem grossen Riesenvolke, welches dasselbe bewohnen sollte.

Wir wissen jetzt, dass fast alle Indianer-Stämme des südlichen Amerika's mit Ausnahme der Feuerländer Leute von ziemlich grossem Wuchse sind. Der Zufall mochte es fügen, dass bei dem Stamme, mit welchem Magellan und seine Leute während des Winters in der S. Julian-Bai bei mehreren Gelegenheiten in Berührung kamen, einige besonders grosse Leute, vielleicht einige solche „Riesen“, wie es deren bei allen Völkern giebt, waren. Die Spanier glaubten nun, indem sie in den Fehler aller Reisenden, ein fremdes Land oder Volk nach den ersten Anschauungen zu beurtheilen, verfielen, die ganze Gegend sei von Giganten bevölkert. Zu Hause zurückgekehrt, übertrieben sie, über die barbarische Erscheinung dieser in weite und lange Thierfell-Mäntel gehüllten Wilden entsetzt, in ihren Erzählungen die Grösse noch bedeutend, und ihre Schilderungen fanden dann bei ihren leichtgläubigen Landsleuten schnellen Eingang, und nachher fasste die Sage von einem weitverbreiteten südamerikanischen Riesenvolke in den Gemüthern der europäischen Menschheit, wie später die Sage vom Dorado, und wie viele andere von den Spaniern in's Leben gerufene und höchst eigensinnig geglaubte Märchen der Art Wurzel, dass noch mehr als hundert Jahre nach Magellan fast jeder Seefahrer sich einbildete, in Patagonien eine Bevölkerung von Riesen gesehn zu haben.

Die riesenhaften Indianer, so berichteten nachher die wenigen Gefährten des Magellan, denen eine Rückkehr in's Vaterland gewährt ward, hätten sich über so grosse Schiffe und so kleine Menschen darin sehr gewundert. Die Cyklopen des Ulysses wunderten sich eben so über seine und seiner Gefährten Kleinheit, und es ist nicht unwahrscheinlich, dass die klassischen Erinnerungen bei den Zeitgenossen des 16. Jahrhunderts, die überall in der neuen Welt die Berichte des Herodot und Ptolemaeus, des Plinius und Salomon im Kopfe hatten, und welche das Ophir, die Amazonen und auch die Titanen und Cyklopen dieser Schriftsteller überall suchten, viel dazu beitrugen, den Glauben an jene Giganten zu befestigen. Die Spanier gingen ihnen, so wurde er-

zählt, nur bis an den Gürtel und konnten ihnen, weil sie so grosse Schritte machten, selbst im Laufen nicht folgen. Einen fing sie aber doch und brachten ihn an Bord. Er war so stark, dass acht Spanier Mühe hatten, ihn fest zu halten. Er starb jedoch nachher und man nahm dann sein Maass, um wenigstens dieses statt seines Körpers nach Spanien zu bringen. Er hatte eine Länge von 11 Spannen (palmos). Man sagte aber, es gäbe unter ihnen einige von 13 Spannen (palmos). Sie hätten wilde Thierfelle als Kleider, weissgefärbte lange Haare, grellgelbe Ringe um die Augen, und einen eben solchen um das ganze Gesicht herum und dabei äusserst colossale Füsse, daher man sie „Patagones“ (Grossfüssler) nannte*). Ihr Land selbst nannte man bald darnach „Patagonien“, und da Magellan auch schon vorher an der La Plata-Mündung einen grossen Indianer gefangen hatte, der, wenn er sprach, „wie ein Stier brüllte“, so wurde wahrscheinlich zum Theil desswegen der Name „Patagonische Lande“ auch nordwärts bis zur Mündung jenes Flusses ausgedehnt.

Endlich kehrte die Sonne und der Frühling zu jenen traurigen Küsten zurück, und Magellan konnte wieder in See stechen. Er that diess den 24. August**), nachdem zuvor Juan de Cartagena und sein Priester, die beiden zur Verbannung Verdammten, „unter vielen Thränen, Seufzern und Zärtlichkeits-Beweisen“ von der ganzen Armee Abschied genommen hatten und an's Land gesetzt worden waren. Man liess ihnen reichlich viel Brod und Wein an der Küste zurück.

In einigen Tagen erreichte man die von Serrano entdeckte Bai von Sta Cruz, wo ein heftiger Sturm zum Einlaufen zwang. Die ganze ziemlich geräumige Bai wurde in allen ihren Winkeln und Verstecken untersucht, um zu erforschen, ob sie nicht irgendwo einen Auslass nach Westen habe***). Hiermit und mit der Ausbesserung seiner Schiffe, so wie mit Fischfang und der Einnahme frischen Wassers beschäftigt, verweilte Magellan daselbst andert-halb Monate (bis zum 18. October) und erliess auch vor dem Weitersegeln noch ein Mal eine Instruction an seine Capitäne und

*) S. Pigafetta bei Ramusio. Vol. I. pag. 353 und Gomara l. c. — Sehr gut erklärt der Engländer G. C. Musters (in seinem Lehrreichen Buche: Unter den Patagoniern, aus dem Englischen von Martin. Jena 1873, S. 174) die Entstehung des Namens „Riesenfüsse“ aus der gewöhnlichen Fussbekleidung der Einwohner Patagoniens.

**) Nach Herrera. Dec. II. lib. IX. cap. 14 und nach Navarrete l. c. pag. 41.

***) Gomara. — Neuere Forscher (Darwin, King und Fitzroy) haben bekanntlich nachgewiesen, dass diese Bai des Heiligen Kreuzes und das Thal des in ihr ausmündenden Rio de Santa Cruz in uralter Zeit höchstwahrscheinlich einen der Magellans-Strasse ähnlichen Meeres-Canal zwischen dem Osten und Westen gebildet haben.

Mannschaften, in welcher er ihnen einschärfte, sie hätten nun längs dieses Landes stets weiter südwärts hinabzugehen, um die Strasse zu suchen „und wenn es auch bis in die Nähe des Südpols sein müsste, — er sei entschlossen, nicht eher davon abzulassen, als bis die Schiffe zwei Mal entmastet und völlig unbrauchbar geworden seien. Dann erst, und wenn man bis zum 75° S. B. hinab die Strasse nicht gefunden habe, wolle er hier ablassen und den Portugiesischen Weg zu den Molukken um Afrika herum einschlagen*). Diess Alles sollten sie sich zur Nachachtung gesagt sein lassen“.

Den 18. October fuhr Magellan dann weiter südwärts, erreichte endlich nach drei Tagen ein Vorgebirge, das auf einer breiten Landzunge weit nach Osten hinauslief, und fand hinter dieser wieder eine weite Meeres-Oeffnung, in die er zwei seiner Schiffe zur Recognoscirung hineinsandte, während er selber mit den beiden übrigen an der Mündung wartete. Die beiden Schiffe kehrten eins nach dem andern innerhalb einiger Tage zurück. Die Leute des ersten berichteten, sie hätten nur eine geschlossene Bai mit hohen Küsten im Hintergrunde gefunden. Die des zweiten dagegen brachten eine ganz andere Ansicht mit und kamen triumphirend mit der Nachricht zurück, dass sie drei Tage lang westwärts gesegelt seien, ohne das Ende des zwischen Land eingeschlossenen Wassers abgesehen zu haben. Auch hätten sie beim Sondiren überall ein sehr tiefes Meer gefunden. Sie glaubten daher, es sei eine tiefe Meerenge und wären in dieser Meinung noch mehr bestärkt worden, „durch die Beobachtung, dass starke Strömungen und Fluthen in diese Oeffnung einzögen“.

Der vertrauensvolle Magellan schloss sich natürlich dieser letzteren Ansicht an, und überliess sich alsbald der Hoffnung, dass er nun den Gegenstand seiner Hoffnungen vor Augen habe, und theils weil Alle diese Entdeckung für ein grosses Wunder hielten, theils auch weil sie eben das Fest der heiligen Ursula (21. October) feierten, so nannten sie jenes Vorgebirge, dessen Umseglung sie hierher geführt hatte, „das Cap der 11,000 Jungfrauen“**). Jetzt heisst es blos das „Cabo de las Virgines“. Die Engländer haben daraus ein „Cape Virgin“ und die Franzosen irrthümlicher Weise zuweilen ein „Cape de la Vierge“ (Maria) gemacht.

Selbst hier am Ziele hatte Magellan noch seine ganze Beharrlichkeit und Ausdauer nöthig, um die Durchfahrt durch die Strasse zu bewerkstelligen. Er berief in der Nähe des Vorgebirges

*) „antes, que tomase la via del' Cabo de Buena Esperanza, se le habian de desaparecer las naos dos veces“. S. Navarrete l. c. Dokument XXI. S. 207.

***) Pigafetta bei Ramusio l. c. pag. 354.

der Jungfrauen seine Piloten, Capitäne und Kosmographen zu einer Berathung. In dieser Versammlung wurde festgestellt, dass man noch für 3 Monate hinreichende Lebensmittel habe. Auch waren die meisten, da sie ihren Chef so vertrauensvoll sahen, guten Muthes, das Unternehmen fortzusetzen. Nur einer der Piloten, ein Portugiese, Esteban Gomez vom Schiffe San Antonio sagte, es sei ein tollkühnes Wagniss, die Lebensmittel wären nicht hinreichend, weil man nach der Strasse vermuthlich noch andere grosse Meeres-Golfe durchsegeln müsse, um zu den Molukken zu gelangen, und er schlug daher vor, man solle jetzt vorläufig wieder nach Spanien zurückkehren und dann mit einer neuen Flotte, besserer Ausrüstung und frischer Mannschaft wiederkommen. Gomez war nach Magellan der erfahrenste und angesehenste Seemann der Flotte, und seine Ansicht hatte bei den Uebrigen grosses Gewicht. Magellan aber erwiderte: „Und wenn er gewiss wüsste, das er das Leder am Segelwerk der Schiffe verzehren müsse, wolle er doch durch diese Strasse hindurch, sein dem Könige gegebenes Wort zu lösen, und er hoffe, dass Gott ihm dabei helfen werde“*).

Alsdann liess er durch einen Herold auf allen Schiffen den strengen Befehl kund thun, dass jetzt Alle ihre Sünden bekennen und communiciren sollten, wie gute Christen**), dass aber hinfort bei Todesstrafe Niemand mehr von Heimkehr und von den Lebensmitteln sprechen solle. Die Fahrzeuge sollten sich für den andern Morgen segelfertig halten, weil er alsdann westwärts in's Land hineinfahren wolle. Und so geschah es.

Sie fanden die Ufer Anfangs zu beiden Seiten der Strasse kahl und öde, nach einer Fahrt von 50 Leguas aber waldig und von hohen schneebedeckten malerischen Berggipfeln begleitet, und „die Scenerie umher war eine der schönsten und grossartigsten, die man sehen konnte“***). Unter jenen Bergen fiel auch schon dem Magellan und seinen Begleitern vor Allen der allerhöchste Gipfel des Feuerlandes, den wir jetzt „Mount Sarmiento“ nennen, auf. Es ist eine überall sichtbare prachtvolle Eis- und Schnee-Pyramide, der Montblanc des Feuerlandes, „the most splendid object of those regions“, wie der Engländer King ihn nennt. Vermuthlich weil Roldan, einer von Magellan's Begleitern, ihn etwas näher untersuchte, und weil er die schönen Umrissse einer colossalen Glocke darbot, erhielt er damals den Namen „La

*) Herrera. Dec. II. Lib. IX. cap. 15.

**) Pigafetta.

***) „Las tierras de ambas partes eran las mas hermosas del mundo.“
Herrera. Dec. II. lib. IX. cap. 15.

Campana de Roldan“ (Roldan's Glocke). Man findet ihn schon auf den ersten nach Magellan gezeichneten Karten seiner Strasse. Auch verschwindet dieses grossartige Wahrzeichen des Feuerlandes, das jedem Nachfolger Magellan's auffiel, nicht wieder aus der Geographie. Wie der colossale Fusi Yama auf allen Landschaftsbildern der Japaner, so figurirt auch auf allen alten Karten von der Südspitze Amerika's die „Campana de Roldan“*).

Dem Lande zur Rechten ihrer Strasse liessen Magellan und die Seinen den Namen „Patagonien“, dem zur Linken aber gaben sie den Namen „Feuerland“ (Tierra de los Fuegos), weil sie des Nachts überall in den Gebüschern viele Feuer sahen, die vermuthlich von den Eingeborenen angezündet waren**).

In der Mitte der Strasse in der Nähe des heutigen „Caps Froward“ sahen sie das Wasser sich in mehre Zweige theilen und Magellan schickte das Schiff „St. Antonio“, auf dem sich jener andersgesinnte und ihm beständig grollende Pilot Gomez befand, aus, um einen dieser Canäle zu recognosciren, mit dem Befehl, nach drei Tagen zurückzukehren, während er selber einen andern Meeresarm untersuchte. Da der „St. Antonio“ in der bestimmten Frist nicht zurückkehrte, so sandte Magellan das Schiff „Victoria“ in derselben Richtung aus, jenen zu suchen, und machte sich endlich zu demselben Zwecke mit den übrigen Schiffen auf den Weg***). — Das Schiff „Antonio“ kehrte endlich zwar zu der ihm bezeichneten Station zurück. Da es aber den Magellan dort nicht mehr fand, und auch seine Artillerie-Salven nicht beantwortet wurden, so bemächtigte sich eines Theils der Mannschaft Furcht und Schrecken. Der Pilot Gomez trat wieder mit seinen üblen Prophezeiungen und Aufforderungen zur Rückkehr hervor, und diese fanden nun ziemlich allgemeinen Anklang an Bord. Die Mannschaften revoltirten gegen den ihr von Magellan gesetzten

*) S. über die Identität des „Mount Sarmiento“ und der „Campana de Roldan“ die Aeusserungen von King in: Narrative of the voyages of the ships Adventure and Beagle. London 1839. Vol. I. S. 27. Note.

**) Der Amerikanische Weltumsegler Wilkes (Explor. Exped. I. 127) sagt, er habe nie ausmachen können, wie die Bewohner von Feuerland ihr Feuer anmachten. Er glaube, es müsse ihnen viele Mühe und Umstände machen. Daher trügen sie auch ihr Feuer überall mit sich herum und liessen es auch in ihren Böten nie ausgehen. Eben so sagt Fitz-Roy: „Das Feuer wird von diesen Wilden immer lebendig erhalten, wo immer sie sein und gehen mögen, in ihren Wigwams, in ihren Hütten, oder sogar in ihren Händen, in denen sie ein brennendes Stück Holz tragen.“ (Surveying voyages of the ships Adventure and Beagle. Vol. II. pag. 187.) — Diesen Bemerkungen nach wird man begreifen, dass Magellan und seine Nachfolger hier überall viel Feuer sahen und sich geneigt fühlen mussten, dem Lande den jetzt so berühmten Namen zu geben.

***) Herrera l. c.

Capitän Alvaro de Mesquita, nahmen ihn gefangen, wählten sich einen andern Officier, den wie sie gesinnten Geronimo Guerra zum Anführer und segelten ostwärts wieder zur Meerenge hinaus und nachdem sie im Hafen St. Julian den ausgesetzten Cartagena und den Priester de la Reina an Bord genommen hatten*), nach Spanien zurück, wo sie denn auch nach 7 bis 8 Monaten, den 6. Mai 1521 ankamen und so die erste, aber vermuthlich sehr entstellte Kunde von den Erlebnissen des Magellan und von dem gefundenen Einlass beim Südde Amerika's nach Europa brachten. Als eine ganz durchgehende Wasserstrasse konnten oder wollten Gomez und die Seinen das Gefundene noch nicht gelten lassen.

Die so grosse und verrätherische Widerspenstigkeit des Gomez gegen den Magellan erklärt sich vornehmlich aus einem Umstande, den Pigafetta erwähnt. Er sagt: „Der Steuermann Stephan Gomez war aus dem Grunde Magellan's Feind und Nebenbuhler, weil er selbst schon vorher, ehe Magellan nach Spanien kam, den Vorschlag, die Molukken auf dem Westwege aufzusuchen, gethan, auch um einige Caravelen zu einer Entdeckungsreise nachgesucht hatte. Die Ankunft Magellan's aber bewirkte, dass man ihm sein Gesuch abschlug und dass er, anstatt an die Spitze der von ihm projectirten Expedition gestellt zu werden, nun bloss den subalternen Posten eines Steuermanns unter dem Oberbefehl des Portugiesen erhielt.“

Magellan, da er sein Schiff „Antonio“ nicht fand und errieth, was geschehen sei, sah nun seine Flotte auf drei Schiffe vermindert, wodurch seine Leute abermals nicht wenig entmuthigt wurden. Sie warfen wieder die Frage auf, ob man in dem Labyrinth von Bergen und Gewässern, in dem man sich befände, weiter gehen solle oder ob es nicht besser sei, wie es vermuthlich das Schiff S. Antonio mit dem klugen und vorsichtigen Gomez gethan habe, nach Spanien zurückzukehren. Magellan, der die Stimmung seiner Leute beobachtete, hielt es für zweckmässig, wieder eine Ansprache an sie zu richten. Doch berief er diesmal keine allgemeine Versammlung, um nicht Veranlassung zu Disputen und lauten Meinungs-Aeusserungen zu geben. Er richtete an seine Schiffsführer, Piloten, Kosmographen und Astronomen einen sehr freundlichen Brief, den er an Bord der drei Fahrzeuge herumsandte, und in welchem er ihnen sagte, sie hätten vielleicht nach seinem bisherigen strengen Verfahren etwas Furcht vor ihm, aber er wäre ein Mann, der durchaus nicht die Meinung und den Rath Anderer in den Wind schlug. Er wolle

*) Dass sie dies gethan haben, behauptet Barros, obwohl andere Bericht-erstatte davon nichts sagen.

gern ihre Ansicht über das, was dem Dienste Sr. Majestät jetzt förderlich sei, vernehmen, und ob es besser sei, nach Spanien zurückzukehren oder weiter vorzugehen. Doch möchte Jeder ihm seine Ansicht darüber schriftlich zusenden.

Diess geschah. Es liefen mehre schriftliche Aeusserungen seiner Officiere an Bord des Admiralschiffes ein. Nach dem einen uns noch aufbewahrten (dem schriftlichen Gutdünken des Astronomen Andres de S. Martin) zu schliessen, scheint es, dass sie ziemlich unbestimmt abgefasst und etwas verklausulirt waren, aus Furcht vor Magellan, von dem sie mit Recht glaubten, dass er um alles in der Welt nicht zurückgehen wolle, und der in der That, wie Barros sagt, mit jenem anfragenden Briefe seinen Leuten bloss eine beschwichtigende Artigkeit hatte machen wollen *).

Nachdem er die verschiedenen schriftlichen Gutachten eingesehen, erhob dann Magellan wieder seine Befehlshaberstimme und liess bekannt machen, dass er eine Reihe von Gründen und Ursachen (die er alle anführte) habe, zu glauben, dass es das Beste sei, immer vorwärts zu gehen („de ir adelante“) und dass er aus den Briefen seiner Gefährten ersehen habe, dass auch diese seiner Meinung seien. Er seinerseits aber schwöre bei dem Ritter-Habit des Ordens von St. Jago, welches er auf der Brust trüge, noch ein Mal, dass er die Zeitumstände, da sie die Blüthe des Frühlings in Händen hätten, benutzen wolle und dass er vertraue, Gott, der sie in diesen schönen Canal gebracht habe, werde sie auch wieder hinaus und dem Ziele ihrer Hoffnungen zuführen. Und so liess er denn am andern Tage, nachdem er zuvor die geographische Breite des Südendes des Amerikanischen Continents auf $53^{\circ} 40'$ hatte bestimmen lassen **), unter Abfeuerung vieler Salven die Anker lichten und nordwestwärts weiter segeln.

Unter den verschiedenen Wasserarmen, welche sich in der westlichen Abtheilung der Magellan's-Strasse darbieten, wählte oder traf er gerade denjenigen, welcher der bequemste, breiteste und schiffbarste zur Südsee war. Er sandte wiederum eines seiner Schiffe zum Recognosciren des Weges voraus. Und diess kehrte denn nach einigen Tagen zurück und berichtete, man habe „das Vorgebirge des andern Meeres“, wo die Strasse sich ausmünde, wirklich erblickt. Bei dieser Nachricht wurde nun Magellan von so grosser Freude ergriffen, „dass ihm die Thränen in die Augen traten.“ Er dankte Gott und nannte dieses neuentdeckte Vorgebirge „das ersehnte Cap“ (el Cabo Deseado), weil er so lange

*) S. über dies Alles Barros bei Navarrete l. c. pag. 45 ff.

**) Navarrete l. c. pag. 49.

Zeit ein so grosses Verlangen darnach gehabt habe. Auf den alten Karten und in der Geographie des 16. und 17. Jahrhunderts hat es auch lange diesen Namen behalten. Jetzt heisst es von seiner eigenthümlichen Gestalt „El Cabo de los Pillares“ (das Pfeiler-Vorgebirge). Englisch: „Cape Pillar“. —

Die Flotte begab sich alsbald zu dem an der Südseite des West-Thores der Strasse erblickten Vorgebirge hinaus, und nun hatten sie den westlichen Ocean vor sich, seinen unbegrenzten Horizont und seine gewaltigen Wogen, die ihnen entgegenrollten, und die sie als das Hauptmerkmal des grossen Welt-Meeress an-sahen.*) Sie bemerkten auch, dass die Küste von Amerika nach Norden hinaufging. Das Vorgebirge, welches sie hier im Norden des Thores erblickten, nannten sie „Cabo Victoria“, entweder dem Schiffe dieses Namens zu Ehren, oder wegen des Sieges, den sie nun errungen hatten. Magellan sagte, dass die entdeckte Strasse „der allerschönste und wundervollste Canal von der Welt sei“**), — „hielt sich auch selbst für den glücklichsten Menschen, der je auf Erden existirt habe und konnte sich vor Freude nicht fassen, darüber, dass ihm nun die Wege zu der Asiatischen Inselwelt und um den Globus herum offen ständen. Er dachte auch an seinen König Carl und an die grossen Gnaden und Belohnungen, die er ihm ertheilen würde“***).

Der Strasse gab er den Namen „Canal de todos los Santos“ (Allerheiligen-Canal). Diesen Namen trägt sie in allen alten Documenten, welche auf Magellan's Expedition Bezug haben. Die Spanier nannten sie Anfangs auch wohl die „Patagonische Strasse“ („Estrecho Patagonico“)†) und auch die „Strasse des Schiffes Victoria“ („Estrecho de la nave Victoria“). „Da man aber,“ wie Gomara sagt, „diese Strasse, wenn nicht der grosse Capitän Hernando Magellan gewesen wäre, nie gefunden hätte, so wurde sie auch schon bald darnach zuweilen die „Strasse des Magellan“ genannt“, und dieser Name hat sich als ein der Grösse und den Verdiensten dieses Mannes gebührendes Monument, trotz einiger später wiederholter Versuche zu einer Umtaufung, in der Geographie und bei allen Völkern erhalten und für ewige Zeiten festgesetzt.

Die Länge des Allerheiligen-Canals wurde von Magellan's Piloten auf 110 Spanische Leguas geschätzt. In den ersten Tagen des Monats November (1520) waren er und die Seinen in

*) S. Herrera l. c.

**) Pigafetta l. c. pag. 353 und Gomara.

***) Gomara.

†) Pigafetta bei Ramusio l. c. S. 353. cf. Ghillany l. c. S. 65. Note 30.

denselben eingefahren, und den 28. November desselben Jahres stachen sie in die Südsee hinaus. Sie hatten also nicht viel mehr als drei Wochen zur Durchfahrt gebraucht und mithin trotz allen Aufenthalts eine sehr kurze und glückliche Reise gemacht. Viele spätere Befahrer der Magellans-Strasse haben mehre Monate in ihr mit den Winden und Strömungen gerungeu, bevor sie hinauskommen konnten. Es scheint, dass alle die energischen ersten Entdecker ein besonderes Glück begleitete.

Nachdem Magellan bei seiner Einfahrt in die Südsee bemerkt hatte, dass die Küste Südamerika's nach Norden hinaufief, wandte er sich auch sogleich nach Norden oder Nordwesten, um sich dem Aequator in dessen Nähe er die Molukken suchte, zu nähern. „Er lief,“ wie Gomara sich ausdrückt, „hinter der Sonne her.“ — In dieser Richtung segelte er bis zum 18. December, wo er sich unter dem 32° s. Br. *), d. h. auf der Breite des mittleren Chile's und vielleicht in der Nähe der Inseln „Juan Fernandez“ befand. Er hatte also die ganze Patagonische Südspitze Amerika's ringsumher umsegelt. Auf dem ersten Theile seiner Südsee-Reise hatte er diese Küste vermuthlich noch im Angesichte und sah ihre Vorgebirge und Inseln**). Sehr bald verlor er sie zwar aus den Augen. Aber, da ihm diese Küste im Osten zurückblieb, — selbst bei der genannten Insel war sie ihm nur 100 Leguas entfernt, — so war durch ihn doch nun so viel festgestellt, dass Südamerika sich bis zum 32. oder 33. Grade s. Br. nicht sehr weit nach Westen hinaus erstreckte, und man konnte sich dessen Küsten-Umriss daher, selbst ohne sie gesehen zu haben, nach Magellan's Berichten einigermaßen richtig vorstellen.

Unter dem bezeichneten Breitengrade kam Magellan in wärmere Gegenden, wo sich schon die östlichen Passatwinde bemerklich machten. Mit diesen ging er nun nach Westen herum und damit hörte denn seine Reise auf, für die fernere Enthüllung der Südpartei Amerika's von Bedeutung zu sein.

Er durchfuhr nun auf einer langen und drangsavollen Fahrt die ganze Breite des colossalen Oceans, den er zuerst wegen der stetigen und sanften Winde, mit denen er segelte, das „Stille Meer“ (Oceano Pacifico) nannte, anfänglich im Süden, dann im Norden des Aequators. Er entdeckte die Ladronen, bald darauf die Philippinen und fand auf einer derselben, von ihm und auch von uns noch „Zebu“ genannt, zuletzt bei einem tollkühnen Angriff auf die Insulaner am 27. April 1521 seinen Tod. Der Rest

*) Navarrete l. c. p. 51.

***) Navarrete l. c.

seiner Gefährten, der sich nun einen neuen Anführer wählte, erreichte nachher die Molukken, und das einzige am Ende von der ganzen Flotte Magellan's übrig bleibende Fahrzeug, die weltberühmte „Victoria“, kam zuletzt, als das erste mit den Producten der Gewürz-Inseln beladene spanische Schiff nach drei Jahren, den 6. September 1522*) mit 18 erschöpften Seefahrern unter dem Commando des Sebastian del Cano in Spanien an.

„Die Mühen und Gefahren des Ulysses,“ sagt Gomara, „waren nichts im Vergleich mit dem, was Magellan, Sebastian del Cano und ihre Gefährten erduldeten und überstanden. Das Schiff des Jason, die „Argos“, die so oft von den Historikern und Poeten genannt wird, war in Vergleich mit der „Victoria“ von geringem Interesse. Die Fahrten, welche die Schiffe des Königs Salomon machten, waren gross, aber diejenige, welche die „Victoria“ des Kaisers Carl's V. ausführte, war unendlich viel grossartiger und bedeutungsvoller, und man hätte sie zum ewigen Andenken an diese Triumphe in dem Arsenal von Sevilla aufbewahren müssen“**). Es war das erste Mal, dass ein Schiff, gleich der Sonne, die ganze Weltkugel umkreist hatte, „und seitdem Gott den ersten Menschen erschuf“, sagt Herrera, „war dies die grösste Neuigkeit, die man auf Erden vernommen hatte.“ — Dem mannhafteu Magellan gebührt das Verdienst, den Plan dazu zuerst gefasst, mit bewundernswürdiger Ausdauer festgehalten und durchgeführt, dem Sebastian del Cano aber der Ruhm, ihn gänzlich bis zu Ende gebracht zu haben. — Der letztere erndtete Alles, was der erste gesäet hatte, königliche Gunst, allgemeine Bewunderung, eine lebenslängliche Pension von 500 Dukaten, und ein reichbegabtes Wappen, in welches Kaiser Karl V. einen Globus setzte, mit der Inschrift: „Primus circumdedisti me“. Es ist wohl das grossartigste Wappen, das je einem Menschen ertheilt worden.

Reichliche Belohnungen erhielten auch seine Mitofficiere, und die Namen aller seiner Begleiter wurden als unvergesslich in die Spanischen Annalen eingetragen***).

Ausser den Gewürznelken, Muscatnüssen und anderen Kostbarkeiten brachte Sebastian del Cano auch eine Menge Schriften, Berichte und Actenstücke mit, die der wissenschaftlichen Welt

*) Herrera. Dec. III., Lib. III., cap. I.

***) Einige haben auch geglaubt, dass dies wirklich geschehen sei. Dagegen sagt Oviedo, der zu jener Zeit lebte und schrieb, Magellan's Schiff „Victoria“ sei noch mehre Male nach Westindien gesegelt und auf einer dieser Fahrten verloren gegangen, ohne dass man je erfahren habe, was aus ihm geworden sei.

****) Herrera l. c., cap. IV., macht sie alle namhaft.

noch viel werthvoller waren, als jene Producte der Tropen, und die er sogleich dem Kaiser Carl ablieferte.

Das Gerücht von dem Allen verbreitete sich in ganz Europa und brachte keine geringe Aufregung unter den Geistern hervor. Alle Völker erfuhren es nun handgreiflich, dass die Erde rund sei. Die Kosmographen machten sich daran, die verschiedenen auf der Fahrt angestellten Beobachtungen und geschauten Phänomene zu erklären. Auch die Portugiesischen und Spanischen Politiker und Diplomaten thaten sich zu verschiedenen Berathungen zusammen, fingen von Neuem an, die ganze Welt unter sich zu theilen und nun abermals und genauer als zuvor die Halbirungslinie zu bestimmen. — Eine neue Classe von ganz grossartigen Reisenden trat mit der Entdeckung der Magellans-Strasse in's Leben, die Classe der „Weltumsegler“.

Weil es für diese grossartigste Gattung nun bald öfter wiederholter Seefahrten nur ein einziges und unvermeidliches Thor, die Magellan's-Strasse gab, so erhielt dieselbe daher eine Berühmtheit, wie keine zweite auf Erden. — Und mit ihr gelangte der Name ihres Entdeckers zu gleicher Unsterblichkeit. Man nannte nicht nur die gefundene Strasse selbst, das grosse Weltthor, den merkwürdigen Canal, welcher, der einzige seiner Art, die beiden Oceane der Erde verbindet, alsbald nach seinem Namen, sondern man übertrug diesen Namen auch auf die Länder in der Nähe der Strasse und nannte sie die „Magellanischen Länder“, sowie man auch zuweilen die benachbarten Partien des Atlantischen Oceans, die er zuerst durchschiffte hatte, den Namen des „Magellanischen Meeres“ gab. Der Name „Magellans-Land“ („tierra de Fern. de Magallanes“) erscheint auf der Weltkarte von Ribero im Jahre 1529 neben dem von „Patagonien“. Auch auf dem grossen fingirten Continent im Süden Amerika's, von dem man sich das Feuerland nur als einen Theil dachte, übertrug man diesen Namen. Bei vielen Geographen des 16. und 17. Jahrhunderts wird dieser Continent zu wiederholten Malen „Terra australis, sive Terra Magellanica“ genannt*). — Später als man die Nichtexistenz dieses Continents erkannte, und bloss nur noch das kleine Feuerland, das man für eine Halbinsel desselben angesehen hatte, zurückblieb, hörte der Name „Magellans-Land“ hier im Süden auf. Dagegen fuhr man noch lange fort, die im Norden der Strasse gelegenen Länder (Patagonien) „Magellans-Land“ zu nennen. Noch im 18. Jahrhundert umfasste man unter diesem Namen zuweilen das ganze Südende Amerika's bis nord-

*) S. z. B. Mercator's Karte von Amerika in seinem Atlas Amsterdami 1619.

wärts hinauf zum La Plata. Nachdem in neuerer Zeit die nördlichen Partien dieses Landes, die grossen Pampas im Süden von Buenos-Ayres bis zum Rio Negro vom La Plata aus besser erforscht, unterworfen, in Besitz genommen und besiedelt worden sind, befasst man sie kaum mehr unter dem Namen „Magellan's-Land“^{*)}, und versteht hierunter nur noch die äusserste Südspitze von Rio Negro südwärts, die man aber noch gewöhnlicher mit dem alten von Magellan selbst ertheilten Namen „Patagonien“ nennt, so dass jetzt denn nur noch seine Strasse allein dem Magellan treu geblieben ist. Ausserdem aber wurde Magellan's Namen unter die Gestirne des Himmels versetzt, eine Ehre, die sonst, so viel ich weiss, keinem modernen Seefahrer erwiesen ist. Ein Sternbild der südlichen Hemisphäre wurde nach ihm „Magellan's Wolken“ genannt.

2) Loaisa (1525—1526).

In Spanien hatte man, wie ich oben bemerkte, gleich bei der Absendung des Magellan die Absicht gehegt, einige Schiffe auszurüsten, um ihm dieselben unter dem Commando seines Landsmannes Ruy Faleiro als eine Hilfsflotte nachzusenden. Doch wurde dieser Plan nicht ausgeführt.

Als anderthalb Jahre nach dem Abgange des Magellan, im Frühling 1521, das ihm entflozene Schiff „S. Antonio“ mit dem ungehorsamen Piloten Esteban Gomez in Spanien anlangte, fasste man wieder den Entschluss, eine Expedition nach dem Süden Amerika's zu entsenden. Die Leute des „S. Antonio“ gaben natürlich sehr ungünstige Berichte von dem „tollkühnen“ Magellan. Sie sagten, er wäre wahrscheinlich mit sammt seiner Flotte verloren gegangen. Es wurde daher abermals der Plan besprochen, dem Magellan einige Schiffe nachzusenden, um nach seinem Schicksale zu forschen und von seiner Strasse Nachrichten einzuziehen. Allein auch hierzu kam es nicht sobald.

Endlich, als nach drei Jahren das einzige von Magellan's Flotte übrig gebliebene Schiff die „Victoria“, diese „Königin der Argonauten“, wie Peter Martyr sie nennt, freilich in einem höchst elenden Zustande „mit Segeln, die zerlappt waren, wie eine in der Schlacht zerschossene Fahne und mit Planken, die voller Löcher waren, wie ein Sieb,“ — als, sage ich, dieses triumphirende Schiff (6. September 1522) im Guadalquivir erschien, und die auf dem Westwege geschehene Entdeckung der Molukken verkündete, da regten sich dann alle Hände, und da wurden alsbald

^{*)} Wie dies z. B. noch alle Jesuiten thun, die im Anfange des 18. Jahrhunderts die ersten Versuche machten, vom La Plata aus südwärts mit Colonisation vorzuschreiten.

Entschlüsse gefasst, die man auch wirklich ausführte. Freilich gingen auch darüber noch einige Jahre hin, und zwar vorzugsweise in Folge der Protestationen des Königs von Portugal gegen derartige Spanische Unternehmungen. — Der Kaiser Carl V. erliess zwar sogleich noch im Herbst des Jahres 1522 einen umständlichen Befehl zur Ausrüstung einer zweiten grossen Flotte, die im März des folgenden Jahres 1523 auslaufen sollte. Er erklärte in seiner Proclamation, dass die Molukken innerhalb der durch die päpstliche Demarcations-Linie bestimmten Grenzen der Spanischen Erdhälfte fielen, und gab allen seinen Unterthanen Erlaubniss dahin Handel zu treiben, und sich an der von ihm beabsichtigten Expedition mit Einlagen von Capitalien zu betheiligen. Er ertheilte den Kaufleuten und „Armadores“ (Rhedern) von Sevilla und von andern Handelsstädten „Privilegien“ darüber, unter welchen Bedingungen diese Betheiligung geschehen könne, und welche Vortheile ihnen daraus erwachsen sollten*).

Auch wurden sogleich noch einige andere Vorschläge gemacht und Anordnungen getroffen. Da die Asiatischen Inseln, die Molukken, die „Especeria“, die Mutter alles Köstlichen, dieser Zielpunkt aller Spanischen Westfahrten seit Columbus, jetzt erreicht waren, so schien es den Spaniern, als müsse daraus eine gänzliche Umwälzung ihres Handels hervorgehen. — Sie erwarteten nun die Schätze des Orients auf dem Westwege ebenso reichlich in ihre Häfen einströmen zu sehen, wie es bisher nur auf dem Ostwege in Portugal der Fall gewesen war. Bisher waren die Städte an der Mündung des Guadalquivir die Haupt-Emporien des Spanischen Verkehrs mit dem Westen, und namentlich war Sevilla, der Ausgangspunkt aller Westindischen Unternehmungen, der Sitz des sogenannten Indischen Handelshauses (der „Casa de Contratacion“) gewesen. Jetzt fasste man Coruña, den grossen schönen Hafen Galiciens, im Norden Spaniens, in's Auge, und rieth dem Kaiser, Alles, was bisher Sevilla und Cadix blühend gemacht hatte, nach Coruña zu verlegen. Mit einer solchen Verlegung, so hiess es, würde man den grossen Europäischen Absatzplätzen für die nun zu erwartenden orientalischen Producte im Norden des Welttheils näher rücken. Die Engländer und Franzosen, namentlich aber die Flamänder und Deutschen hätten bald nach den Eroberungen der Portugiesen im Oriente angefangen, jene Producte aus dem vielbesuchten Hafen von Lissabon zu holen. Nicht leicht würden diese nördlichen Handelsleute sich entschliessen, das, was sie in Lissabon finden könnten, noch weiter südwärts in Sevilla zu suchen, wohin sie dann noch das gefahrvolle Cap San

*) s. diese „Privilegien“ bei Navarrete. Tomo V. pag. 196 ff.

Vincente umsegeln müssten. Mit einer Verlegung des Handelssitzes nach Coruña käme man ihnen auf halbem Wege entgegen und Lissabon könne dann leicht abgeschnitten werden. Auch seien zu einer weiten Fahrt um die Welt sehr grosse Schiffe von nöthen, und diesen könne man in dem tiefen und bequemen Seehafen von Coruña weit mehr Vortheile bieten, als in den seichten und süswässrigen Flusshäfen bei Sevilla*).

Indessen konnte man weder diese Verlegung des Indischen Handels-Centrums von Sevilla nach Coruña, noch jene zweite Expedition zu den Molukken sogleich zu Stande bringen, weil, wie gesagt, der König von Portugal nun sehr ernstlich gegen alle Spanischen Unternehmungen zu den Molukken protestirte. Er drohte sogar mit Krieg und es entspannen sich daraus über den Punkt, ob die päpstliche Demarcations-Linie westwärts oder ostwärts bei den Molukken vorbeigehe, erneute Zweifel und Verhandlungen, die sich bedeutend in die Länge zogen. Die darüber in Badajoz berufene berühmte Versammlung Portugiesischer und Spanischer Gesandten, Kosmographen, Astronomen und Gelehrten („la Junta de Bajadoz“) schloss erst in der Mitte des Jahres 1524 ihre Arbeiten ab. Man hatte gehofft, dass sie die behandelte Frage klar entscheiden würde. Da dies aber nicht erfolgte, so machte sich nun jede Partei daran, ihre Unternehmungen zu den Molukken wieder fortzusetzen, die Portugiesen auf ihrem Ostwege und die Spanier auf dem von Magellan für sie entdeckten Westwege.

Carl V. verlegte das Indische Haus wirklich von Sevilla nach Coruña, wo es jedoch nicht lange blieb, und liess auch nun sogleich die von dort aus längst beabsichtigte grosse Expedition rasch betreiben. Es wurden nicht weniger als 7 Schiffe**) und dazu nahe an 500 Matrosen und Krieger in Coruña versammelt. Unter diesen waren mehre, die schon die Reise des Magellan mitgemacht hatten, und namentlich auch der erste Weltumsegler

*) Die Gründe für die Verlegung des Indischen Hauses von Sevilla nach Coruña sind in einem an den Kaiser Carl V. gerichteten Schreiben entwickelt. S. dasselbe bei Navarrete tom. V. pag. 193. Es hat kein Datum. Navarrete (l. c. Anmerkung unter dem Text) vermuthet, es stamme erst aus dem Jahre 1524 und sei erst nach den Verhandlungen der Junta von Badajoz aufgesetzt und übergeben. Gewiss ist es aber, dass die Ideen zu jener Verlegung schon gleich nach der Rückkehr des Schiffes des Sebastian del Cano, noch im Jahre 1522, auftauchten, und dass schon damals der Kaiser Befehle zu jener Verlegung erlassen hatte. Er sagt dies ganz deutlich in dem ersten Artikel seiner Aufforderung an die Kaufleute seines Reichs. S. Navarrete tom. V. pag. 197.

**) Nach Gomara. Herrera sagt, es seien sechs Schiffe gewesen. Hie und da werden acht Schiffe angegeben.

Sebastian del Cano selbst. Zum General-Capitän dieser Expedition wurde Garcia Joffre de Loaisa ernannt.

Loaisa und die Seinen segelten am 24. Juli 1525 von Coruña aus und folgten der von der Natur und ihren Vorgängern vorgeschriebenen Route, gingen zu der Nordwestküste von Afrika, von da nach Brasilien hinüber und längs der Südostküste Amerika's hinab. Im Anfange Januar's (1526) erblickten sie die erste Spitze des Magellans-Landes*), segelten von hier aus südwärts bis zum Heiligen-Kreuz-Hafen, den sie nach den von Magellan's Officieren aufgenommenen Karten richtig wiederfanden, und bis zum Eingange der grossen Strasse hinab. Leider erfahren wir wenig darüber, ob unterwegs dahin neue Beobachtungen und Entdeckungen und welche gemacht wurden. — Nur in der Nähe des Eingangs der Strasse scheint dies der Fall gewesen zu sein. — Loaisa selbst, der in einem Sturme während mehrerer Tage von seiner Flotte getrennt wurde, hatte Mühe, dieselbe zu finden. Selbst Sebastian del Cano, der bei dem Hauptkörper der Flotte geblieben und früher als Loaisa angekommen war, wusste sich nicht wieder zurecht zu finden.

Es wurden mehre Partien zum Recognosciren ausgeschildt, man kämpfte lange mit widrigen Winden und andern Unfällen. Endlich erkannte man den wahren Eingang der Strasse und das Cap der 11,000 Jungfrauen. Aber selbst dann noch brachten Loaisa und die Seinen wochenlang mit missglückten Versuchen zum Einlaufen in die Strasse hin, bis sie schliesslich am 6. April in die Meerenge einzogen**).

Bei diesen Recognoscirungen und bei den Stürmen, welche die Schiffe des Loaisa mehre Male wieder aus der Strasse zurückschlugen und sie zerstreuten, wurden indess gelegentlich einige Entdeckungen gemacht. Die merkwürdigste war die, welche der Capitän Francisco de Hoces mit seiner Caravele „S. Lesmes“ ausführte. Einer jener widrigen Stürme jagte denselben (im Februar 1526) südostwärts längs der Nordostküste des Feuerlandes hin. Er kam bis 55° S. Br., wo er offenes Meer fand. Nachdem er von hier zurückgekehrt war, berichtete er dem Loaisa, es schiene ihm dort das Ende des Landes zu sein***). Es ist demnach wohl kein Zweifel, dass schon damals die Spanier in die später durch die Holländer so berühmt gewordene Strasse Le Maire einen Blick gethan haben†). Eben so gewiss aber

*) Herrera: Dec. III. Libro IX. cap. IV.

***) Navarrete: Tomo V. pag. 248qq. Herrera l. c.

****) Navarrete l. c. pag. 404 „que los parecia, que era alli acabamiento de tierra.“

†) Humboldt (Prit. Unters. II. 528) nimmt als ausgemacht an, dass auf der Fahrt des Hoces schon das Cap Horn zuerst gesehen sei. — Vergl.

ist es auch, dass die Spanier damals von dieser zufällig gemachten und so bemerkenswerthen Entdeckung noch weiter keinen Nutzen zogen. Trotz des Berichtes des Hoces, der unbeachtet blieb, hielt man noch lange Zeit nachher die Meinung fest, dass das Feuerland der Theil eines grossen südlichen Continents sei.

Zwei andere Schiffe des Loaisa, der „S. Gabriel“ und die „Anunciada“, wurden bei jenen Stürmen am Eingange der Magellans-Strasse gänzlich verschlagen. Die letztere fasste den verzweifelten Entschluss, um das Cap der guten Hoffnung herum zu den Molukken zu gehen, war dabei aber sehr unglücklich*). Der „S. Gabriel“ aber ging unter der Anführung des Capitäns Rodrigo de Acuña längs der Küste Patagoniens und Brasiliens zurück. Nach dem Verluste des Schiffs und nach vielen überstandenen Leiden und Abenteuern an der Küste Brasiliens wurde später (im Jahre 1528) der besagte Capitän und ein Theil seiner Mannschaft von den Portugiesen nach Europa heimgeführt**).

Mit den ihm geliebten Schiffen segelte unterdess Loaisa wirklich, wie gesagt, in die Strasse ein. Mehre Punkte der Strasse, die Magellan auf seiner Fahrt unberührt gelassen hatte, haben auf dieser Fahrt des Loaisa diejenigen Namen erhalten, die ihnen noch lange nachher geblieben sind. So z. B. das Cap St. Gregorio („Cape Gregory“), bei dem sich die zweite Verengung der Strasse befindet, und das noch jetzt so genannt wird, alsdann der „Puerto Frio“ und einige andere vortreffliche Häfen der Strasse, die zu recognosciren Loaisa sich mehr Zeit liess als Magellan. Ueber die Fische der Strasse und die Bäume der Küste, sowie über die Tiefen- und Breiten-Verhältnisse des Gewässers liess Loaisa genauere Nachforschungen anstellen, als Magellan. Auch glaubte er bemerkt zu haben, dass die Fluthen beider grossen Meere von entgegengesetzten Seiten her in die Strasse hineindrängen und in der Mitte derselben mit grossem Geräusche zusammenströmen***).

Fast zwei Monate lang segelten sie zwischen den beschneiten

auch Humboldt in Ghillany's Martin Behaim. S. 5. †. — Fleurieu (Voyage de Marchand III. 270) dagegen ist der viel wahrscheinlicheren Ansicht, dass die Spanier damals bloss das Ost-Ende des Feuerlandes bei der Le Maire-Strasse erblickt hätten.

*) S. die Schicksale dieses Schiffes bei Navarrete Tomo V. pag. 176.

**) Die Schicksale dieses Schiffes sind erzählt bei Navarrete Tomo V. pag. 166 ff.

***) S. Navarrete l. c. S. 43. Der umständlichste unter den ersten Augenzeugen-Berichten über Loaisa's Expedition ist von einem seiner Gefährten, einem gewissen Andres de Urdaneta, gegeben. Dieser Bericht von Urdaneta ist für Loaisa's Reise dasselbe, was Pigafetta's Bericht für die des Magellan ist. Vgl. Navarrete l. c. pag. 401.

hohen Berggipfeln der Strasse hin und her. Es war die ungünstigste Jahreszeit zu einem solchen Unternehmen, der Winter der südlichen Hemisphäre. Sie hatten lange Nächte, kalte und schneereiche Tage.

Den 25. Mai, also nach einem siebenmonatlichen Aufenthalte, theils in der Strasse selbst, theils in ihrer Nähe, fuhr endlich Loaisa's Flotte in die Südsee hinaus. — Aber ihre Ausfahrt war noch minder begünstigt als die Einfahrt. Gleich im Anfange des Juni, nachdem sie eine kurze Strecke in der Südsee zurückgelegt hatten, wurden Loaisa's Schiffe von einem wüthenden Südsee-Stürme überfallen und zerstreut. Das Admiralschiff wurde von den übrigen getrennt und eins dieser letzteren, der kleine „St. Jago“, sogar so weit nach Norden hinaus verschlagen, dass Capitän und Mannschaft sich entschlossen, statt zu den entfernten Molukken zu steuern, „lieber das Land aufzusuchen, welches Fernando Cortez entdeckt und erobert habe,“ dass heisst zu den Küsten von Neu-Spanien zu segeln, wo sie die beste Aussicht auf Beistand und Verproviantirung hätten.

Diese zufällig veranlasste Fahrt des bezeichneten Schiffes war wohl auf der ganzen Expedition des Loaisa das interessanteste Ereigniss für die Entdeckungs-Geschichte Süd-Amerika's. Denn bei dieser Gelegenheit wurde der ganze Continent auf der Westseite bis nach Mexico hin zum ersten Male (freilich wohl nicht in grosser Nähe) umschifft. Dieses merkwürdige Schiff, welches so die Meerumschlungheit von Süd-Amerika handgreiflich machte, wurde von dem Capitän Guevara commandirt. Weil es sehr klein war, so hatte das Admiralschiff den grössten Theil seiner Mundvorräthe an Bord genommen. Dem Guevara selbst waren nur wenige Centner Biscuit und acht Fässer mit Wasser geblieben, und ausserdem noch einige Hühner, „die jeden Tag ein paar Eier legten und den Kranken dadurch eine kleine Labung verschafften.“

Um sobald als möglich „zu christlichen Häfen“ zu gelangen, segelten Guevara und die Seinen stets direct nach Norden zum Aequator und kamen endlich nach zwei Monaten (den 25. Juli 1526), an der Westküste von Neuspanien in dem Mexicanischen Hafen Tehuantepec an, wo sie bei den Officieren des Cortes und dann auch bei Cortes selbst gute Aufnahme und Rettung fanden. Es war dies dasselbe Jahr (1526), in welchem Pizarro und die Seinen auf ihren Entdeckungs- und Eroberungszügen südwärts erst bis Tumbez d. h. bis zum Anfange von Peru gelangt waren.

Es wurde daher durch jenes Schiff des Guevara zum ersten Male der Beweis geliefert oder vervollständigt, dass Süd-Amerika

nicht sehr weit nach Westen vorragen könne, ein Beweis, den Magellan und Pizarro noch nicht ganz sicher geliefert hatten*).

Der unglückliche Commandeur Loaisa, von seinen Schiffen getrennt, von den Winden gejagt, war unterdessen in seinem leck gewordenen Fahrzeuge weit westwärts auf die unermesslichen Gewässer der Südsee verschlagen. Sein Endschicksal war so traurig wie das seines Vorgängers Magellan. Von Kummer und Anstrengungen erschöpft, erkrankte er und starb mitten auf der Südsee in der Nähe des Aequators. Ihm folgten im Commando sowohl als auch in der Krankheit und im Tode ausser dem ersten Weltumsegler Sebastian del Cano, noch mehre andere Anführer. Endlich behielt Toribio Alonso de Salazar den Oberbefehl in Händen und führte das allein übrig gebliebene Schiff und einen Rest der Mannschaft wirklich glücklich bis zu den Philippinen und Molukken hindurch, wo sie dann, ehe sie nach Spanien zurückkehren konnten, noch fernere Abenteuer und bunte Schicksale bestanden, die jedoch für unsern Gegenstand von geringer Bedeutung sind**).

Karte zu den Fahrten Magellan's und Loaisa's nach
Ribero

(vgl. Karte Tafel V).

Wenngleich es möglich ist, dass einzelne Portugiesische oder Spanische Seefahrer schon vor Magellan die Küsten Patagoniens im Süden des Rio de la Plata in Sicht bekamen, so wissen wir doch von keinen kartographischen Aufnahmen derselben vor der Reise Magellans. Von den Karten, welche Magellan und sein Astronom Andres de San Martin an Bord ihrer Schiffe anfertigen liessen, mögen schon einige mit Stephan Gomez im Jahre 1521, andere und zwar wohl die Hauptkarte mit Del Cano im Jahre 1522 in Spanien angekommen sein. Dass Magellanische Karten in Spanien existirt haben, wissen wir gewiss. Denn es wird ausdrücklich gesagt, dass Loaisa bei seiner Reise „die Seekarten seines Vorgängers Magellan“ an Bord gehabt habe***). Ob von den Karten, die an Bord der Schiffe des Loaisa aufgenommen wurden, irgendeine nach Spanien kam, habe ich nirgends bemerkt gefunden. Doch lässt es sich möglich denken.

So lag denn im Jahre 1529 zu einer Zeichnung des Südendes von Amerika kein anderes kartographisches Material vor als die

*) S. Herrera. Dec. III. Libro IX. cap. V. Einen umständlichen Bericht über die denkwürdige Fahrt und Schicksale des Schiffes San Jago s. bei Navarrete Tomo V. pag. 176 ff.

**) S. Herrera. Dec. III. Libro V. cap. VI.

***) S. darüber: Navarrete. Vol. V. pag. 245.

Karten Magellans und vielleicht einige der von Loaisa's Expedition geretteten Aufnahmen. In dem genannten Jahre entwarf der häufig erwähnte und viel gelobte Kosmograph Diego Ribero für den Kaiser Carl V. eine grosse Karte der Welt, welche letzterer auf seiner Reise im Jahre 1530 nach Italien und Deutschland mitnahm und die dort nach mancherlei Schicksalen schliesslich in den Besitz des Grossherzogs von Weimar gekommen ist und in der Grossherzoglichen Bibliothek daselbst aufbewahrt wird*).

Von der hierher gehörenden Partie dieser Karte ist das Bild No. V. eine getreue verkleinerte Copie. Sie ist nächst einer ähnlichen Karte aus dem Jahre 1527 die älteste kartographische Darstellung der Entdeckung Magellan's, welche wir besitzen. Jene zwei Jahre ältere Karte, die sich ebenfalls in Weimar befindet, hat genau dieselben Küsten-Umrisse und auch dieselben Namen der Häfen, Baien, Vorgebirge und Flüsse, wie die von Ribero. Doch ist ihr Verfasser nicht genannt, sowie auf ihr auch die interessante Inschrift und die grossen Länder-Namen der Ribero'schen Karte von 1529 fehlen, weshalb ich es vorgezogen habe, eine Copie nach dieser mitzutheilen.

Die lange Inschrift auf unserer Karte lautet mit Auflösung der Abkürzungen so:

„Los que abitan en esta tierra donde allo el estrecho Fernam de Magallæs son hombres de grandes cuerpos casi gigantes, visten se de pieles de animalias, la tierra es steril y de ningun provecho. Aqui estovo Fernam de Magallæs seis meses surto en el puerto de San Julian, que esta en 50 grados, donde venyan los Indios a las naos, los quales gustando del pan y del vino que en los naos les dieron se venian tantos que aborrecian: no vieron aqui casas, abitan en los campos, ay aqui muchos abestruzes, usan flechas los Indios.“

(„Die, welche in diesem Lande wohnen, in welchem Fernando Magellan die Strasse fand, sind Menschen von grossem Körper, fast Riesen. Sie kleiden sich in die Felle wilder Thiere. Das Land ist unfruchtbar und von keinem Nutzen. Daselbst lag Fernando Magellan 6 Monate im Hafen S. Julian vor Anker im 50. Grade. Und dort kamen die Indier zu den Schiffen und da man ihnen auf den Schiffen Brod und Wein zu kosten gab, so kamen ihrer zum Erschrecken viele. Man sah hier keine Häuser.

*) Eine eingehende Geschichte dieser Karte ist in dem Buche: „Die beiden ältesten General-Karten von Amerika“ etc. erläutert von J. G. Kohl, gegeben, welchem auch ein getreues Facsimile der ganzen Karte Ribero's beigefügt ist.

Sie wohnen auf freiem Felde. Es giebt hier viele Strausse. Die Indianer bedienen sich der Pfeile“).

Die langgestreckte südliche Halbinsel von Amerika hat auf unserer Karte den von Magellan gegebenen Namen „Tierra de Patagones“ (das Land der Patagonen), daneben auch den nach Magellan bald populär gewordenen Namen: „Tierra de Fernando de Magallães“ (das Land des Ferdinand Magellan). Beide Namen wurden auch in der Folge wie auf unserer Karte promiscue gebraucht. Die Franzosen und die Jesuitischen Missionäre bedienten sich noch lange (bis an's Ende des 18. Jahrhunderts) des Namens „Terres Magellaniques“. Doch gilt jetzt ziemlich allgemein bei allen Völkern bloss der alte Name „Patagonien“.

Das Schiff im Osten Patagoniens mit der Unterschrift „voy a maluco“ (Ich gehe zu den Molukken) deutet auf den vornehmsten Zweck und das Ziel, welches man bei den Fahrten zur Magellans-Strasse vor Augen hatte.

Die sieben Inseln, „Yslas de Sanson“ genannt, unter 50° S. Br. sind vielleicht die nicht ganz richtig placirten kleinen „Jason-Inseln“, die späteren „Sebaldinen“ im Westen der Falklands-Inseln, die möglicher Weise einmal Vespucci oder sonst ein alter Seefahrer in Sicht bekommen hatte.

Längs der Küste Patagonien's finden sich alle die Baien, Häfen und Vorgebirge, die Magellan reconoscirte, mit denjenigen Namen, welche er ihnen gab. Ich mache nur auf folgende aufmerksam:

„Bahia sin fondo“ (die bodenlose Bai), die Magellan am 24. Mai (am Tage des heiligen Mathias) untersuchte, und von der er wegen ihrer Tiefe eine Zeit lang vermuthete, dass sie der Anfang einer Meerenge sein möchte. Auf Magellan's Fahrt erhielt sie den obigen Namen oder auch den Namen „Baia de San Mathias“. Unter diesem letzteren alten Namen ist sie oder vielmehr der grosse Busen, dessen innerstes Ende sie bildet, noch jetzt bekannt. Wenigstens ist dies die ziemlich allgemein angenommene Ansicht. Humboldt hat dagegen die Meinung ausgesprochen, dass es nicht der grosse Golf, den wir heutiges Tages nach dem Heiligen Mathias nennen, sondern die kleine Bai, die auf den modernen Karten „Bahia de Todos los Santos“ oder „S. Blas“ heisst, und in der Mitte zwischen den Mündungen des Rio Colorado und Rio Negro liegt, derjenige Busen sei, den Magellan am 24. Mai 1520 untersuchte. „Dies ist wenigstens das Resultat meiner Forschungen,“ sagt Humboldt*).

*) Humboldt, Kritische Untersuchungen. Uebers. von Ideler. Band I. S. 308. Note unter dem Texte.

„Cabo Blanco“. Das Cabo Blanco, das noch heute seinen alten von Magellan ertheilten Namen trägt, ist eine der am meisten nach Osten vorspringenden Spitzen der Küste Patagoniens im 47° s. Br. Und so ist es auch auf unserer Karte dargestellt.

„Rio de Juan Serrano“. Juan Serrano war einer der thätigsten Officiere Magellan's. Er commandirte das Schiff „Santjago“. Bei verschiedenen Gelegenheiten wurde er als Pionier oder Vorläufer der Flotte vorausgesandt, um das Terrain zu recognosciren. Das mag auch in der Gegend dieser Bai im Süden von Cabo Blanco geschehen sein und Serrano mag dabei den nach ihm benannten Fluss entdeckt haben. Derselbe steht etwas südlich von „Cabo Blanco“ und er ist daher möglicher Weise der später und auch jetzt noch sogenannte „Port Desire“, der bei den Englischen und Holländischen Weltumseglungen so oft genannt wurde.

„Bahia de los Trabajos“ (Bai der Drangsale). Magellan und die Seinen wurden, bevor sie den St. Julians-Hafen entdeckten, von bösen Stürmen überfallen, die sie in einer nur wenig sicheren Bai auswetterten. Sie ankerten in derselben unter beständig drohenden Gefahren und Anstrengungen drei Tage und gaben der Bai den obigen Namen. Es ist wahrscheinlich dieselbe, die noch heutiges Tages „Bahia de los desuelos“ oder Englisch „Desvelos-Bay“ (die Sorgen-Bai) heisst und ungefähr in derselben Breite (48½° S. Br.) liegt.

„Puerto de San Julian“. Am 31. März 1520 segelte Magellan's Flotte in einen schönen sehr geschützten Hafen „mit engem Eingange aber von grosser Geräumigkeit im Innern“ ein, in dem Magellan zu überwintern beschloss. Er verweilte in dieser durch ihn und durch jenes Blutgericht, das er hier über einige seiner ungehorsamen Officiere ergehen liess, berühmt gewordenen Hafen vom 1. April bis zum 24. August und gab ihm, vermuthlich weil mehre St. Julians-Feste in diese Zeit fielen, den obigen Namen, den er noch jetzt trägt. Magellan's Astronom San Martin bestimmte dort die Polhöhe des Hafens auf 49° 18' S. Br., was für die mittlere Partie des Hafens genau zutrifft und für die Geschicklichkeit dieses Astronomen ein gutes Zeugniß ablegt. Auch die Länge wurde aus verschiedenen Beobachtungen berechnet und zu „56° westlich vom Meridian der Canarien“ bestimmt.

„Rio de la Cruz“. — Im Anfange des Monats Mai sandte Magellan von seinem Winterhafen St. Julian das Schiff „Santiago“ unter dem Oberpiloten Juan Serrano aus, um die Küsten eine Strecke weit im Voraus zu recognosciren und nach einer Meerenge zu forschen. Serrano entdeckte am 3. Mai, dem Festtage der Kreuzes-Erfindung, zwanzig Leguas im Süden von St. Julian einen

tief einschneidenden Busen und Flussmund, den er zu Ehren des Tages „Rio de la Cruz“ (Kreuzfluss) nannte. Unsere Karte zeigt im Hintergrunde des Busens schon deutlich die Flussgabel, die daselbst durch den „Rio Chico“ und den „Rio Santa Cruz“ gebildet wird. Der Fluss und sein Name sind noch jetzt berühmt.

„Bahia de St. Jago“. — Das Fahrzeug, welches Magellan, wie gesagt, unter Serrano nach dem Süden ausgeschiedt hatte, erlitt bald nach der Entdeckung des Kreuzflusses Schiffbruch, wobei sich jedoch die Mannschaft an's Land rettete. Die Stelle, wo dies geschah, „sechs Leguas im Süden des Kreuzflusses“ wurde daher mit dem obigen jetzt verschwundenen Namen bezeichnet.

„Rio de S. Ilifonso“. — Dieser Fluss, den man bald „Ylefonso“ oder „Ildefonso“, auch „Alifonso“ geschrieben findet, wird nur in dem Berichte über Loaisa's Reise und nicht in dem von Magellan erwähnt. Wahrscheinlich ist es unser Rio Gallegos.

„Cabo de XI Virgines“ (das Cap der 11,000 Jungfrauen). Magellan, nachdem er während der Monate September und October im Hafen des Heiligen Kreuzes verweilt hatte, erreichte dieses Vorgebirge im Norden des Ost-Einganges der Magellans-Strasse am 21. October, dem Tage der heiligen Ursula und ihrer 11,000 Jungfrauen, wonach er es benannte.

„Estrecho de fernã de magallanes“. — Es ist sonderbar, dass wir aus den Berichten über Magellan nirgends ausführlich darüber etwas erfahren, dass er auf eine feierliche und nachdrückliche Weise seiner Strasse einen Namen beigelegt habe. Anfangs mochte man sie an Bord der Magellan'schen Flotte wohl nur „El Estrecho“ (die Strasse, die man suchte und die man endlich vor sich hatte) nennen. Einer der Berichterstatter (Pigafetta) sagt gelegentlich, Magellan habe die Strasse „die Strasse der 11,000 Jungfrauen“ genannt. An einer andern Stelle sagt derselbe Pigafetta, Magellan und die Seinen hätten sie „Estrecho Patagonico“ (die „Patagonische Meerenge“) genannt, für diesen Namen sei wohl später der Name „Estrecho de la (nave) Victoria“ (die Strasse des Schiffes Victoria) gebraucht worden. In den Documenten, die in den Jahren 1524—25 vor der Expedition des Loaisa geschrieben wurden, wird die Strasse wiederholt „Canal de todos Santos“ (der Allerheiligen-Canal) genannt. Dieser Name steht auch auf unserer Karte, jedoch in einer solchen Position, dass es zweifelhaft bleibt, ob er für das Ganze oder nur für einen Arm der Strasse gemeint sei. Barros sagt, dass der Name „Canal de todos Santos“ anfänglich nur einer Bucht oder einem Arm der Strasse gegeben sei, und dass man ihn dann nachher auch auf's Ganze angewendet habe. „Noch zur Zeit des Auslaufens der Flotte des Sebastian Cabot, die nach den Molukken

bestimmt war“ (im Jahre 1527), sagt Herrera, „wurde die Strasse Estrecho de Todos Santos“ genannt*). Dass dieser Name für die ganze Strasse in Spanien aber auch auf Karten gesetzt wurde, scheint die Karte zu beweisen, welche im Jahre 1527 der englische Kaufmann Robert Thorne in Sevilla nach spanischen Mustern machen liess und die er an einen englischen Diplomaten sandte. Auf dieser Karte heisst die ganze Strasse deutlich. „Strictum Omnium Sanctorum“**).

Es mochte indess schon sehr bald unter den spanischen Seefahrern zur Gewohnheit werden, die Strasse auch nach ihrem Entdecker, ohne dessen unüberwindlichen Muth und Energie sie (wenigstens im Jahre 1520) gewiss nicht gefunden wäre und der sein Unternehmen gewissermassen siegreich mit dem Märtyrertode besiegelte, zu benennen. Unsere Karte beweist, dass im Jahre 1529 diese Gewohnheit in den spanischen Bureaus schon eine offizielle Billigung erhalten hatte, und dass damals der Name „Magellan-Strasse“ bereits allgemeines Ansehen genoss.

„Sierras de los humos“ (die Gebirge der Dünste). — Mit diesem Namen scheint die kleine Bergkette bezeichnet zu sein, welche sich im Süden des Eingangs der Strasse von Osten nach Westen hinzieht, sich übrigens durch Höhe nicht sehr auszeichnet, und auf den modernen Karten noch namenlos ist.

„Lago de los Estrechos“ (See der Meerstrassen). — Den langen südlichen Arm der Strasse, der im Süden mit unserm heutigen „Admiralty-Sound“ endigt, gewahrte Magellan, nachdem er etwa 30—40 Leguas weit in die Meerenge hinaufgesegelt war. Er sandte eines seiner Schiffe, den „S. Antonio“, hinein, um das Ende dieses Canals zu erforschen und zu sehen, ob er eine geschlossene Bucht sei oder in's Meer hinausführe. Magellan selbst erfuhr freilich nie das Geheimniss dieses Canals. Denn er sah das Schiff „Antonio“, das nach seiner Rückkehr aus diesem Irrgarten von Golfen und Meeres-Armen nach Spanien gegangen war, nie wieder. Auf unserer Karte aber sehen wir das Resultat dieser Recognoscirung deutlich niedergelegt. Der Name „See der Meeres-Strassen“ ist zwar etwas zwitterhafter Natur, scheint aber doch darauf hinzudeuten, dass das Schiff „Antonio“ bis in's Innere des Admiralitäts-Sundes hinabkam und die Abgeschlossenheit dieses in den hohen Gebirgen versteckten Seearms erkannte.

„Baia de la victoria“ (die Bai des Schiffes „Victoria“). — Als der von ihm zur Erforschung der südlichen Arme ausgesandte „S. Antonio“ nicht wiederkehrte, schickte Magellan von der Nähe

*) Herrera III. IX. III.

**) S. diese Karte in Hakluyt: Divers Voyages. London 1582.

des Cap Froward aus, zu dem er voraufgesegelt war, das Schiff „Victoria“ zurück, um den „S. Antonio“ zu suchen. Die „Victoria“ ankerte eine Zeit lang am Nordufer der Strasse, machte Signale, liess die Kanonen lösen, aber erhielt keine Antwort von dem vergebens gesuchten „Antonio“, und gab die Nachforschung auf. Ehe sie jedoch ihren Ankerplatz verliessen, errichteten die Leute der „Victoria“ am Ufer ihres Hafens eine Zeichenstange und vergruben daselbst einen Brief zur Benachrichtigung für den „S. Antonio“. — Ich vermute, dass in Folge dieser Ereignisse dem Ankerplatz der Name „Victoria-Bai“ blieb. Er kommt schon gleich in den Reiseberichten über Loaisa wieder vor. Loaisa lag in der „Baia de la Victoria“ längere Zeit vor Anker, von da aus die Bewegungen seiner Schiffe dirigend*).

Der Name ist auf den modernen Karten verschwunden. Nach allen Umständen scheint es aber einer der Ankerplätze bei der St. Elisabeths-Insel in der Nähe der „Zweiten Enge“, der auch später oft als Stations-Platz gewählt wurde, gewesen zu sein.

„Tierra de los fuegos“ (das Feuerland). — Sowohl Oviedo**) als auch Gomara und Herrera***) sagen, dass schon Magellan und seine Leute das Land im Süden ihrer Strasse „Feuerland“ genannt hätten und dies scheint durch den obigen Namen, den wir auf unserer Karte im Süden der Strasse finden, bestätigt zu werden.

„Tierras Nevadas“ (Schneeberge). — Die 4 bis 7000 Fuss hohen Gipfel der stets mit Schnee bedeckten Berge: „Mt. Darwin“, „Mt. Sarmiento“, „Mt. Buckland“ etc. sind an vielen Punkten der Strasse in Sicht, und werden häufig in den Berichten über Magellan als „Sierras Nevadas“ erwähnt.

„B. del norte“ (die Nord-Bai.) — Dieser Name steht gleich neben dem mittleren Hauptwinkel oder Eck der Strasse, welches seit Drake's und Candish's Fahrten „Cape Froward“ heisst. In dieser Gegend giebt es gar keinen anderen Hafen, als den jetzt so genannten und von jeher häufig besuchten „Port Famine“. Derselbe ist daher vermuthlich mit unserer „Nord-Bai“ identisch. Magellan sowohl als Loaisa hielten sich in diesem Hafen auf, und der erste entsandte eben von hier aus den oft genannten „S. Antonio“ zur Erforschung der Süd-Arme der Strasse und dann die „Victoria“ zur Aufspürung des verschwundenen „S. Antonio“ †).

*) Burney. (Chronological History of the Discoveries in the South Sea. London 1803. Vol. I. pag. 133) sagt, diese Bai habe ihren Namen erst auf der Reise des Loaisa erhalten.

**) Oviedo: Historia de las Indias. Secunda parte. Lib. XX. fol. 7.

***) Herrera II. IX. XV.

†) Auch Peschel (Zeitalter der Entdeckungen pag. 632) ist der Meinung, dass dies von der „Hungerbucht“ (Port Famine) aus geschah.

„campana de roldan“ (Roldan's Glocke). — Unter den Leuten des Magellan wird ein gewisser „Roldan de Argote“ aus Flandern *) erwähnt. Er muss mit Del Cano (1522) nach Spanien zurückgekehrt sein, denn er wird auch wieder als einer der Leute des Loaisa (1525) genannt und daselbst als ein Mann bezeichnet, der schon den Magellan begleitet habe**). Herrera sagt, dass er derselbe Mann sei, „nach welchem noch heutzutage (1600) der hohe Berg in der Magellans-Strasse La Campana de Roldan genannt werde.“ Ob dieser Name schon von Magellan, wie es nach unserer Karte, die fast Alles nach Magellan hat, wahrscheinlich ist, oder erst von Loaisa ertheilt wurde, steht nirgends bemerkt. Im Süden von Cape Froward, wo auf unserer Karte der Name steht, ragt über Alles der hohe Berg „Sarmiento“ hervor, und es ist daher sehr wahrscheinlich, dass dieser Berg unsere „Roldans-Glocke“ ist.

Von dem Namen „Yslas nevadas“ (beschneite Inseln) im Süden der Strasse und von dem andern Namen „Rios“ weiss ich nichts Besonderes zu berichten.

Der „Canal de todos Santos“ (der Allerheiligen-Canal) — wird sowohl in den Berichten über die Reise des Magellan als in denen über Loaisa erwähnt. — Es ist ihnen zufolge zunächst ein nördlicher Seitenarm der Strasse gewesen. Herrera sagt, derselbe läge 22 Leguas von der westlichen Ausmündung der Strasse***). Darnach müsste es der lange Canal sein, der im Osten die grosse Insel des heute sogenannten „Archipels der Königin Adelaide“ abschneidet. Ich bemerkte aber schon oben, dass derselbe Name in der ersten Zeit auch der ganzen Magellans-Strasse gegeben worden sei.

„Cabo deseado“. — Das nordwestliche Ende des Feuerlandes im Süden des Westmundes der Magellans-Strasse ist eine sehr scharfe und erhabene Spitze, die den von Osten Hinausgehenden sogleich auffällt. Sie wird jetzt „Cape Pillar“ (das Pfeiler-Cap) genannt. Magellan und die Seinen erreichten dieselbe und mit ihr die offene Südsee am 27. November 1520 und gaben ihr den bezeichnenden Namen „Cabo Deseado“ (das ersehnte Cap). Es trägt diesen Namen auf allen alten Karten des 16. Jahrhunderts.

Auch die kleine Inselgruppe vor dem westlichen Eingange der Strasse, die seit der Zeit Sarmiento's (seit 1580) „Los Evangelistas“ (die Evangelisten) genannt wurde und die wir nach des Engländers Narborough's Fahrt (seit 1669) auch „Isles of direction“

*) Navarrete. Vol. IV. pag. 18.

***) Herrera. III. IV. IX.

***) Herrera. Descripcion 51. 2.

(Orientirunginseln) nennen, sind nicht auf unserer Karte vergessen, obwohl sie auf ihr keinen Namen haben. Magellan konnte natürlich diese in seinem Wege liegenden Inseln nicht übersehen.

„Arcipelago del cabo deseado“. — Die Nordseite des West-Einganges der Magellan-Strasse ist in eine Menge kleiner und grosser Inseln aufgelöst und hat keine so in die Augen fallende Spitze wie es das Pfeiler-Cap im Süden ist. Auf unserer Karte ist diese Gegend: „der Archipel des Cabo Deseado“ genannt. Wir nennen sie heutzutage: „Archipel der Königin Adelaide“. — Ein hervorragender Punkt auf einer der kleinen Inseln am Westrande dieses Archipels wird noch heutiges Tages „Cape Victory“ (vielleicht nach dem Schiff des Magellan?) genannt und als das eigentliche nördliche Eingangs-Cap der Strasse betrachtet.

Allem Gesagten nach enthält unsere Karte nur sehr wenige Spuren von den Reisen und Aufnahmen Loaisa's, unter andern, was besonders beachtenswerth ist, auch nichts von jener merkwürdigen Fahrt seines Schiffes „S. Lesmes“ unter dem Capitän Francisco de Hoces im Osten des Feuerlandes und von dem „Ende des Landes“ („acabimiento de tierra“), das er erblickt zu haben glaubte.

3) Gomez (1525).

Die Entdeckung der Magellan's-Strasse gab nicht nur zu Speculationen über Grösse und Figur der Erde überhaupt, sondern auch namentlich über die Beschaffenheit und Gestalt der nördlichen Partien Nordamerika's vielfache Veranlassung. Da man das Ende von Süd-Amerika nun wirklich von einem Canal durchbrochen gefunden hatte, so glaubte man wieder um so mehr, man müsse auch in Nord-Amerika einen solchen Durchbruch finden. Die südlichen und mittleren Partien der Ostküste Nord-Amerika's waren jetzt schon oft beschriftet und ziemlich gut bekannt. Cortes hatte auch schon in dem Anfange der zwanziger Jahre die Westküste Mexico's beschiffen lassen. Aus diesem Allen hatte man denn ersehen, dass die Neue Welt gleichsam aus einem schmalen Central-Körper mit zwei breiten Flügeln bestehe, in der Mitte das Antillisch-Mexicanische Meer mit grossen Inselgruppen und dem verbindenden Isthmus. Von diesem Binnen-Archipel gingen die Küsten des nördlichen Flügels auf ähnliche Weise in nordöstlicher Richtung hinaus, wie die des südlichen in südöstlicher Richtung. Jenseits des Isthmus von Panama im Stillen Meer ging es auf der einen Seite südwärts hinaus und auf der andern Seite nordwärts. Wie diese Küsten-Umrisse, so schienen auch die Grössen- und Ausdehnungs-Verhältnisse beider Flügel ziemlich gleich. Man war zu

allen Zeiten geneigt, an eine gewisse Harmonie der Gestaltung und Vertheilung der Länder in beiden Hemisphären zu glauben, und fing daher nun nach Magellan, als man die Hauptumrisse des Südflügels der Neuen Welt enthüllt hatte, an zu glauben, dass auch der Nordflügel demselben an seinem Ende eben so ähnlich sein möchte wie beim Anfange. Das nach Osten hervorragende Labrador und Newfoundland verglich man mit der Ostküste Brasiliens und dachte, dass das Festland von da ab im Norden ebenfalls spitz zulaufen werde und zuletzt vom Meere durchbrochen sein müsse. „Man glaubte,“ sagt Herrera, „es müsse durchaus im Norden eben eine solche Strasse, wie im Süden geben.“ Ja man dachte sogar, „es wäre eine der Weisheit des Schöpfers und der schönen Ordnung der Natur angemessene Sache, dass so wie eine Verbindung und Fahrt zwischen den beiden Meeren am Südpole, auch eine solche beim Nordpol geschaffen sein müsse.“ Und man rüstete daher gleichzeitig mit der Expedition des Loaisa zu der wirklich gefundenen Strasse im Süden auch eine andere zu der im Norden vermutheten aus.

Diese letztere Expedition wurde unter den Oberbefehl jenes Piloten Estevan Gomez gestellt, der seinen Chef Magellan mit dem Schiffe „Antonio“ verlassen hatte und nach Spanien entwichen war. Von der Begierde, mit Magellan zu rivalisiren, angetrieben, ging Gomez im Jahre 1525 nach dem Norden zur Entdeckung einer Gomez-Strasse und einer nördlichen Durchfahrt zum Oriente aus, konnte sie aber nicht finden, und kehrte nach einiger Zeit statt, wie das Schiff des Magellan, die „Victoria“, mit „Clavos“ (Gewürznelken) bloss mit „Esclavos“ (mit Indianischen Slaven), die er an der Nordküste Amerika's eingefangen hatte, heim. Einen kurzen Augenblick glaubte man in Spanien, wo ein Mann, der im Hafen von Coruña falsch gehört hatte, diese Nachricht schnell verbreitete, Gómez habe den Norden von Amerika wirklich eben so durchsegelt, wie Magellan den Süden, und habe auch von daher „Clavos“ (Gewürznelken) mitgebracht*).

4) Sebastian Cabot (1526).

Zu derselben Zeit, in welcher die Flotte des Loaisa in Coruña expedirt wurde, regten sich auch die Kaufleute von Sevilla, um zu ihrem Vortheile die Entdeckung der Magellan's-Strasse zu benutzen. Einige von ihnen schossen Gelder zusammen und rüsteten mit Zustimmung der Regierung vier Schiffe aus. Die Führung derselben wurde dem Englischen Seefahrer Sebastian

*) Herrera: Dec. III. Libro VIII. cap. VIII.

Cabot, der sich durch seine Reisen und Entdeckungen im Norden Amerika's schon einen Namen gemacht und welchen Carl V. nach Spanien gelockt hatte, anvertraut. Diese Flotte, die ebenso wie die Schiffe des Loaisa durch die Magellans-Strasse zur Südsee, zu den Molukken und „nach Ophir, China und Japan“ gehen sollte, lief im Frühling des Jahres 1526 aus, kam aber, weil die Schiffe zu einer so grossen Reise nicht hinreichend ausgerüstet waren und dazu noch Uneinigkeiten zwischen Cabot und seinen Officieren ausbrachen, nicht weiter als bis zur Mündung des Rio de la Plata, wo Cabot und die Seinen fast eben so traurige Schicksale und noch geringere Erfolge hatten als Loaisa, der zu derselben Zeit bei der Magellan's-Strasse und auf der Südsee mit Stürmen kämpfte und sein Leben verlor. — Die Cabot'sche Expedition ist nur für die Förderung der Entdeckungen im Gebiete des La Plata-Stromes wichtig geworden und war als Magellan's-Strassen-Fahrt ein missglückter Versuch, daher hier auch nicht weiter von ihr zu sprechen ist*).

In demselben Jahre 1526 sollen auch zwei Schiffe von Genua ausgelaufen sein in der Absicht, durch die Magellan's-Strasse zu gehen. Sie sollen bis zum Eingange der Magellan's-Strasse gelangt, vor ihr aber von Stürmen zurückgeschlagen sein. Auf der Heimreise soll das eine dieser Genuesischen Schiffe beim Rio de la Plata Schiffbruch erlitten haben, während das andere glücklich nach Genua heimkehrte**).

Eben so unglücklich und erfolglos sollen einige von Portugal und Galicien im Jahre 1527 zur Magellan's-Strasse ausgerüstete Schiffe gewesen sein***).

5) Cortes und Saavedra (1527).

Auch die Spanischen Entdecker der Südsee und der Westküste Central-Amerika's richteten alsbald nach Magellan's Fahrt ihre Aufmerksamkeit wieder auf den Asiatischen Osten und auf die Molukken. Schon Balboa hatte sich eingebildet, sie in den kleinen Inseln des Meerbusens von Panama, welche er „die Perlen-Inseln“ nannte, gefunden zu haben. Als Cortes in Mexico an der Südsee ankam, fing er daselbst ebenfalls sofort an, in dem von ihm besetzten Hafen Zacatula Schiffe zu bauen, um westliche Ausflüge auf dem grossen Meere zu machen. Seine Südsee-Küsten-Provinzen schienen sehr bequem gelegen, um den Expeditionen

*) S. Herrera III. Libro IX. cap. III.

***) S. hierüber Hakluyt, *Principal Navigations*. London 1598—1600. Vol. III. 790.

****) Hakluyt l. c.

Zeitschr. d. Gesellsch. f. Erdk. Bd. XI.

durch die Magellan's-Strasse Unterstützung zu gewähren oder mit ihnen zu concurriren.

Kaiser Carl V. sandte daher bald nach der Abfahrt des Loaisa und des ihm folgenden Cabot an Cortes den Befehl, dass er seine Mexicanischen Schiffe ebenfalls westwärts zu den Molukken auslaufen lassen solle, um ihre Operationen mit denen der genannten Entdecker zu combiniren, sowie auch nach den Erfolgen und Schicksalen derselben zu forschen*).

Demzufolge liess Cortes im Frühling 1527 von jenem Mexicanischen Hafen Zacatula drei Schiffe unter dem Commando des Alvaro de Saavedra auslaufen. Doch war auch diese Expedition, obwohl sie als die erste Spanische Fahrt von Mexico im Norden des Aequators in der Richtung auf Asien denkwürdig ist, ebenso unglücklich, wie die von Cabot und Gomez. Zwei seiner Schiffe verlor Saavedra mitten auf dem Stillen Ocean aus dem Gesichte, ohne dass man je etwas Weiteres von ihrem Schicksale erfahren hätte. Er selbst kam zwar auf den Molukken an, traf dort auch mit dem Reste der Leute Loaisa's zusammen, konnte aber widriger Winde wegen, trotz mehrfacher Versuche, nicht nach Mexico zurückgelangen; und verlor dabei sein Leben. Seine Leute, die wie der Rest der Mannschaft des Loaisa auf den Asiatischen Inseln zurückblieben, hatten sehr bunte und merkwürdige Schicksale, die ich aber hier nicht näher zu erörtern habe. Einige wenige von ihnen, sowie auch von Denen, welche Magellan und Loaisa zu den Ladronen, Philippinen und Molukken geführt hatten, kamen später (1533 bis 1536) mit Hülfe der Portugiesen nach Spanien zurück und berichteten dort über ihre Erlebnisse**).

6) Beabsichtigte Expedition zur Magellan's-Strasse im Jahre 1528.

Obwohl, wie gesagt, die näheren Umstände der ziemlich erfolglosen Expeditionen, die ich soeben erwähnt habe, in Spanien erst später bekannt wurden, so wusste man daselbst doch schon im Jahre 1527, dass Loaisa's Flotte fast ganz verloren und zerstreut war. Dies erfuhr man, wie gezeigt, über Mexico durch die Vermittlung von Cortes und durch das verschlagene Schiff des Capitäns Santjago de Guevara. Ebenso wusste man, dass Cabot im La Plata-Strome stecken geblieben sei.

Es mochte dadurch der Eifer zur Benutzung der Magellan's-

*) S. jenen kaiserlichen Befehl bei Navarrete Tomo V. pag. 440 ff. Er ist vom Juni 1526.

**) S. die Documente zu Saavedra's Reise bei Navarrete Tomo V. S. 440 ff. und die Darstellung der ganzen Reise S. 95—161.

Strasse, der Anfangs nach der Rückkehr des Schiffes „Victoria“ unter Delcano so gross gewesen war, schon etwas gedämpft werden. — Dennoch liess Kaiser Carl V. alsbald (1528) wieder eine grosse Expedition zur Fahrt durch die Magellan's-Strasse nach den Molukken, eine „Armada de la Especeria“ (Gewürzland-Flotte), wie man damals sagte, vorbereiten. Dieselbe sollte unter das Commando des Simon de Alcazava Sotomayor gestellt werden. Es wurden nicht weniger als 1000 Mann dafür angeworben, und ein königlicher Commissarius, der Bischof von Ciudad Rodrigo, wurde zur Leitung dieser Angelegenheiten nach Sevilla geschickt. — Allein diese ganze Sache kam sehr bald in's Stocken und war vielleicht nur desswegen eine Zeit lang mit so grossem Eifer betrieben worden, um den König von Portugal, mit dem schon Unterhandlungen über die Abtretung der Molukken angeknüpft waren, nicht merken zu lassen, dass man dieser Expeditionen wirklich schon müde sei*).

Kurze Zeit nach den Fahrten des Cabot und Loaisa hatte der junge Carl V. die Dame Isabella, Schwester des Königs von Portugal, und der König von Portugal, Dom Juan III., die Dame Eleonore, Schwester des Kaisers, geheirathet. In Folge dieser Familien-Alliancen wünschte man die Differenzen mit Portugal wegen der Molukken auszugleichen, und der Spanische Hof wurde nun für die Vorschläge des Portugiesischen sehr empfänglich.

Diese gingen dahin, dass der König von Spanien eine runde Geldsumme acceptiren und dafür seine Ansprüche an die Molukken aufgeben solle. Carl, der eben damals, wo er die Absicht hatte nach Italien zu gehen, um sich als Kaiser krönen zu lassen, des Geldes besonders bedürftig war, nahm daher im Jahre 1529 von Portugal 350,000 Ducaten an, und liess dafür die Molukken und mit ihnen zugleich auch die Entdeckungen und Schifffahrten durch die Magellan's-Strasse, die ja nur auf die Molukken hielten, fahren. Viele Spanier waren zwar mit dieser Abmachung nicht zufrieden. Aber Carl erliess den Befehl, dass man von dieser Angelegenheit nicht mehr reden solle, „was manche Menschen sehr in Erstaunen setzte“**).

Obgleich dem zufolge die so eifrig vorbereitete grosse Expedition zur Magellan's-Strasse und zu den Molukken nicht ausgeführt wurde, so blieb die Sache doch nicht ohne Folgen. Es ging aus ihr eine andere Unternehmung hervor, die für die Geschichte Patagonien's sehr interessant wurde.

*) S. Herrera. Dec. IV. Libro V. cap. IV.

***) Herrera. Dec. IV. Libro V. cap. X.

7) Alcazava (1534—1535).

Simon de Alcazava*) Sotomayor war ein Portugiesischer Cavalier, ein Ritter des Santjago-Ordens und ein Edelmann des königlichen Hauses, schon seit langen Jahren im Dienste der Krone Spanien. Dazu schätzte man ihn als einen kundigen Kosmographen und Seefahrer**). — Er war, wie ich sagte, zum Befehlshaber der im Jahre 1528 beabsichtigten Expedition zu der Magellan's-Strasse und den Molukken ernannt worden. Da dieselbe nicht ausgeführt wurde, Alcazava's Sinn aber doch jenen Gegenden zugewandt blieb, so machte er, wenn er nicht als Molukken-Fahrer oder Südsee-Entdecker diese Gegenden besuchen sollte, der Regierung den Vorschlag, dass man ihn zur Fortsetzung der Entdeckungen in Südamerika dahin schicken möchte.

Die Pizarros und Almagros hatten unterdessen ganz Peru entdeckt und erobert. Auch hatten sie dort alsbald von dem kalten Südlände Chile, einer alten Provinz der Incas, gehört. Auf diese letztere hatte insbesondere Diego de Almagro seine Blicke gerichtet und im Jahre 1534 theilte nun der König von Spanien ihm dieses bis jetzt noch unbesetzte und nur durch die in Cuzco eingezogenen Nachrichten bekannte Land unter dem Namen der „Provinz von Neu-Toledo“ zu und befahl ihm, es zu erobern und zu colonisiren.

Nach jenen Nachrichten konnten die Spanischen Kartenzeichner und Kosmographen wohl wissen, dass es zwischen dem so eben verschenkten Chile und der Magellan's-Strasse noch ein langes Stück Küste gäbe. Alcazava bat nun um die Erlaubniss zur Entdeckung jener unbekanntenen Küstenstrecke. Die Capitulation, die er mit dem Könige darüber abschloss, lautete dahin, dass er von der „Küste Peru's“ (so nannte man die ganze nur erst zum Theil bekannte Westküste Amerika's) 200 Leguas Landes, von der Südgrenze der dem Almagro zugetheilten Provinz Neu-Toledo (Chile) an gerechnet, alles weitere Land entdecken, in Besitz nehmen und colonisiren könne***). Es war dies also das erste Mal, dass man eine Verbindung mit Peru durch die Magellan's-Strasse projectirte und versuchte, und das erste Mal, dass man Jemandem die Westküste von Patagonien, die nachher noch so oft verschenkt wurde und die doch so lange unbekannt blieb, zutheilte.

*) Der Name wird auch Alcazaba und auch Alcazova geschrieben.

***) Herrera. Dec. V. Lib. VII. cap. V. Siehe auch über ihn und seine Expedition das Buch: Relacion del ultimo viage al Estrecho de Magellanes etc. Madrid 1788. S. 213 ff.

****) Herrera l. c.

Alcazava erreichte zwar seinen Zweck und sein Ziel nicht. Nichtsdestoweniger ist seine Fahrt für die Förderung der Kenntniss der Magellan's-Länder wichtig und durch unbeabsichtigte und zufällige Umstände mehrfach eine Entdeckungsreise geworden.

Nach Abschluss seiner Capitulation ging der genannte Flottenführer mit 2 Schiffen und 240 Spaniern den 21. September des Jahres 1534 von St. Lucar de Barrameda nach der Magellan's-Strasse unter Segel. Es war zu derselben Zeit, in welcher Diego de Almagro sich in Cuzco vorbereitete, nach Chile zu marschiren und sich so von Norden her längs der „Küste Peru's“ derselben Strasse zu nähern. — Alcazava ging seinerseits über den weiten Ocean direct und ohne Land zu berühren zur Nachbarschaft der Strasse hinab. Die einzigen Punkte, die er auf dieser Fahrt recognoscirte, waren das Cabo de Abreojos (Cap „halt die Augen offen“*) und der Rio Gallejos, welcher letztere übrigens auch schon von den Leuten des Loaisa erkannt und besucht worden war.

Beim Rio Gallejos in nächster Nachbarschaft der Magellan's-Strasse kam Alcazava Ende Januar, das heisst im dortigen Hochsommer, an. Er war so sehr geeilt, weil er den Anfang des südlichen Winters und der rauhen Jahreszeit in der Magellan's-Strasse fürchtete**). Er fand hier noch Spuren der ersten vor länger als zehn Jahren dahin gesandten Expeditionen des Magellan und des Loaisa, von jenem ein am Eingange der Strasse errichtetes Kreuz, von diesem Trümmer seines hier gescheiterten Schiffes. Er passirte glücklich den Eingang der Strasse und kam sogar auch durch das Thor der zweiten Verengung derselben. Allein hier wurden seine Schiffe von einem so argen Unwetter überfallen, dass seine Leute, die schon den kalten südlichen Winter nahen sahen, den Muth verloren und ihn baten, wieder in das offene Meer hinauszugehen und ein milderer Land zum einstweiligen Ueberwintern aufzusuchen.

Der Capitän Rodrigo Martinez, der das zweite Schiff Alcazava's commandirte, versicherte, dass der Hafen der Wölfe („El puerto de los Lobos“) oder „die Bucht der Löwen“ („El puerto de los Leones“), ein viel bequemerer Ort zum Ueberwintern sei, als die Magellan's-Strasse selbst. In diesem Löwen- oder Wölfe-Hafen war der besagte Martinez ein Mal während der Herreise eingelaufen, als ihn ein Sturm für einige Zeit von seinem Comman-

*) Es giebt mehrere Klippen-Gruppen und Vorgebirge, denen die Spanier diesen Namen gegeben haben. Das hier gemeinte Cap ist wahrscheinlich diejenige Felsen-Partie, die unter diesem Namen an der Küste Brasiliens unter dem 18. Grade S. Br. liegt.

***) Herrera l. c.

deur Alcazava getrennt hatte. Er beschrieb ihn als äusserst sicher, voll von Fischen und Seewölfen und Seelöwen, die gute Nahrung versprechen. Auch das Land umher, versicherte er, sei angenehm, die Indianer der Nachbarschaft, mit denen er verkehrt hätte, seien freundlich gesinnt und hätten ihm auch gesagt, es gäbe Anzeichen von Gold („muestras de oro“) im Innern des Landes, und so könnte denn, während die Schiffe im Hafen überwinterten, eine Partie der Leute Entdeckungs-Reisen in's Innere machen.

Alcazava, diesen Andeutungen und Rathschlägen seines Capitäns folgend, liess wieder zur Meerenge hinaussteuern, suchte und fand den bezeichneten Hafen. — Wir kennen jetzt an der Südostküste von Südamerika nicht weniger als drei „Puntas“ oder „Puertos de Lobos“. Der hier genannte ist aber ohne Zweifel entweder diejenige Bai, die wir jetzt „Bahia S. Josef“ nennen, oder die ihr sehr benachbarte „Bahia nueva“, in deren Nähe noch jetzt sich eine Punta de Lobos befindet. Sie liegt im Süden der S. Matthias-Bai (oder der Bahia sin Fondo) in der Nähe des 42° S. Br.*).

Alcazava liess seine Schiffe in jenem Hafen vor Anker und in's Winterquartier legen und machte sich dann zu einer sehr merkwürdigen Reise in's Innere Patagonien's auf den Weg. Er liess 40 Mann zur Bewachung der Schiffe zurück und rückte mit 200 Soldaten, die er das Abendmahl nehmen und deren Fahne er einsegnen liess, nach Westen vor. Höchstwahrscheinlich dachte Alcazava, dass er von hier aus den ihm zugetheilten Landstrich am Stillen Meere im Süden Neu-Toledo's (Chile's) noch bequemer als durch die Magellan's-Strasse erreichen könne, und da die Indianer seinem Capitän Martinez, wie gesagt, von Gold gesprochen hatten, so glaubte er wohl, er könne da ähnliche Entdeckungen machen, wie Pizarro in Peru.

Alcazava selbst kam zwar nicht weit (nur 14 Leguas) von der Küste in's Land hinein. Er war, sagt Herrera, ein etwas corpulenter und unbehüllicher Mann und noch dazu damals leidend**). — Das Land war aber äusserst wüst, rau, steinig und schwierig zu bereisen***). Er war daher bald erschöpft, und

*) Herrera l. c. giebt die Lage des „Wölfe-Hafens“ nicht näher an. Aus seiner Darstellung geht aber hervor, dass er nahe bei der Bahia sin Fondo gewesen sein muss. Laët (auf seiner Karte zu pag. 501 seines Novus Orbis) hat den „Puerto de Leones“ in der besagten Gegend, im Süden der Bahia sin Fondo. Siehe hierüber auch Burney, History of the discoveries of the South Sea. Vol. I. pag. 173. Note.

***) Herrera l. c.

***) Es ist nach Darwin ganz mit Trümmer-Gestein der Cordilleren überstreut.

ernannte statt seiner den Capitän Rodrigo de Isla zum Commandanten der Entdeckungs-Armee, die er weiter westwärts ziehen liess, indem er selbst mit einer Anzahl von Begleitern zu den Schiffen und dem Hafen der Löwen zurückkehrte.

Rodrigo de Isla und die Seinen marschirten über die weiten Ebenen Patagonien's westwärts, einen Piloten mit Compass, Astrolabium und Seekarten an der Spitze, als wenn sie auf dem Ocean schiffen*). Ihre Richtung war fast immer nordwestlich. Sie hatten viel von Durst zu leiden, weil sie nirgends Wasser fanden, bis sie endlich „25 Leguas von dem Punkte, wo ihr Commandeur von ihnen geschieden, war,“ einen grossen Fluss erblickten, der in einem tiefen Thale floss, und der dem Guadalquivir in Spanien ähnlich war. Sie gaben ihm daher auch diesen Namen. Der sie führende Pilot glaubte, er flösse in die „Bahia sin Fondo“ (Golf von S. Matthias). Im Norden dieser Bai strömt der jetzt „Rio Negro“ genannte Fluss herab. Da die Beschreibung jenes Flusses, den die Leute des Rodrigo de Isla mit dem Guadalquivir verglichen und so nannten, sehr gut auf diesen „Rio Negro“ passt, und da auch die nordwestliche Richtung ihres Marsches sie zu diesem Flusse führen musste, so ist es daher ziemlich zweifellos, dass schon damals jener grösste und merkwürdigste Fluss der Magellanischen Länder (jetzt der südliche Gränzfluss der La Plata-Staaten) entdeckt wurde. Sie fanden an ihrem Patagonischen „Guadalquivir“ sehr barbarische Indianer und grosse Heerden „wilder Schafe“ (Guanacos) und auch Bäume, deren es sonst nirgends in jenem kahlen Lande gab, und aus denen sie sich Flösse verfertigten, um über den Strom zu fahren. Sie gingen alsdann noch weiter westwärts über Felsen- und Hügelland, indem sie ihr Weg oft zu dem vielgewundenen Flusse zurückführte, wo sie alsdann zu ihrer Nahrung Fische fingen, „welche den Lachsen glichen“. Endlich kamen sie zu äusserst hohen Gebirgen, und hier „in einer Entfernung von 90 Leguas“ von der Ost-Küste Patagoniens ging ihnen der letzte Rest von Zwieback in ihren Haversäcken aus.

Einige Indianer, die sie eingefangen und als Wegweiser mitgenommen hatten, verhiessen zwar, dass sie nun sehr bald in besser bevölkerte Gegenden und auch zu Leuten, welche goldene Ringe in den Ohren und an den Armen trügen, kommen würden. Aber der grösste Theil der Mannschaft war erschöpft und der Strapazen müde, so wie durch den Anblick der wilden, öden Hochgebirge erschreckt. — Sie waren daher nicht weiter zu bringen, und da auch einige Officiere für die Rückkehr stimmten, so

*) Herrera l. c.

wurde diese beschlossen. Es geschah dies zum Kummer des Ober-Commandeurs Rodrigo de Isla, der vergebens vorstellte, dass sie bei der Rückreise durch die 90 Leguas breite Wüste noch viel mehr zu leiden haben würden, als wenn sie nun völlig bis zum Westen durchdrängen, wo in der Nähe der Südsee jedenfalls besseres Land gefunden werden dürfte.

Der ganze Continent von Amerika ist von dem Wölfe-Hafen oder von der Bahia sin Fondo aus westwärts bis zur Südsee oder bis zur Nordostspitze des Busens von Guayteca nicht viel mehr als 100 Spanische Leguas breit. Es ist daher kaum ein Zweifel, dass Rodrigo de Isla und die Seinen sich auf dem Punkte ihrer Rückkehr, der, wie gesagt, 90 Leguas vom Atlantischen Meere entfernt war, am Fusse der Anden befanden, und zwar höchstwahrscheinlich in der Nähe der Quellen des südlichen Armes des Rio Negro, so wie in der Nähe eines merkwürdigen Anden-Durchbruchs, der in einem stets gangbaren und schneelosen Thale zur Südsee und zum Süd-Ende von Chile hinabführt.

Diese schwierige Landreise ist selbst in neuerer Zeit nur äusserst selten wieder unternommen worden. Dem genannten Rodrigo de Isla gebührt daher der Ruhm, sowohl das ganze Patagonien zuerst quer durchkreuzt und recognoscirt, als auch die Anden in einer so südlichen Gegend, in welcher sie bisher noch Niemand erblickt hatte, zuerst entdeckt zu haben. Diego Almagro, der damals in Chile war, kam noch bei weitem nicht so tief südwärts, und Valdivia sah die Anden erst zehn Jahre später unter diesem Breitengrade von der Westseite aus, als er hier die nach ihm genannte Stadt Valdivia gründete. — Hätte Rodrigo de Isla seine Leute nur noch einige Tage länger in Gehorsam halten können, so wäre er dem Valdivia in diesen Gegenden als Entdecker zugekommen und hätte jenseits der Anden das treffliche Land Chile gefunden, das ihn in vieler Hinsicht für die steinigen Pampas Patagoniens hätte entschädigen können.

Aber es sollte ihm ein traurigeres Loos zufallen. Seine Leute fürchteten vielleicht Strafe für ihren Ungehorsam, vielleicht dachten sie, ihr entdeckungssüchtiger Anführer würde sie am Ende noch zu andern Wüsten und neuen Leiden führen. Es waren auch manche Schelme unter ihnen, die da äusserten, es gäbe Unternehmungen, die ihnen viel sichereren Gewinn versprächen, als diese sauren Märsche in einer Wüste. Kurz, mit der bösen Absicht, sich ganz zu Herren des Commandos und auch der Schiffe zu machen, drangen sie unterwegs in das Zelt des Rodrigo de Isla ein, ergriffen und fesselten ihn und liessen ihn mit noch einigen andern ihm ergebenen Offizieren und Soldaten in der Patago-

nischen Wildniss zurück. Nachdem sie sich neue Anführer gewählt hatten, marschirten sie zum Löwen-Hafen zurück, überrumpelten die dort vor Anker liegenden Schiffe, an deren Bord einige der Mannschaft mit ihnen einverstanden waren, ergriffen ihren Portugiesischen Chef Alcazava, der die Spanier nicht so gut in Zaum zu halten verstand, wie früher bei einer ähnlichen Gelegenheit sein Landsmann Magellan, und noch einige andere Officiere, ermordeten sie, warfen sie in's Meer und fassten dann den Plan mit den eroberten Schiffen auf Seeräuberei auszugehen.

Doch brachen hierüber, so wie über den Punkt, wer das Ober-Commando zu übernehmen habe, zwischen ihnen bald Uneinigkeiten aus. Und diese Uneinigkeiten benutzten nun Rodrigo de Isla und die andern Offiziere, welche unterdess durch die Patagonischen Wüsten hinter ihren anführerischen Leuten hermarschirt waren und sich den Schiffen ebenfalls wieder genähert hatten. Sie setzten sich mit einigen Gutgesinnten an Bord der Schiffe, namentlich mit dem Capitän Juan de Mori in Vernehmen, stellten ihnen vor, wie ehrlos und unmenschlich das ganze Verfahren gewesen sei, und wie sie sich, ihre Nachkommenschaft und den Spanischen Namen mit Schande beflecken würden, wenn sie ihren Vorsatz Seeräuberei zu treiben, ausführen wollten.

Sie und der genannte Juan de Mori versammelten eine Partei um sich, die zu besseren Gesinnungen zurückkehrte. Mori und seine Anhänger erhoben wieder die Fahne für den König, bemächtigten sich der Anführer der Rebellen, machten ihnen im Namen des Königs den Prozess und liessen sie theils köpfen, theils hängen. Einige Rebellen flohen in's Innere des Landes, andere wurden an der wüsten Küste ausgesetzt und ihrem Schicksale überlassen, und mit dem bekehrten Reste und den beiden Schiffen ging Mori, der aus jenen Wirren als Anführer hervorging, unter Segel, um sie nach Hispaniola zu führen*).

Sie hatten eine leidenvolle Fahrt längs der Küste von Brasilien. Die Capitana (das Admiralschiff) ging in einem Sturme mit dem grössten Theile der Mannschaft verloren, und nur eines der Schiffe, der San Pedro, gelangte endlich nach Hispaniola, wo dann nachträglich noch Mehren, als Rebellen und Piraten, der Prozess gemacht wurde.

Da auf die besagte Weise alle die Hauptleute dieser Expedition, der Kosmograph Alcazava selbst und seine Ober-Piloten, wie es scheint auch Rodrigo de Isla, der Anführer der Land-Expedi-

*) Siehe über diess Alles das Buch: *Relacion del ultimo viage al Estrecho de Magallanes etc.* pag. 216.

tion umgekommen und am Bord des Admiralschiffes alle Papiere*) der Flotte verloren gegangen sind, so erklärt es sich, dass wir über diese für die Geschichte Patagoniens so merkwürdige Reise nur dürftig unterrichtet sind.

8) Pedro de Mendoza (1535).

Im nächsten Jahre nach Alcazava's unglücklicher Unternehmung im Jahre 1535 sandte der König von Spanien eine grosse Flotte unter Don Pedro de Mendoza zum Rio de la Plata.

Dieser Strom war von Anfang herein als ein Weg nach Westen zur Südsee betrachtet und also gewissermassen mit der Magellan's-Strasse in Parallele und Concurrenz gebracht worden. Deshalb und auch weil der Rio de la Plata den Magellanischen Ländern so benachbart war, musste jede Unternehmung zu ihm auch zugleich für die letzteren wichtig werden. Hatte man an ihm erst einen festen Punkt als Rückhalts-Station gewonnen, so wurden auch die Expeditionen zur Magellan's-Strasse leichter und gesicherter. Und ein Conquistador, der sich an der Mündung des La Plata festsetzte, musste denn auch für die Unternehmungen, welche auf die Magellan's-Strasse zielten, von Einfluss sein.

Seit Sebastian Cabot's Unternehmung dahin (im Jahre 1526) war kein Spanier wieder dort gewesen. Jetzt (im Jahre 1535) fasste man die Wichtigkeit dieses Punktes von Neuem in's Auge, und der König von Spanien fand sich bewogen, den sehr reichen Edelmann Don Pedro de Mendoza, der selbst den grössten Theil der Ausrüstungs-Kosten trug, mit einer Flotte von sieben Schiffen dahin zu senden und ihm zugleich das ganze Patagonien zu verleihen. „Alle Länder am Rio de la Plata südwärts bis an die Magellan's-Strasse“, so hiess es in der dem Mendoza gegebenen Vollmacht**), „sollten in sein Gouvernement eingeschlossen sein, und er solle alle diese Gegenden weiter entdecken, erobern und colonisiren (poblar) dürfen.“

Es war diess das zweite Mal, dass Patagonien an einen Eroberer verschenkt wurde. Das erste Mal geschah es, wie ich oben sagte, an Alcazava. Aus dem ganzen Inhalt der dem Mendoza gegebenen Vollmacht ist ersichtlich, dass es dabei nicht bloss auf den Rio de la Plata und Patagonien selbst, sondern insbesondere auch auf die Erforschung der Wege zur Südsee ankam. „Der König“, sagt Herrera, „gab dem Mendoza dieses Gouvernement,

*) Herrera, Dec. V. Libro VIII. cap. VIII. Der Verfasser des Buchs: Ultimo viage etc. sagt pag. 216, dass Juan de Mori über diese Expedition an einen Freund in Sevilla einen Brief geschrieben habe, so wie auch, dass in Sevilla vom „Escrivano de S. M. Alonso“ ein Manuscript über dieselbe existire.

**) S. Herrera, Dec. V. Libr. IX. cap. X.

damit er auch zu Lande zur Südsee vordringe^{*)} — Mendoza sollte also offenbar dasselbe, nur noch auf einer weiteren Landstrecke, versuchen, was Alcazava und Rodrigo de Isla vergebens im Süden angestrebt hatten, nämlich ob es thunlicher sei, durch die Magellan's-Strasse oder durch den Rio de la Plata oder eine andere Verkehrslinie zur Südsee zu gelangen. Zur Magellan's-Strasse, die er allerdings auch im Sinne hatte, kam Mendoza gar nicht. Doch gründete er am La Plata die Stadt Buenos Ayres, von der aus später ein grosser Theil der Magellanischen Länder wirklich weiter erforscht und erobert wurde.

Mendoza ist daher auch, wenngleich nicht unter den Erforschern und Entdeckern der Strasse, doch neben denselben als ein solcher zu nennen, der mit dieser Sache beauftragt war und der ihr einen besseren Halt gab^{**}).

9) Camargo (1539).

Nach Alcazava's unheilvoller Expedition liess man eine Zeit lang die Magellan's-Strasse selbst gänzlich unberücksichtigt und bis zum Jahre 1539 scheint man nicht wieder an sie gedacht zu haben. Man sah wohl, wie viel es noch in näher liegenden Gegenden zu thun gäbe und suchte vor allen Dingen durch wiederholte Versuche die Ansiedlungen am Rio de la Plata zu consolidiren. — Unterdessen war aber nicht nur ganz Peru, sondern auch Chile südlich hinab bis in die Nähe Patagoniens erobert worden. Zugleich waren blutige Conflictе zwischen den Spanischen Eroberern Peru's unter den Pizarristen und Almagristen ausgebrochen. Der siegreich daraus hervorgehende Marquis Pizarro gerirte sich als unabhängiger Herr der entlegenen Südsee-Küste. Er fühlte sich durch den Isthmus von Panama, den Herrera „una trabajosa angostura de la tierra“ nennt^{***}), wie durch eine Mauer gegen Europa geschützt. In Spanien wünschte man diesen willkürlich schaltenden Conquistadoren Peru's auf einem anderen und bequemeren Wege näher kommen zu können. Diess führte die Gedanken und Pläne wieder zur Magellan's-Strasse zurück.

Ein angesehenener und reicher Mann Don Gutierre de Vargas, Bischof von Plasencia, wollte sich hier ein Verdienst um seinen König erwerben und liess im Jahre 1539 auf seine Kosten drei Schiffe ausrüsten, mit Mannschaft, Mund- und Kriegs-Vorräthen wohl versehen und im August desselben Jahres unter dem Ober-

*) „le dio aquella Governacion, con que entrasse por la tierra hasta llegar a la Mar del Sur“.

***) Herrera nennt ihn daher auch Dec. VII. Libr. I. cap. VIII. mit dem Alcazava zusammen.

***) Herrera, Dec. VII. Libr. I cap. VIII.

befehl des Alonso de Camargo zur Magellan's-Strasse auslaufen. Obgleich auch die Schiffe dieses Bischofs von Plasencia wenig Glück hatten, so ist doch ihre Reise deswegen wichtig geworden, weil es hiebei wenigstens einem derselben gelang, die Strasse wieder zu durchsegeln. — Es war die dritte Durchsegelung seit ihrer Entdeckung vor 20 Jahren.

Im Januar des Jahres 1540 kamen „die drei Schiffe des Bischofs“ zwar glücklich beim Jungfrauen-Vorgebirge am Eingange der Strasse an. Hier überfiel sie, wie früher den Loaisa, Sturm und Unwetter. Das Admiralschiff („la Capitana“) scheiterte, das zweite Schiff wurde nach vielen aber vergeblichen sechs Monate lang fortgesetzten Versuchen, die Strasse zu nehmen, endlich auf's weite Meer verschlagen und rettete sich mit gekappten Masten nach Spanien zurück. „Und mit diesen und andern Erfahrungen“, sagt Herrera, „erkannte man wieder alle Tage mehr und mehr die grossen Schwierigkeiten, welche die Magellan's-Strasse darböte und dachte desto mehr darauf, die Passage über den Isthmus von Panama in Ordnung zu bringen und die dortigen Häfen zu bessern“*).

Nur das dritte Schiff, an dessen Bord sich Camargo, der Befehlshaber der Flotte, gerettet hatte, drang wirklich zur Südsee durch und umschiffte nun auf ähnliche Weise die ganze Westküste Patagoniens, Chile's und des südlichen Peru's, wie diess schon vor ihm eines der verschlagenen Schiffe des Loaisa unter dem oben genannten Guevara gethan hatte. Es kam von den Winden und Wellen sehr misshandelt und in traurigem Zustande in Arequipa in Peru an. Es sei, sagt Gomara, das erste Schiff gewesen, welches einige zuverlässige Nachrichten von den Küsten zwischen der Magellan's-Strasse und Peru überbracht habe. Gomara hat hiebei entweder nicht an jenes Schiff des Loaisa gedacht, welches schon im Jahre 1526 von der Magellan's-Strasse rund um Süd-Amerika herumsegelt und in Mexico gelandet war, oder er hat dasselbe nicht als ein Südamerikanisches Entdeckerschiff gelten lassen, weil es in einem ziemlich weiten Bogen und Abstände um den Continent herumging, so dass es dessen Küsten vor Mexico nirgends zu sehen bekam. Allerdings recognoscirte Camargo, aus der Magellan's-Strasse hervorkommend, wenigstens die südliche Partie der Westküste Patagoniens etwas näher, indem er mit dem Südwinde längs derselben nordwärts bis Arequipa hinfuhr.

Camargo blieb in Peru, woselbst er aber, den Stürmen des Meeres entronnen, in dem Unwetter der dortigen politischen Wirren noch unglücklicher war und unterging. Er schloss sich an die

*) S. Herrera, Dec. III. Libr. I. cap. VIII am Ende.

rebellische Partei des Gonzalo Pizarro an und befand sich 1546 in der Umgebung des Pizarrischen Generals Francisco de Carvajal in der Stadt La Plata und der Provinz Charcas. Dieser Carvajal bemächtigte sich dort der so eben entdeckten Silberberge von Potosi, raubte für seinen Herrn Gonzalo Pizarro alles Silber, dessen er habhaft werden konnte, zusammen, und übte so harte Willkürherrschaft, dass sich einige seiner Offiziere gegen sein Leben verschworen. Da er jedoch bei Zeiten diese Verschwörung entdeckte, so liess er jene Offiziere verhaften und hinrichten. Unter ihnen war auch Alonso de Camargo, „der Admiral der Schiffe des Bischofs von Plasencia“ und der erste Beschiffer der Westküste Patagoniens und Chile's.

10) Ladrilleros. — Ercilla. — Fernando Gallego. — Juan Fernandez. (1557—1572).

Mit der Expedition der Schiffe des Bischofs von Plasencia und Camargo's schliesst die erste Periode der vom Mutterlande Spanien ausgehenden Schifffahrten zur Magellan's-Strasse ab. Nach ihnen vergingen dann beinahe 40 Jahre, bis die Magellan's-Strasse von Spanien aus wieder besucht wurde. Die Ursachen dieser Vernachlässigung einer anfangs als so äusserst wichtig gepriesenen Entdeckung sind zum Theil vermuthlich in folgenden Umständen zu suchen.

Bei den ersten Expeditionen zur Magellan's-Strasse, bei denen des Solis, des Magellan selbst, des Cabot und des Loaisa, waren die Molukken, die man sich der Neuen Welt anfangs im Westen viel näher dachte, als sie in der That waren, das Hauptziel. Da Solis und Cabot gar nicht einmal zur Strasse hinabgelangt waren, da von Magellan's Flotte nur ein Schiff und von der des Loaisa gar keines nach Spanien zurückgekehrt war, so erkannte man nun wie weit und gefahrvoll dieser Weg sei. Dagegen bewiesen mehre Expeditionen, welche der erste Vicekönig von Mexico, Don Antonio de Mendoza, in der Nähe des Aequators und innerhalb der günstigen Region der Passatwinde zu den Molukken von Neuspanien ausgehen liess, und die ohne grosse Unfälle an's Ziel gelangten, dass man die Molukken und Philippinen von Neu-Spanien aus bequem erreichen, und ausbeuten könne. Und es wurden daher jene berühmten Handelsfahrten von Acapulco zu den Indischen und Chinesischen Gewässern organisirt, die den Spaniern so reichen Gewinn brachten, und bei denen sie die Magellan's-Strasse gänzlich entbehren konnten.

Nachdem die Spanier so angefangen hatten, einzusehen, dass die Reise durch die Magellan's-Strasse zu ihrem Asiatischen Indien, die sie dem Südpol nahe und zwei Mal über den Aequator

brachte, sehr weit sei, glaubten sie aber doch, dass dieselbe wenigstens zu einer Verbindung mit Peru und Chile dienen könne. Und die beiden nächsten Expeditionen nach derjenigen Loaisa's, die des Alcazava und die des Bischofs von Plasencia hatten daher auch diesen Plan verfolgt. Aber auch diese beiden Unternehmungen waren, wie ich zeigte, äusserst unglücklich ausgefallen. Alcazava konnte gar nicht in die stürmische Strasse eindringen, und in den Wüsteneien Patagonien's hatten seine Soldaten so viele Mühen und Leiden zu ertragen, dass „ihre Sinne sich verwirrten“, dass sie rebellirten und im wahnsinnigen Tumulte ihre Officiere umbrachten. Und der Admiral des Bischofs von Plasencia, Alonso de Camargo, hatte nur mit genauer Noth mit einem Schiffe in der Magellan's-Strasse durchdringen können und die übrigen, die ihm der Sturm entführte, ihrem Schicksale überlassen müssen.

In Spanien gab man daher nach so vielen Niederlagen die Magellan's-Strasse auch als einen Verbindungsweg mit Peru und Chile auf, und entschloss sich nun auch in dieser Beziehung bei dem schmalen Isthmus von Panama, zu dem eine so bequeme und gefahrlose Schifffahrt führte, zu verbleiben. Man that in dieser Zeit Vieles für die Häfen dieser Landenge und fing an, die Uebergangs-Strassen von einem Meer zum andren zu bessern. Der König von Spanien dachte sogar daran, sie mit einem Canale zu durchschneiden, und so auf künstliche Weise die Wasserstrasse herzustellen, von der man so lange gehofft hatte, dass sie die Natur selbst irgendwo angebahnt haben möchte*).

Ausser dem Mutterlande Spanien gab es nur noch zwei Gegenden, von denen aus die Entdeckung und Eroberung der südlichen Spitze von Amerika (Patagoniens) durch Land- und Seefahrten gefördert werden konnte. Dies war erstlich im Osten am Atlantischen Ocean die La Plata-Mündung und zweitens im Westen an der Südsee das Südende von Chile. Allein bei beiden Punkten stellten sich ebenfalls ausserordentliche klimatische und andere Hindernisse entgegen. Bei der La Plata-Mündung hatten die Spanier zwar, wie gesagt, schon unter Pedro de Mendoza die Stadt Buenos Ayres gegründet. Allein diese von den wilden Pampas-Völkern und den wüsten Steppen-Ebenen umgebene Colonie konnte während des ganzen Laufes des 16. Jahrhunderts zu keiner gedeihlichen Blüthe und Festigkeit gelangen. Sie wurde

*) Navarrete giebt im 4. Bande seiner *Collección de los Viajes de los Españoles* etc. pag. X und ff. eine Uebersicht aller Wege- und Canal-Arbeiten, welche die Spanier auf dem Isthmus von Panama während des 16. Jahrhunderts ausführten.

mehre Male von den Indianern zerstört, von den Spaniern wieder aufgebaut und wiederum auf Jahre lang aus Mangel an Lebensmitteln und aus Furcht vor den Pampas-Indianern verlassen. Erst im Jahre 1580 wurde sie für immer auf einen soliden Fuss gesetzt, und erst dann, nachdem rings umher die Kraft der Indianer etwas gebrochen und nachdem die Steppen mit zahlreichen Vieh-Heerden erfüllt und dadurch nutzbar geworden waren, konnte man auch von da aus an eine nachdrücklichere Erforschung des Südens denken.

Im Süden von Chile waren die Verhältnisse, wenn auch verschieden, doch ebenfalls nicht sehr günstig. Dort hatte zwar schon Valdivia im Jahre 1541 die Spanischen Eroberungen bis zum 40. Grade S. Br. vorgeschoben. Auch hatte er im Jahre 1552 einen Capitän Francisco de Ulloa mit zwei Schiffen ausgesandt, um die Küsten weiter südwärts bis zur Magellan's-Strasse zu erforschen. Doch haben wir von den Erfolgen dieser Fahrt keine sichere Kunde*). Valdivia selbst fand noch in demselben Jahre 1552 gegen die unbändigen Araukaner seinen Tod**).

Die furchtbaren Kämpfe mit den Araukanern, die der Spanische Dichter Alonso de Ercilla besungen hat, ziehen sich durch die ganze letzte Hälfte des 16. Jahrhunderts hin. Die kleinen Städte und Festungen, welche die Spanier in der Nachbarschaft des Landes dieser Araukaner anlegten, die Städte Valdivia, Osorno, Imperial, Arauco etc. wurden eben so oft wie das von den Pampas-Indianern stets bedrohte Buenos Ayres zerstört, von den Chilenischen Spaniern wieder aufgebaut und wieder verlassen. Allerdings aber machte doch die Natur des Landes hier im Westen ein weiteres Vordringen nach Süden etwas leichter, als es im Osten war. Hier im Westen fand man südwärts ziemlich weit hinab fruchtbare Thäler mit Flüssen, die aufwärts zum Theil schiffbar waren und an ihren Mündungen auch leidlich gute Häfen hatten. Dazu boten sich auch hie und da Küsten-Inseln dar, an denen man Anhaltspunkte fand und auf denen man sich befestigen konnte. Auf der Ostseite dagegen besaßen die weiten, wüsten, dem Meere gleichenden Pampas gar keine solchen Anhaltspunkte, keine Flüsse oder Baien. Vom La Plata südwärts bis zum Rio Negro giebt es dort keinen ausgezeichneten Hafen***).

*) Auch Burney hat nichts Sicheres über diese Expedition finden können. Siehe sein oft citirtes Werk Vol. I. pag. 246.

***) Siehe über das Jahr seines Todes, das hie und da irrthümlich angegeben wird, Burney l. c. Vol. I. pag. 247.

****) S. Hakluyt's „Ruttier“ vom La Plata zur Magellan's-Strasse. Tomo III. pag. 724.

Aus diesem Grunde schritt denn die Spanische Colonien-Stiftung auf der Seite des Stillen Meeres schon bald bis zum 43° S. Br. vor, während sie auf der Seite des Atlantischen Oceans noch lange 10 Grade weiter nördlich zurückblieb. — Die Städte, welche dort gegründet wurden, folgen sich in chronologischer und geographischer Reihenfolge so: La Concepcion, gestiftet von Valdivia 1550. — Valdivia, gestiftet von Valdivia. — La Imperial, gestiftet von Valdivia 1551. — Osorno, gestiftet von dem Gouverneur von Chile, Garcia de Mendoza im Jahre 1558. Dies Osorno ist die südlichste Spanische Stadt auf dem Festlande Chile's. Von dem Festlande Chile's aus waren die Spanier auch zu der grossen Insel Chiloe (oder Chilue) übergesetzt, die wir das erste Länderstück Patagoniens nennen können. Vermuthlich entdeckte diese Insel schon Valdivia. Zu seiner Zeit um die Mitte des 16. Jahrhunderts war sie bereits bekannt und wurde auch unter der Regierung des Vicekönigs von Peru, des Lope Garcia de Castro, im Jahre 1566 mit einer Colonie versehen, die man nach ihm „Castro“ nannte, und die noch heutigen Tages denselben Namen trägt. Man kann diese Stadt gewissermassen als die erste Patagonische Pflanzstadt der Spanier betrachten. Die Insel Chiloe war im Westen Patagoniens lange das Ultima Thule. Wir sehen sie fast auf allen Karten aus dem Ende des 16. und aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts ziemlich richtig dargestellt*), und wie sie, so auch den sie umgebenden Meerbusen von Guayteca, der auch mit dem Namen „Sinus de Ancud“ oder „de Chilue“ bezeichnet wird.

Die rauhen, wildumstürmten Gegenden weiter im Süden von Chiloe blieben noch länger unbekannt. Die Spanischen Chilenen versetzten dahin „das Ende der Christenheit“ („la fin de la Christiandad“).

Die Könige von Spanien hatten diese unerforschten Gegenden bis an die Magellan's-Strasse schon mehr Male den Conquistadoren und Gouverneuren von Chile zugetheilt, und diese Gouverneure betrachteten daher auch die Fortsetzung der Entdeckungen zu und in der Magellan's-Strasse als ein zu ihrem Departement gehöriges Geschäft. Schon mehr von ihnen hatten den Plan gehabt, wieder einmal bis zu dieser Strasse vom Stillen Ocean her vorzudringen. Allein theils der Mangel an Schiffen und kundigen Piloten, theils die Furcht vor den Gefahren der Schifffahrt nach Süden hatten die Ausführung dieses Vorhabens gehindert. Es hatte sich auch die vorurtheilsvolle Ansicht verbreitet, dass die

*) So z. B. die Karten Patagoniens zu Laët's „Novus Orbis“ und zu Herrera's *Descriptio Indiae Occidentalis*.

Magellan's-Strasse von einer heftigen westwärts gerichteten Strömung durchsetzt werde, und dass man sie daher zwar wohl von Osten nach Westen, wie es alle bisherigen Beschiffer der Strasse gethan hätten, aber nicht umgekehrt von Westen nach Osten besegeln könne.

Nachdem auf der Südsee nach und nach in den Häfen von Chile die Schiffe und geschickten Seefahrer sich gemehrt hatten, entschloss sich der Gouverneur von Chile, Garcia Hurtado de Mendoza, Sohn des Vicekönigs von Peru Antonio de Mendoza, diesen zweifelhaften Punkt untersuchen zu lassen. Er rüstete im Jahre 1557 in Valdivia ein Paar Schiffe aus und stellte sie unter das Commando des Capitäns Juan Ladrilleros, der sich schon in den Peruanischen Bürgerkriegen ausgezeichnet hatte. Ladrilleros hatte an Bord seiner beiden Schiffe unter andern Südsee-Piloten auch den Hernando Gallego, der später (im Jahre 1567) den Mendana auf seiner berühmten Entdeckungsreise zu den Salomons-Inseln begleitete. Auch dessen Bruder Pedro Gallego ging mit.

Ladrilleros*) segelte von Valdivia (November 1557) aus längs der Küste der West-Patagonischen Insel-Archipel hinab. Den Eingang der Magellan's-Strasse konnte er nicht sogleich finden. Er lief in mehre Busen und Wasserthore ein, bis er endlich den rechten Canal entdeckte. Er verweilte nicht weniger als vier Monate in einer Bai der Strasse, die er „el puerto de Nuestra Señora de los Remedios“ nannte und untersuchte die Küsten und Buchten der Strasse bis zu ihrem östlichen Ausgange. Er kam glücklich bis in die Nähe des Atlantischen Oceans hindurch und widerlegte auf diese Weise zum ersten Male das Vorurtheil, dass die Magellan's-Strasse in der Richtung vom Stillen zum Atlantischen Ocean nicht befahren werden könne. Seine Reise war in manchen Beziehungen eine Entdeckungsreise, grösstentheils zwar nur eine Wieder-Entdeckung. Und es ist daher nicht wenig zu bedauern, dass wir weder über die ertheilten Instructionen, noch über die Ausführung derselben einigermaassen gut unterrichtet sind. — Acosta**) sagt, er habe einen von Ladrilleros selbst geschriebenen Bericht über seine Reise gelesen, in welchem Ladrilleros behauptete, er sei im Lauf des Jahres 1558 ganz bis an das andere Ende der Magellan's-Strasse hindurchgeschifft und habe das „Nord- Meer“ (den Atlantischen Ocean) schon von Weitem gesehen. Aber aus Furcht vor dem bereits drohenden Winter und vor der Rauheit der Witterung,

*) Einige Spanische Historiker schreiben den Namen Ladrillero.

**) Histoire des Indes. Paris 1618. S. 95.

in Folge deren unermessliche und wildschäumende Wogen aus dem Ocean gegen den Ausgang der Strasse herangerollt wären, habe er es für besser gehalten, wieder umzuwenden, die Strasse von Osten nach Westen abermals zu durchsegeln, und er sei dann so nach Chile zurückgekehrt, aber nur mit drei oder vier Personen, da alle übrigen den Anstrengungen und Gefahren der Reise unterlegen seien. Diesem nach ist also der besagte Ladrilleros der erste gewesen, der die Magellan's-Strasse in beiden Richtungen durchfahren hat, und er mochte sie wohl besser kennen, als seine Vorgänger*).

In demselben Jahre, in welchem Ladrilleros die Magellan's-Strasse befuhr, im Jahre 1558, unternahm auch sein Chef, der genannte Gouverneur von Chile Garcia Hurtado de Mendoza eine Expedition zu Lande zur Eroberung und Besetzung der Länder und Inseln im Süden. Mendoza hatte auf diesem Kriegszuge den berühmten Dichter Alonso de Ercilla als einen seiner Officiere bei sich. Derselbe drang damals an der Spitze eines kleinen Trupps zu Lande weiter nach Süden vor, als irgend ein anderer Spanier vor ihm. Zwei Mal durchschiffte er mit den Seinen die gefährlichen Arme des Archipels von Ancud, marschirte ein wenig in's Innere des rauhen Landes Patagonien und schnitt mit seinem Dolche in einen grossen Baum, „als Denkmal seiner Kühnheit“, eine Inschrift, die er auch in seinem berühmten Epos über die Araukanen aufbewahrt hat**).

Auch nach Mendoza, Ladrilleros und Ercilla haben die Gouverneure von Chile und die Vicekönige von Peru noch einige andere Seefahrer zur Erforschung und Beschiffung der Westküste Patagoniens ausgesandt. Doch wissen wir leider nichts Sicheres von diesen Chilenischen Seefahrern, theils weil einige von ihnen bei ihren Versuchen ihr Leben verloren, theils weil ihre Unternehmungen nicht sehr erfolgreich waren und man es wahrscheinlich deshalb nicht der Mühe werth hielt, in den Archiven von Indien die Documente über sie aufzubewahren***).

Um das Jahr 1570 herum machten ein paar berühmte Chilenische Seefahrer, Juan Fernandez und der schon oben genannte Fernando Gallego, mehre Fahrten und Ausflüge auf die Südsee, bei denen sie auch in die Nachbarschaft Patagoniens kamen. Fernando Gallego verlor bei einer solchen Fahrt in der Nähe des 49. Grades S. Br. sein Leben. Es muss als ein denk-

*) S. über Ladrilleros, *Relacion del ultimo viaje* etc. pag. 219 ff.

***) S. Navarrete. Tomo IV. pag. XIV und XV.

****) S. Navarrete l. c. pag. XIII. vergl. auch *Relacion del ultimo viaje*. pag. 220.

würdiges Ereigniss betrachtet worden sein. Denn auf vielen Spanischen und auch auf andern ihnen nachgemachten Karten fand man noch lange diesen Punkt mit den Worten bezeichnet: „Aqui se perdio Fernando Gallego“). (Hier ging F. Gallego verloren). Juan Fernandez entdeckte auf einer Fahrt von Lima nach Valparaiso, welche er im Jahre 1572**) machte, und bei welcher er, um die conträren beständig längs der Küste wehenden Südwinde zu umgehen, weiter westwärts in den Ocean hinaussegelte, die nach ihm benannten „Juan Fernandez-Inseln“. Es ist eine waldreiche Insel-Gruppe, die nachher eine für alle Magellan's-Strassen-Fahrer und Weltumsegler wichtige Station wurde.

III. Drake und die durch seine Fahrt hervorgerufenen Expeditionen der Engländer und Spanier.

1) Drake (1577—1579).

In Folge der von mir bezeichneten Fahrten des Mendoza, Ladrilleros, Ercilla, Gallego, Juan Fernandez etc. hatte während der Mitte des 16. Jahrhunderts die Kenntniss Patagoniens nur auf der Westküste einige Fortschritte gemacht. Die von Spanien und bald auch von Chile aus vernachlässigte Magellan's-Strasse selbst aber war in so grosse Unbekanntschaft verfallen, dass in Europa Viele sogar an ihrer Existenz zweifeln wollten. Die Entdecker der Strasse, die Spanier selbst, scheinen die Hauptförderer dieser Zweifel gewesen zu sein. In den ersten Zeiten der Entdeckung Amerika's, als sie sich überall in den Amerikanischen Gewässern, in den östlichen wie in den westlichen, stark fühlten und dort die Einzigen waren, erschien ihnen die Eröffnung der Schifffahrt durch die Magellan's-Strasse zur Verbindung des Westens und Ostens äusserst wichtig. Jetzt aber nach der Mitte des 16. Jahrhunderts hatten sich die Umstände sehr verändert. Sie hatten eine Menge gieriger Verfolger, Englische, Französische und Holländische Abenteurer und Piraten, zu der Neuen Welt nach sich gezogen. Viele von diesen mehr und mehr erstarkenden bösen Feinden hatten schon zu wiederholten Malen die Spanischen Ansiedlungen auf der Ostseite Amerika's längs des Atlantischen Oceans heimgesucht und geplündert.

Dagegen hatten die Spanier auf der andern Seite Amerika's eine ganze Reihe wichtiger Häfen, Provinzen und Reiche ge-

*) Auf einigen Karten, die ich gesehen habe, steht, vermuthlich fälschlich: „Diego Gallego“.

**) Bei einigen neueren Schriftstellern wird das Jahr 1563 angegeben. S. hierüber: Eyries in Michaud's Biographie Universelle. Artikel: „Fernandes (Juan)“. (Vol. XIII. pag. 591).

wonnen und auf dem Stillen Ocean ihre gewinnbringenden Fahrten zu den Philippinen und den Chinesischen Gewässern in Gang gebracht. Für die Verbindung dieser ihrer Besitzungen am Stillen Ocean mit Europa hatten sie die Handelsstrasse über den schmalen Isthmus von Panama organisirt und dieser Weg erschien ihnen genügend und bequemer als der weite Umweg um den rauhen Süden Amerika's herum und durch die Magellan's-Strasse, in der sie bei ihren letzten Expeditionen so böse Erfahrungen gemacht hatten. Um ihre Besitzungen und Handelsschaft am Stillen Ocean, den sie gern zu einem Mare clausum für sich selbst gemacht hätten, waren sie so ängstlich besorgt, dass ihr König Philipp II. unter anderm im Jahre 1572 gebot, jedem fremdländischen Matrosen oder Seefahrer solle unter keiner Bedingung die Schifffahrt auf der Südsee gestattet werden, sogar dann nicht, wenn er auch schon über zehn Jahre auf königlichen Schiffen für Spanien im Atlantischen Meere gedient habe*). Daher war es denn den Spaniern ganz recht, dass die Magellan's-Strasse, die sie früher so eifrig gesucht hatten, nun in Vergessenheit gerathen war. Man behauptete in Spanien sogar, dass, wenn es je eine solche Strasse gegeben habe, so sei sie jetzt doch — vielleicht durch ein Erdbeben oder irgend ein anderes Naturereigniss — ganz verschüttet und verschlossen**).

Selbst jener Spanische Kriegsheld und Dichter Ercilla, der zur Zeit des Ladrilleros, wie ich oben sagte, so weit nach Süden vorgedrungen war, äusserte in seinem berühmten Gedichte „La Araucana“ Zweifel über die Existenz der Magellan's-Strasse. Er sagte in diesem im Jahre 1577 zuerst publicirten, aber schon früher verfassten Epos, dass Magellan diese Meerenge ein Mal gekannt, aufgefunden und nach seinem Namen benannt habe, dass sie aber jetzt den Spanischen Piloten wieder verloren gegangen und verborgen worden sei, „entweder weil man die rechte geographische Lage derselben nicht mehr wüsste, oder vielleicht, weil eine vom stürmischen Meere und dem wüthenden Winde losgerissene Insel sie verstopft habe“***).

*) S. hierüber: Sprengel in La Peyrouse's Entdeckungsreise. II. p. 30.

**) S. Acosta. Hist. natural y moral de las Indias. Lib. III. p. 148 ff. und Navarrete l. c. pag. XIV.

***) Siehe die betreffenden Verse bei Navarrete l. c. pag. XV:

„Esta secreta senda descubierta
 Quedó para nosotros escondida
 Ora sea yerro de la altura cierta,
 Ora que alguna isleta removida
 Del tempestuoso mar y viento airado
 Encallando en la boca la ha cerrado.“

Aber zu eben dieser Zeit, wo die Spanier solche Ansichten über die Magellan's-Strasse zu verbreiten trachteten, gab es andere Leute, die sich der Fahrten Magellan's, Loaisa's und der übrigen alten Spanischen Entdecker besser erinnerten, als deren Landsleute selbst. Ramusio, der in seiner um die Mitte des 16. Jahrhunderts publicirten Sammlung von Reiseberichten auch den von Pigafetta über die Fahrt Magellan's aufnahm, hatte dafür gesorgt, dass die Kenntniss der Magellan's-Strasse dem übrigen Europa nicht verloren ging. Auch in Frankreich und eben so in Deutschland hatte man längst mehre Berichte über Magellan's Reise veröffentlicht. Zudem wurde die Magellan's-Strasse auf allen Welt- und See-Karten dieser Zeit nach alter Weise hingemalt. Die Engländer, die damals überall den Spaniern auf den Fersen waren, und ihnen auch, wo sie konnten, Reiseberichte und Karten abnahmen, mochten diese eifrig studiren.

Einer ihrer tüchtigsten Seefahrer war Francis Drake, der damals schon mehre Kreuzzüge gegen die Spanier glücklich ausgeführt hatte und bereits ein Mal (im Jahre 1572) zerstörend und reiche Beute sammelnd über den Isthmus von Panama in die Nähe der Südsee, die er von den dortigen Höhen, wie einst ihr Entdecker Balboa, zu seiner Freude erblickte, vorgedrungen war. Hier mochte er auch in Erfahrung gebracht haben, dass die bisher nie angefeindeten Häfen auf der Seite des Stillen Oceans von den Spaniern ziemlich schutz- und vertheidigungslos gelassen waren und eine leichte Beute zu werden versprächen. Schon damals fasste er die Absicht, diese weite See und ihre Küsten der Englischen Schiffahrt zu eröffnen. Doch konnte er seiner Königin Elisabeth erst im Jahre 1577 einen Plan zu einer Expedition durch die Magellan's-Strasse in die Südsee vorlegen. Diese gab ihm dazu eine Flotte von fünf Schiffen, mit welcher er am 5. November des Jahres 1577 von Plymouth aus seine denkwürdige Reise antrat*).

Um den Spaniern das Ziel der Unternehmung geheim zu halten, hatte man öffentlich vorgegeben, die Flotte sei für Alexandrien in Egypten bestimmt. Aber Drake folgte von vornherein der Reiseroute des Magellan. Er hatte mehre kundige Seeleute an Bord, auch viele Englische Edelleute, welche den Marinedienst lernen wollten, dazu einige Französische Abenteurer und endlich

*) Der Spanier Argensola (in seiner *Conquista de las Molucas* Madrid 1608, pag. 105) sagt, Drake sei ausgesegelt, „um die Strasse des Magellan zu suchen, an welche die allgemeine Meinung nicht glaubt, deren Existenz aber von vielen Cosmographen behauptet wurde“ („a buscar aquel Estrecho de Magellanes, no croydo de la opinion ordinaria, y afirmado de muchos Cosmographos“).

auch einen Portugiesischen Piloten, der mit der Brasilischen Schifffahrt vertraut war, und den er unterwegs kaperte*).

Wie Magellan fuhr Drake in südwestlicher Richtung über den Atlantischen Ocean, lief wie jener zuerst in die Mündungsbai des La Plata-Stromes ein und ging dann, um seine stark mitgenommenen Schiffe auszubessern und um sich mit frischem Wasser und Mundvorrath zu versehen, in der Julians-Bai in Patagonien vor Anker, wo er auch noch einen Galgen fand, an welchem Magellan vor 60 Jahren, wie Drake glaubte, seine rebellischen Offiziere aufgeknüpft hatte. Selbst in zufälligen Umständen sollte, wie es scheint, die Reise Drake's der des Magellan's ähneln. Denn auch er musste in eben diesem Hafen einen ungehorsamen Officier, den Master Doughaty**), mit dem Tode bestrafen. Derselbe hatte sich mehre Versehen zu Schulden kommen lassen, aufrührerische und respectwidrige Aeusserungen gethan, welche bewiesen, dass er als Drake's Nebenbuhler nach dem Oberbefehl der Flotte strebe***), wie das einst Cartagena bei Magellan gethan hatte. Drake liess daher dem besagten Officier wegen Ungehorsams den Prozess machen, ihn zum Tode verurtheilen und die Communion nehmen, wobei er selbst (Drake) dem administrirenden Prediger Beistand leistete. „Nachdem er ihn umarmt und unter vielen Thränen von ihm Abschied genommen hatte, führte er ihn zum Block, auf welchem Master Doughaty nach einem Gebete für die Königin sein Haupt legte und sein Leben aushauchte“.

Am 20. August 1578 fand Drake den Eingang der Magellan's-Strasse, die seit beinahe vierzig Jahren von Osten her Niemand wieder gesehen hatte. Er fuhr hinein und hatte in der Strasse fast immer günstige Winde. Dies und vermuthlich die geschickte Führung seiner Schiffe bewirkten, dass er schon am 6. September den westlichen Ausgang erreichte und in die freie Südsee hinausfahren konnte. Er hatte die Durchfahrt also in 16 Tagen, noch

*) Von dem Portugiesischen Piloten, der Drake begleitete, Namens Nuño de Sylva, und von einem Französischen Edelmann aus der Picardie rührten zwei der bekanntesten Augenzeugen-Berichte über Drake's Reise her, die nachher Hakluyt in seine Sammlung (Vol. III.) aufnahm und die bald darauf in mehre Sprachen übersetzt und mehrfach publicirt wurden. Der dritte Augenzeugen-Bericht wurde von einem mitreisenden Engländer, dem Prediger der Expedition Francis Fletcher unter dem Titel: „The World encompassed“ (die umsegelte Welt) aufgesetzt, aber erst viel später (im Jahre 1628) publicirt. Siehe hierüber Fleurieu, Voyage de Marchand. Paris. An. VIII. Tome III. pag. 224 ff.

**) Der Name wird auch „Doughty“ und auch „Dowtye“ geschrieben.

***) S. The World encompassed etc. London printed for the Hakluyt Society. 1854. pag. XXXVII. und Appendix I.

etwas schneller als Magellan selbst, vollendet. Er war der erste, der dies in so kurzer Zeit zu Stande brachte und dies musste wohl nach Drake der Magellan's-Strasse als einem vortrefflichen Seewege wieder einen grossen Namen machen.

So kurz die Fahrt war, so wurden doch manche neue Entdeckungen oder Beobachtungen auf derselben gemacht. Drake und seine Begleiter bespötteln in ihren Berichten die übertriebenen Angaben der Spanier von den Patagonischen Riesen. Sie schildern die der Magellan's-Strasse eigenthümlichen plötzlichen Luftstösse (die sogenannten „Williwaws“), die dort oft unerwartet wie Lawinen von den Bergen herabbrausen. Auch haben sich noch einige der von Drake in der Strasse ausgetheilten Englischen Namen bis auf den heutigen Tag in Gebrauch erhalten. So insbesondere der Name der Insel, welche ungefähr 17 Deutsche Meilen von dem Eingange der Strasse nach Westen liegt, von welcher Drake im Namen seiner Königin Elisabeth Besitz ergriff*) und die noch jetzt bei uns ganz allgemein „Elizabeth Island“ heisst. Andere der von ihm ausgetheilten Namen, so die Namen seiner „St. Bartholomaeus-“ und „St. Georgs-Insel“ und eben so der einst in der alten Schifffahrts-Geschichte viel genannte Name seiner „Bay of severing of friends“ (der Bai, wo die Freunde schieden) sind jetzt wieder ausser Gebrauch gekommen.

Wie die meisten seiner Vorgänger und Nachfolger, so wurde auch Drake gleich bei seiner Ausfahrt aus der Strasse von Weststürmen, wie sie so häufig in diesem Theil der Südsee wüthen, überfallen und aus seinem Course verschlagen. Er wurde bis zum 57° S. Br. südwärts hinabgetrieben und kam also auf diese Weise so weit in die Nähe des Südpols, wie noch Niemand vor ihm. Auf dieser Breite sah er wieder Land und ging bei einer Insel vor Anker. Alsdann, da der Wind etwas günstiger wurde, segelte er wieder nordwärts bis zum 55° S. Br. zurück, wo er abermals Land fand und durch Stürme genöthigt wurde, vor Anker zu gehen.

Man hat hinterdrein lange gefragt, welche Länder es gewesen sein möchten, die Drake hier im Süden des westlichen Ausgangs der Magellan's-Strasse erblickt habe. Die von dem oben genannten Portugiesen de Sylva und von dem Französischen Edelmann aus der Picardie zuerst publicirten Berichte über Drake's Reise waren über diesen Punkt nicht ganz klar. Nach ihnen glaubte man, indem man an der ein Mal vorgefassten Meinung von dem grossen Süd-Continent festhielt, Drake habe einen Küstenstrich dieses Süd-Continentes erblickt, und man nannte den-

*) *£. The World encompassed. S. 75.*

selben nun „das Land Drake's“, welches auf den Karten des 16. und 17. Jahrhunderts im Südwesten Amerika's erschien und auf ihnen mehr oder weniger ausgedehnt dargestellt wurde. Aus dem Reiseberichte Fletcher's hätte man sich freilich eines Bessern belehren können. Denn dieser sagt ganz deutlich, dass das Land, welches Drake unter dem 57° S. Br. gesehen habe, eine Gruppe kleiner Inseln gewesen sei. (Vielleicht waren es die Inseln des Diego Ramirez, die unter 57° S. Br. liegen). Von dem Lande, welches Drake nachher unter 55° S. Br. sah, sagt derselbe Fletcher eben so bestimmt, dass es eine Menge von grösseren Inseln gewesen, in welche das Feuerland durch mehre Nebenzweige der Magellan's-Strasse zerlegt würde, und dass Drake diese Inseln zu Ehren seiner Königin „die Elisabethiden“ („Elizabethides“) genannt habe. Die Strassen, deren Ausgänge in's Meer Drake hier sah, hatte er auch früher bei ihren Eingängen in der Magellan's-Strasse selbst gesehen, so dass er schon damals ungewiss darüber gewesen war, welches die eigentliche Magellan's-Strasse sei. Drake und seine Gefährten, sagt Fletcher, hätten hier bemerkt, dass sie sich an der Südspitze Amerika's befänden, und dass das Feuerland nicht so wohl, wie man bisher geglaubt habe, die nordwärts hinaufgreifende Halbinsel eines grossen Südländischen Continents sei, sondern sich südwärts in eine Menge kleinerer und grösserer Inseln auflöse und dass mithin hier der Atlantische und Stille Ocean sich verbänden und daselbst ein einziges grosses zusammenhängendes Meer bildeten. „Das äusserste Cap von allen diesen Inseln“, so heisst es weiter, „steht in 56° S. Br., von welchem südwärts keine Insel oder Festland mehr gesehen werden kann“*). Nachdem Drake und die Seinen diess erkannt und nachdem sich das Wetter etwas gebessert hatte, segelten sie alsdann in nordwestlicher Richtung weiter.

Es ist unmöglich, dass man sich über die Beschaffenheit des Feuerlandes und über das von Drake erblickte Süd-Ende Amerika's deutlicher aussprechen und Beides zutreffender beschreiben konnte, als es Fletcher, der Begleiter Drake's, in dem Obigen gethan hat. Aber dieses Mannes Bericht oder vielmehr das nach seinen Berichten und Aufzeichnungen abgefasste Buch: „The World encompassed“ kam, wie gesagt, erst im Jahre 1628 gedruckt an's Licht und unterdessen hatte sich bei den Geographen schon die Ansicht über das südliche „Drake's-Land“, die mit dem hergebrachten Glauben an die Existenz eines grossen südlichen Continents so gut übereinstimmte, festgesetzt. Sogar noch später, nachdem die Holländer die Südspitze Amerika's, das Cap Horn, noch deutlicher

*) S. The World encompassed. S. 81.

als Drake erkannt und auch das freie Wasser im Süden gewahrt hatten, blieb man dabei, dass Drake nur gewisse Länder im Südwesten von Feuerland nicht aber die Südwestseite und das südliche Ende dieses Landes selbst gesehen habe. Man verlegte das „Drake's Land“ nur ein wenig weiter vom Cap Horn südwärts hinaus. Erst am Ende des vorigen Jahrhunderts hat der ausgezeichnete französische Geograph Fleurieu in einer eigenen und äusserst interessanten und bündigen Abhandlung über den Gegenstand nachgewiesen, dass Drake schon im Jahre 1578 lange Zeit vor den Holländern das Süd-Ende Amerika's gesehen und seine Beschaffenheit ziemlich richtig erkannt habe*).

Nachdem Drake sich endlich „mit Hülfe des Allmächtigen, dessen Gnade auch den Jonas aus dem Bauche des Wallfisches rettete“, wieder aus dem kalten und stürmischen Süden zum milderen Norden hervorgearbeitet hatte, — eines seiner Schiffe „die Elisabeth“ unter dem Commando des Capitän Winter kam ihm dabei abhanden, rettete sich in die Magellan's-Strasse, und von da nach England zurück —, fuhr er längs der West-Küste Patagoniens und machte dort noch eine für die Geographie des Landes wichtige Bemerkung. „Nach den Karten jener Zeit“, sagt er oder sein Berichterstatter Fletcher, „sollte die Richtung dieser Küste aus Südosten nach Nordwesten gehen, und demnach wollten wir, um das Land immer zur Seite zu behalten, auch einen nordwestlichen Cours nehmen. Aber wir bemerkten bald, dass dabei die Küste Patagoniens uns ostwärts zurückblieb, und indem wir ihrem allmählichen Zurückweichen nach Osten folgten, entdeckten wir endlich, dass die gesammte Westküste von Patagonien und Chile im Ganzen zwar von Süden nach Norden lief, dass sie aber je weiter wir nach Norden kamen, bis nach Peru hinauf immer etwas weiter nach Osten zurückwich, und eine endlos lange Strecke aus Südsüdwesten nach Nordnordosten gerichtet war“.

Diese Beobachtung berichtigte einen wesentlichen Irrthum über die Configuration des Amerikanischen Südlandes, das man sich im 16. Jahrhundert meistens viel zu breit gedacht und auch oft auf Karten mit einem grossen nach Westen vorgeschwellenen Bauche dargestellt hatte**). Drake schnitt hier so zu sagen einige tausend Quadratmeilen von dem Festlande ab und liess die Patagonische Küstenfront mehr in die rechte Linie einrücken***).

*) S. diese Abhandlung in dem Werke Fleurieu's: Voyage de Marchand. Tome III. p. 223 bis 273.

***) Man kann diese irrthümliche von Drake berichtigte Anschwellung der Küste Patagoniens und Chile's unter andern auf den Amerikanischen Karten im Ptolemäus (von 1545), bei Ramusio (von 1556), bei Joh. Rotz (von 1542), bei Thevet (1575), bei Corn. Judaeus und vielen Andern erkennen.

****) The World encompassed. p. 79.

Nach diesen Bemerkungen und Entdeckungen, den letzten, der von ihm gemachten, welche uns hier angehen, brach nun Drake, jener „Orbis Archipirata“ (Erzpirat des Erdglobus) wie ihn ein Schriftsteller des 16. Jahrhunderts nennt*), über die silberreichen Spanischen Südsee-Städte und die mit köstlichen Waaren gefüllten Manilla-Schiffe wie ein Wolf über die Schafe her. Er zerstörte, verbrannte, plünderte und raubte längs der ganzen Westküste Amerika's nordwärts hinauf, bis in die Nähe des 40. Grades N. Br. und segelte darnach noch weiter nordwärts über die Spanischen Colonien hinaus, weil er hoffte, hier im Norden eine ähnliche Strasse vom Stillen Meer zum Atlantischen Ocean, wie es die Magellanische im Süden war, auffinden zu können. Aber unter dem 48^o N. Br., wo ihm und den Seinigen eine unerwartet heftige Kälte entgegentrat, und wo auch das Land eher nach Westen vorzutreten als nach Osten zurückzuweichen schien, gab er diese Sache auf**) und kehrte dann, mit Schätzen beladen durch die Asiatischen Gewässer nach England zurück, wo er nach einer fast dreijährigen Reise den 6. Nov. 1580 anlangte, und wo die Königin Elisabeth, um ihn zu ehren, an Bord seines Schiffes „der Pelikan“, den aber Drake unterwegs umgetauft und „the golden Hind“ (die goldene Hirschkuh) genannt hatte, einem Feste beiwohnte, und wo dieses Schiff, das zweite, das die Welt umkreist hatte, „zum ewigen Andenken“ in den Docks des Englischen Arsenal's zu Deptford deponirt und dort wenigstens mehrere Jahre aufbewahrt und gezeigt wurde, bis es zerfiel. Aus den letzten Ueberresten dieses merkwürdigen Englischen Schiffes wurde dann ein Armstuhl gemacht, den man der Universität von Oxford schenkte.

Von der Ostküste Brasiliens an durch die Magellan's-Strasse sowie bis zum nördlichen Californien hinauf, hatte Drake die Küste Amerika's auf einer Strecke von mehr als 3000 deutschen Meilen befahren. Er hatte mithin so zu sagen zwei Drittel der ganzen Neuen Welt umkreist und noch Niemand vor ihm, auch für lange Zeit Keiner nach ihm konnte sich rühmen, Amerika auf einer und derselben Reise und so zu sagen mit einem Schlage in einer so weiten Ausdehnung recognoscirt zu haben. Er war der erste Englische Weltumsegler, und nach dem Spanier Sebastian Delcano überhaupt der zweite. Englische Dichter besangen ihn in vielen Versen, von denen einer der besten folgender war:

*) Wytfliet Augm. Ptol. Lovandi 1597. S. 112.

**) The World encompassed p. 111, 116, 118.

„Si taceant homines, facient te sidera notum
Sol nescit comitis non memor esse sui“*).
(Sollten die Menschen schweigen, so werden die Gestirne
Deinen Namen verkünden,

Die Sonne kann ihres Begleiters nicht vergessen.)

Ich bemerkte oben, dass inmitten der Südsee-Stürme, die den Drake im Westen der Magellan's-Strasse überfallen hatten, eines seiner Schiffe, die „Elizabeth,“ unter Capitain Winter sich von ihm getrennt habe, wieder in die Strasse eingelaufen und diese, von heftigen Westwinden begünstigt, durchsegelt und nach Europa zurückgekehrt sei**). Englische Autoren, welche die selten besprochene Fahrt des Spaniers Ladrilleros nicht kannten, haben behauptet, dass der genannte Winter der erste gewesen sei, der das Vorurtheil, dass die Strasse ostwärts wegen der in ihr herrschenden starken Strömungen aus Osten nicht befahren werden könne, widerlegt habe. Diese Ansicht war ganz aus der Luft gegriffen, da ja schon der erste Besegler der Strasse, Magellan selbst, eben so vielen Strömungen und Winden aus Westen wie aus Osten begegnet war. Dass aber nicht der Engländer Winter, sondern jener Ladrilleros der erste war, der diess Vorurtheil auf praktische Weise widerlegte und die Fahrbarkeit der Strasse von Westen nach Osten entdeckte, hat Fleurieu sehr klar und unständig bewiesen***). Manchen Kundigen war es freilich auch schon früher bekannt†). In der Botanik ist des Capitän Winter's Name bis auf den heutigen Tag verewigt. Nach ihm heisst noch jetzt der von ihm entdeckte schätzbarste Baum des westlichen Feuerlandes, eine Laurus-Gattung, „*Laurus Winteriana*“ oder „die Winterwurzel“ ††), deren antiskorbutische Eigenschaften später manche Magellan's-Fahrer vom Verderben retteten.

2) Sarmiento (1579—1580) †††).

Da die Spanier, wie gesagt, bisher auf der Südsee fast ungestörter und mit grösserer Sicherheit geschifft hatten, als an den Küsten ihrer eigenen Europäischen Heimath, so geriethen sie in

*) Burney (History of the discoveries in the South-See, Vol. I. pag. 565) citirt ihn.

***) Die Schilderung von Winter's Reise findet sich in Hakluyt: Voyages, Navigations etc. London 1600. Vol. III. S. 749.

***) Fleurieu in Marchand. Tome III. S. 263 ff.

†) Z. B. Laët l. c. S. 501. Fleurieu hat ihn nicht citirt.

††) Relacion del Ultimo Viage. S. 374.

†††) Die Haupt-Quelle und beste Autorität für Sarmiento's Reise ist das von ihm selbst verfasste, aber erst fast 200 Jahre nach seiner Fahrt aufgefundene und publicirte Werk: Viage al Estrecho de Magellanes, por el Capitan Pedro Sarmiento de Gamboa. etc. Madrid 1768.

nicht geringen Schrecken, als jener „Erzpirat des Erdkreises“ durch das alte beinahe vergessene Thor der Magellan's-Strasse plötzlich wie ein Blitz in ihre Oceanische Domäne hervorfuhr und diesen Weg den „Sektirern, Hugenotten, Calvinisten, Lutheranern und andern räuberischen Ketzern eröffnete, die nun bald mit häretischen Bibeln, corrumpirten Texten und andern Büchern voll verderblicher Lehre beladen wiederkehren würden“*). „Gott“, so sagte ein Spanischer Schriftsteller, „habe es in der unergründlichen Tiefe seiner Weisheit zwar lange Zeit geduldet, dass die Götzendienerei des Heidenthums und die Irrthümer des Alcorans an den Küsten der Südsee weit und breit ihre Herrschaft behauptet hätten und dass diese ganze Erdhälfte in den Finsternissen der grössten Unwissenheit begraben geblieben wäre, bis ihr das Evangelium in seiner ganzen Reinheit durch die Spanier vorgebracht und dargeboten werden konnte. Aber Er könne doch nicht wollen, dass jetzt die kaum dort für den Himmel gewonnenen Seelen von dem Gifte der Ketzerei und ihrer höllischen Neuerungen angesteckt würden“.

Der damalige Vicekönig von Peru Don Francisco de Toledo, dessen Domäne zunächst von den „Missethaten Drake's“ gelitten hatte, begriff vollständig die Bedeutung jenes „gottlosen Unternehmens“, und als treuer Diener seines frommen Königs (Philipp II.) bot er alles auf, um den „Ketzern, Piraten und überhaupt allen nördlichen Völkern das Stille-Meer schnell wieder zu verschliessen.“

Er beeilte sich die Magellan's-Strasse wieder aufsuchen und besetzen zu lassen, womöglich auch den Drake, der vielleicht auf demselben Wege, auf dem er gekommen, wieder heimzukehren versuchen werde, dort abzufangen. Er rüstete zu diesem Zwecke zwei Schiffe aus und stellte sie unter den Befehl des Pedro Sarmiento de Gamboa als „Capitan Superior de la Armada“, „der sowohl in der Schiffahrts- als auch in der Kriegskunst erfahren war, sogar auch mehre Abhandlungen über die Anfertigung von Kanonen, über Fortification und über die Kenntniss der Sterne, die man auf dem Ocean zu Führern nehmen kann, geschrieben hatte“**). Der Vicekönig gab demselben 200 Soldaten und Seeleute mit und dazu auch „so tugendhafte und gelehrte Geistliche, wie man sie bei einer solchen Gelegenheit, wo es Ketzer zurückzuweisen galt, nöthig hatte.“ Das eine der Schiffe befahlte unter Sarmiento Juan de Villalobos als „Vice-Admiral“ und ausserdem gingen noch mehre geschickte Spanische Piloten mit, „die in der

*) Ausdrücke von Argensola.

***) Argensola.

Beschiffung sowohl der Nord- als der Südsee sehr erfahren waren“. Unter ihnen befand sich der später oft genannte Hernando Lamerero als *Piloto mayor*.

Die Instructionen für Sarmiento und seine Begleiter*) lauteten dahin, dass sie bis zum 54. oder 55. Breitengrade, wie sie es am zweckmässigsten halten würden, um auf keine Weise den Eingang der Magellan's-Strasse zu verfehlen, hinabfahren und dass sie von allen Ländern, auf die sie stiessen, für Seine katholische Majestät Besitz ergreifen, auch eine genaue Beschreibung und Karte derselben entwerfen sollten. Vor Allem sollten sie die Localitäten untersuchen, in denen sich etwa Befestigungen anlegen liessen. Auch sollten sie die Naturprodukte der Gegenden beachten und ausmachen, ob es dort edle Metalle oder Edelsteine, aromatische Drogen, Gewürznägelein, Pfeffer, Canel oder sonstige kostbare Gewürze gäbe. Die Eingebornen, die sie fänden, sollten sie mit Liebkosungen und Güte zu gewinnen trachten, insbesondere durch allerlei Geschenke, als z. B. Käämme, Scheeren, Nadeln, Glöcklein, Spiegelchen und Knöpfe von verschiedenen Farben, von denen sie eine grosse Quantität mit bekamen. Den Englischen Corsaren aber sollten sie, wo sie ihn etwa träfen, „sofort angreifen und ohne die Gefahren eines blutigen Zusammentreffens, für das sie hinreichende Munition bei sich hätten, zu fürchten, so lange bekämpfen, bis sie ihn entweder vernichtet oder zum Gefangenen gemacht hätten“. Wenn sie glücklich im Osten wieder zur Strasse hinausgekommen wären, sollten sie zuerst zur Mündung des La Plata-Stromes segeln und von da aus ihm (dem Vicekönig von Peru) zu Lande über Tucuman Boten und Berichte senden, dann aber schnell nach Spanien fahren, und dort ebenfalls ihre Berichte und Depeschen für den König abgeben, damit dieser das Nöthige anordnen könne, um den Engländern bei der von ihnen etwa beabsichtigten Besetzung und Befestigung der Strasse zuvorzukommen.

Nachdem alle Mannschaften ihre Sünden bekannt und communicirt hatten, und nachdem noch der Vicekönig selbst ihnen eine Ermahnungs-Rede, die dazu geeignet war, sie mit Muth und Hoffnung zu erfüllen, vorgetragen hatte, gingen sie am 11. October 1579 von Callao, dem Hafen Lima's, aus unter Segel.

Sie fuhren, um die conträren an den Küsten von Chile vorherrschenden Südwinde zu vermeiden, in einem weit nach Westen ausgreifenden Bogen nach Süden herum, kamen dann am 1. November unter $49\frac{1}{2}^{\circ}$ S. Br. zur Küste (Patagoniens) zurück und liefen hier in einen Einlass ein, von dem sie glaubten, dass es

*) S. Diese Instructionen in dem Buche: *Viage del Capitan Sarmiento* pag. 10 ff.

ein Canal sei, der wohl zur Magellan's-Strasse führe. Sie nannten diesen Einlass „Golfo de la Trinidad“ gingen in einem Hafen vor Anker, der den Namen „Puerto de Nuestra Senora del Rosario“ erhielt, erstiegen die benachbarten Berge und erkannten von da aus, dass weithin zur Linken und zur Rechten sich ein grosser, mehrfach durchschnittener Archipel von vielen Inseln hinstrecke. Es waren Theile desselben Archipels, der noch jetzt der „Archipel der Mutter Gottes“ heisst. Auch der Einlass oder Canal, den Sarmiento fand, trägt noch heutigen Tages den Namen „Golfo de la Trinidad“. —

Da es eine ganz neue noch von keinem seiner Vorgänger berührte Gegend war, so hielt Sarmiento eine sehr feierliche Besitznahme für passend. Er liess ein grosses Kreuz aufstellen, dasselbe einweihen und von seinen in Parade ausgerückten Truppen mit Gebet und Musketen-Salven begrüssen. Die Geistlichen sangen alsdann „den Gesang, den man Te Deum nennt“. Sarmiento aber zog sein Schwert, hieb einige Baum-Zweige und Kräuter ab, ergriff einige Steine, transportirte sie von einem Orte zum andern, vollführte darauf eine Prozession am Ufer und forderte die Umstehenden auf, Zeugen von dem Allen zu sein. Mit lauter Stimme erklärte er darauf, „dass er nun im Namen des Königs Philipp von Spanien in Besitz genommen habe und nähme, ergriffen habe und ergreife dieses Land, das freilich auch ohne diess schon in der That und de facto der Krone von Castilien in Folge der Schenkung und Bulle des heiligen Vaters, Alexanders VI., gehöre, durch welche derselbe den katholischen Königen Ferdinand und Isabella glorreichen Andenkens die halbe Welt geschenkt habe, welches genau 180 Längengrade seien, wie diess in der besagten Bulle näher auseinandergesetzt sei.“ Die Geistlichen sangen dann noch den Hymnus, welcher anfängt: „Vexilla Regis“, feierten auf einem improvisirten Altare die erste Messe, die je in dieser Gegend gelesen wurde, und baten Gott „um die Austreibung des Teufels und aller Art von Idolatrie“. Sarmiento liess oben an das Kreuz „J. N. R. J.“ (den Namen Jesu) und unten die Inschrift: „Philippus Secundus Rex Hispaniarum“ anbringen und endlich über diess Alles von einem Notar einen förmlichen Act aufnehmen, damit die Rechte der Krone Spaniens auf alle Weise gehörig gesichert seien.

Durch alle diese umständlichen Feierlichkeiten suchte er die Südsee gegen die Ketzler zu schützen und alle bösen Geister zu verscheuchen.

Da er seinen Dreieinigkeits-Canal, wie gesagt, für einen Einlass zur Magellan's-Strasse hielt, untersuchte er die Küsten, ihre Biegungen und Einlasse und gab jeder derselben Spanische Namen.

Er sah eine Menge Inseln, Berge und Häfen und führte zwischen ihnen eine Fahrt von mehr als 70 Leguas aus, während welcher ihm die Lebensmittel ausgingen. Zwar fand er überall Austern an dem Strande, „aber das Fleisch derselben war mit ächten Perlen so angefüllt, dass man es nicht geniessen konnte“ und Sarmiento verwünschte dabei auf philosophisch-humoristische Weise die thörichte Eitelkeit der Menschen, welche einem Gegenstande, der die armen Hungerleider nur am Essen hindere, so hohen Werth beilegen. — Nach zehn Tagen kehrte er zu seinen Schiffen zurück und segelte nun mit ihnen in seinen Canal ein, in der Meinung, dass derselbe die Magellan's-Strasse selber sei, oder dass er ihn doch zu ihr führen müsse. Er that diess, obgleich mehr seiner Piloten, unter ihnen auch sein Vice-Admiral Villalobos, anderer Ansicht waren.

Es wurde nun auf mehren Ausflügen in den Böten das ganze Labyrinth von Inseln und Canälen untersucht, welches man nach ihm, „den Archipel der Mutter Gottes“ nennt. Sarmiento benannte hier wieder mehre Punkte, den Hafen „San Francisco“, die „Punta de la Gente“, den Golf von „Nuestra Señora de Guadalupe“ etc. „Man würde Mühe haben“, sagt Argensola*), „alle die Inseln aufzuzählen, die er entdeckte und für den König von Spanien in Besitz nahm. Es giebt keine heilige und weltliche Sache, von der er nicht die Namen für die verschiedenen von ihm entdeckten Gegenstände, Berge, Inseln, Häfen, Canäle etc. entlehnte“. Aber es ist wohl noch mehr anzuerkennen, dass Sarmiento sich auch bemühte, die uralten von den Eingeborenen selber gegebenen Insel- und Strassen-Namen aufzufinden, und da, wo er solche entdecken konnte, bestehen liess und in die Geographie einzuführen suchte. An mehren Orten errichtete er solche Kreuze, wie das oben beschriebene, mit dem Namen „Jesus Christus“ am oberen und dem „Philippus Secundus“ am untern Ende. „Er selbst war bei allen Verrichtungen unermüdlich thätig, hatte beständig die Sonde in der Hand und die Astrolabien und die Karten vor den Augen, um alle die Bänke, Gründe, Häfen, Golfe und Gebirge richtig zu erkennen und zu verzeichnen. Er wandte eine so grosse Sorgfalt auf wie noch keiner seiner Vorgänger, stellte auch Beobachtungen über die Abweichung der Magnetnadel in jenen Gegenden an. Auch seine Schreiber verliessen ihrer Seits ihre Federn beinahe nie, um Alles, was dessen würdig war, sorgfältig aufzuschreiben und zu verzeichnen“**). Aus diesem Allen verfasste Sarmiento nach-

*) In Lib. III. pag. 109—136 seines Werkes: *Conquista de las Malucas*, wo er die Reise des Sarmiento schildert.

**) Argensola l. c.

her einen umständlichen Bericht, den er dem Könige Philipp überreichte, und der so viele neue Details über die Magellan's-Strasse und über die ihr im Nordwesten benachbarten Inseln, Küsten und Landstriche enthielt, wie noch keine andere Relation sie zuvor gegeben hatte. — In seiner umständlichen Schilderung wird auch zum ersten Male die grosse Reihe beschneiter Berge erwähnt, welche das südliche Ende der Cordilleras bilden, und die Sarmiento auf einer weiten Strecke hin wiederholt erblickt hatte. Auch die Engländer, Capitän King und Fitz Roy, die später diese Gegenden in den Jahren 1826—1836 untersuchten, sind stets des Lobes von Sarmiento voll und bestätigen es, dass man dort Alles nicht besser und gewissenhafter darstellen könne, als er es in seinen Berichten, Aufnahmen und Karten gethan habe. Sie behielten daher auch so viel als möglich die von Sarmiento vor 250 Jahren ausgetheilten Namen bei*).

Sarmiento glaubte beständig in dem Eingange zur Magellan's-Strasse zu sein, womit sein Vice-Admiral Villalobos durchaus nicht einverstanden war. Der letztere führte daher seine schon länger gehegte Absicht, mit seinem Schiff, das, wie er behauptete, Mangel an Lebensmitteln und allem sonst Nöthigen litt, nach Peru zurückzukehren, aus. Er trennte sich von seinem Chef in jenem Insel-Labyrinth, wurde dabei aber von Nordweststürmen südwärts bis zum 56° S. Br. verschlagen, von wo er dann sich nordwärts wandte**). Sarmiento, der unterdessen den richtigen Eingang der Magellan's-Strasse fand, lief dort in der Nähe des Cabo Pillares in einen Hafen ein, den er „Puerto de la Misericordia“ nannte. Nachdem er daselbst und in einem benachbarten Hafen, „De la Candelaria“ genannt, mehrere Wochen vergebens auf die Rückkehr seines treulosen Vice-Admirals gewartet hatte, fuhr er dann mit dem einzigen ihm gebliebenen Schiffe in die Magellan's-Strasse ein.

Seine Leute wünschten zwar wie Villalobos nach Peru zurückzukehren und suchten auch ihren Admiral dazu zu überreden, da er nun in diesen rauhen Gegenden schon mehr ausgeführt und entdeckt habe als irgend einer seiner Vorgänger, und weil ihr Schiff bereits so misshandelt sei, dass weder Anker, noch Segel, noch Tauen hinreichend vorhanden seien. Aber Sarmiento hielt gegen solche Bitten eben so wie gegen die rauhe Natur dieses Erdstrichs Stand. Er erwiderte seinen Gefährten, dass sie nichts gethan hätten, wenn sie nicht die ganze Strasse bis an's Ende

*) S. z. B. was King in seiner: *Narrative of the Surveying Voyages of the Ships Adventure and Beagle*. Vol. I. pag. 29 sagt.

***) Diess sagt Acosta: *Historia natural y moral de las Indias* Lib. III. cap. 18. Siehe auch Burney l. c. Vol. II. pag. 35.

erforscht haben würden. Er hoffe mit dem Beistande der Heiligen Jungfrau Maria diess zu Stande zu bringen*).

Der Heiligen Jungfrau widmete er nun auch die von ihm für Spanien wieder entdeckte und gewonnene Strasse. Er nannte sie „El Estrecho de la Madre de Dios“ (die Muttergottes-Strasse) und wählte, wie Argensola sagt, diesen Namen, „weil er durch eine solche Widmung die Mutter Gottes gleichsam zu bewegen wünschte, dass sie den Schutz und die Gunst ihres Sohnes für alle die vielen und grossen in der Nähe der Strasse und der Südsee liegenden Länder und Völker erbitten und erlangen möchte“. Sarmiento war für diese Idee so eingenommen, dass er noch nachher den König Philipp von Spanien bat, er möchte anbefehlen, dass man in Zukunft sowohl in den königlichen officiellen Dokumenten, als auch im gemeinen Leben, die Meerenge nicht mehr Magellan's-Strasse, sondern „Mutter-Gottes-Strasse“ nenne**). Ob Philipp diess wirklich dann befohlen habe, erfahren wir nicht. Gewiss ist es aber, dass diese Idee Sarmiento's keine weiteren Folgen hatte, und dass nach ihm die Welt fortfuhr, auch ferner wie zuvor den Namen und das Andenken des grossen Mannes zu ehren, welcher der Menschheit zuerst durch diesen Wasser-Canal den Weg zur Umschiffung der Welt gezeigt hatte.

Dem berühmten und von den Seefahrern viel gefürchteten Vorgebirge, welches wir jetzt Cape Froward nennen, dem südlichen Ende des Amerikanischen Continents, gab Sarmiento den Namen: „El Morro de Santa Agueda“, der sich bei den Spaniern eine Zeit lang erhielt, aber später ganz und gar jenem vermuthlich von den Engländern Candish und Hawkins eingeführten Namen „Cape Froward“ (das trotzige Vorgebirge) gewichen ist.

Im Osten dieses Vorgebirges an der Ostküste der Halbinsel, die jetzt „Brunswik-Peninsula“ heisst, entdeckte er einen sehr schönen Hafen, von ihm „Bahia de la Gente“ (die Bai des Volks) genannt. Derselbe war von einer lieblichen Landschaft umgeben, und in den hübschen Gehölzen und Waldungen der Küste fand Sarmiento Papageien, Tropic-Vögel („*rabos de Juncos*“), auch Goldfinken und andere Singvögel in Menge. Bekanntlich ist die bezeichnete Küstenstrecke die mildeste, gegen rauhe West- wie Ostwinde am besten geschützte Partie der Magellan's-Strasse. Sarmiento glaubte, man könne daselbst sehr gut eine Colonie zur Besetzung und Vertheidigung der Strasse anlegen***). Zugleich soll

*) S. über diess Alles: *Viage al Estrecho de Magellanes por Sarmiento*. Madrid 1768. pag. 198 ff.

**) Argensola.

***) Siehe die treffliche Schilderung des „Chilenischen Colonisations-Territoriums“ in der *Zeitschr. d. Gesellsch. f. Erdk.* Bd. XI.

er hier eine wunderbare Vision gehabt haben. „Er glaubte nämlich“, wie Argensola berichtet, „im Vorübersegeln eine grosse schöne Stadt zu erblicken mit prachtvollen Tempeln und Gebäuden, mit Säulen, Thürmen und hohen Zinnen, mit einem Worte von so lockendem Aeussern, dass er sich verwundert fragte, wie es möglich sei, dass sich mitten unter so barbarischen Cyclopen ein solches Product der grössten Civilisation befinden könne“. Sarmiento scheint zwar ein sehr thätiger aber zugleich, wie viele Spanier, ein etwas phantastischer Mann gewesen zu sein. Beides, seine Energie wie seine Phantasie wurden wohl durch die von den Englischen Ketzern bedrohte Südsee so sehr angeregt und auf's höchste gespannt. Er erblickte hier im Traum vielleicht etwas, was er zu schaffen wünschte. Uebrigens ist es auch möglich, dass Argensola dem Sarmiento diese Vision unterlegte, denn in Sarmiento's eigenem Tagebuche findet sich wenig oder nichts von ihr *). Dennoch ist die Sache der Erwähnung werth, weil sie zeigt, mit wie grossen Weltherrschafts-Ideen und Träumen sich die Spanier damals herumtrugen und wie viel sie von einer Colonisirung der Magellan's-Strasse für die Realisirung dieser Idee erwarteten. Sie glaubten wohl, es müsse da etwas Aehnliches entstehen, wie später bei Batavia oder Singapore.

Auch alle Häfen, Vorgebirge und Canäle der östlichen Partie der Magellan's-Strasse untersuchte und beschrieb Sarmiento sorgfältig und gab ihnen allen neue Spanische Namen.

Wie gewöhnlich fanden er und die Seinen beim Ausgange der Magellan's-Strasse in den Atlantischen Ocean Veranlassung genug, Gelübde zu thun und ihren Heiligen silberne Lampen, Almosen-spenden und Wallfahrten zu verheissen. — Denn wie ihre Vorgänger und Nachfolger wurden auch sie hier von den gewöhnlich das Feuerland umtobenden Unwettern überfallen. Sie kamen aber glücklich durch und erreichten im April 1580 in milderem Clima-ten und ruhigeren Gewässern die Insel Ascension unter $7\frac{1}{2}^{\circ}$ S. Br. Auf dieser Insel fand Sarmiento Spuren von früheren Portugiesischen Schiffen und von durch sie gemachten Inschriften. Er seiner Seits errichtete daselbst auch ein Monument und schrieb darauf, „dass er, der Admiral Sarmiento, hier mit dem ersten Schiffe gelandet sei, welches die Reise von Peru durch die Magellan's-Strasse in den Atlantischen Ocean hinaus und von da nach Spanien zurück gemacht habe“. — Dessen konnte er sich mit Recht

toriums an der Magelhaens-Strasse“ in „Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde. Neue Folge. Dritter Band. Berlin 1857“ Seite 312 ff.

*) Siehe hierüber: Viage del Capitan Pedro Sarmiento, in der Note zu pag. LVIII. —

rühmen, denn sein Vorgänger Ladrilleros (1557) war nur bis an's östliche Ende der Magellan's-Strasse durchgedrungen, aber nicht in den Atlantischen Ocean hinaus und nach Spanien zurückgekommen. Und jener Engliche Capitän Winter, der von Drake's Flotte entflo, hatte wenig von der Südsee gesehen und kam wenigstens nicht von Peru.

Diese Vollendung einer Fahrt von Peru um Amerika herum nach Spanien, alsdann die Erforschung und Bestimmung jener Patagonischen Inseln, Archipele und Canäle im Norden der Magellan's-Strasse, namentlich der Golfe von Trinidad und der Mutter Gottes können wir als die wichtigsten und noch jetzt lebendigen Resultate der Reise des Sarmiento bezeichnen. — Die Unternehmung seines Englischen Zeitgenossen Drake, dem nicht so sehr an Entdeckung als an Beutemachen und raschem Weiterkommen gelegen war, förderte die geographische Kenntniss der Magellan's-Strasse weit weniger als die des Sarmiento, der wegen seines Planes, Festungen zu bauen und Colonien zu gründen, Alles genauer untersuchte. Letzterer wurde daher von den Spaniern als der eigentliche Wieder-Entdecker und jedenfalls als der genaueste Schilderer der Magellan's-Strasse und ihrer Nachbarschaft betrachtet.

Nach den Aufnahmen des Sarmiento, der so bald keinen Nachfolger in seinen Patagonischen Insel-Labyrinthen hatte, zeichnete man diese noch 200 Jahre später im Jahre 1788*). Ja, die von Sarmiento herrührende Geographie und Nomenclatur der vielen Inseln und Canäle an der südwestlichen Küste Patagoniens besteht grossentheils noch heutzutage.

Auch innerhalb der Magellan's-Strasse selbst erinnert man sich des Sarmiento noch jetzt täglich bei jenem höchsten Berge des Feuerlandes, der schon dem Magellan aufgefallen war, und der auf seiner Reise den Namen „Campana de Roldan“ erhielt, welcher jetzt aber dem Sarmiento zu Ehren „Monte Sarmiento“ heisst. Auch könnte man wohl noch 20 oder 30 Häfen, Inseln, Vorgebirge, Canäle namhaft machen, die noch heutzutage auch auf der allerneuesten Karte der Englischen Admiralität diejenigen Namen tragen, welche Sarmiento ihnen im Jahre 1580 gab. Sie haben sich mitten in der Fluth Englischer, Holländischer, Französischer Namen, welche spätere Seefahrer in Fülle in der Magellan's-Strasse einführten, wunderbarer Weise erhalten, was man wohl als einen Beweis der Anerkennung nehmen darf, die dem Fleisse und der Zuverlässigkeit Sarmiento's von den Seefahrern und

*) S. Relacion del ultimo Viage al Estrecho de Magallanes. S. 168.

Geographen gezollt wurde*). Auch noch vor dem östlichen Ausgange der Magellan's-Strasse steht sein Name auf unsern Seekarten verzeichnet. Eine vor dem Cap Virgins liegende Sandbank die Sarmiento durch zahlreiche Sondirungen entdeckte und näher bestimmte, heisst: „Sarmiento Bank“.

Beide, Drake und sein Nachfolger Sarmiento, kehrten fast gleichzeitig (im Herbst des Jahres 1580) in ihre respectiven Heimathsländer zurück, der Eine mit Gold, Silber, Gewürzen und geraubten Schätzen beladen, der Andere mit detaillirten Reise-schilderungen, trefflichen geographischen Bemerkungen, astronomischen Beobachtungen, dazu mit grossartigen Plänen und Vorschlägen. Sowohl in England, als auch in Spanien dachte man sogleich daran, von den Entdeckungen beider Seefahrer Nutzen zu ziehen und bereitete neue Unternehmungen zu denselben Gegenden vor. Zuerst betraten die Spanier wieder das Feld.

*) Als solche sind mir bei einer Vergleichung von Sarmiento's Tagebuch mit der neuesten Karte der Magellan's-Strasse vom Jahre 1875 (von James Imray) unter andern folgende aufgestossen: Ich setze die Seitenzahlen der „Reise Sarmiento's“, auf denen sie vorkommen, in Klammern bei: Concepcion (105), St. Jago (108), Lobos (109), Sta Lucia (129), St. Estevan (134), Victoria (149), Virtudes (150), Isabel (151), St. Pedro (217), Isidro (220), Lomas (221), Sta. Anna (222), Valentin (223), St. Vicent (249), Gracia (252), St. Jago (272) etc. etc.

(Fortsetzung folgt.)
