Janek Scholz (Leipzig)

Karten, Karavellen, Korrespondenzen. Überregionaler Wissenstransfer und italienische Akteure in der frühen portugiesischen Atlantikexpansion[1]

The article analyzes the transregional exchange of knowledge between the Italian maritime republics and the Portuguese Crown during the early Atlantic expansion. It focuses on three interconnected dimensions: cartography, maritime collaboration, and the circulation of travel accounts. Italian cartographers such as Andrea Bianco, Fra Mauro, and Grazioso Benincasa provided essential geographic frameworks that supported Portuguese exploration. At sea, Italian navigators including Niccoloso da Recco, Alvise Cadamosto, and Antonio di Noli sailed under Portuguese patronage, contributing directly to voyages along the West African coast. Finally, Italian-published letters and travel collections played a crucial role in disseminating knowledge of Portuguese discoveries throughout Europe.

Einleitung

Die Epoche der Renaissance war von einem ausgeprägten Transregionalismus geprägt: Ingenieure, Gelehrte und Geistliche aus allen Regionen Europas stellten ihr Wissen und Können in den Dienst ganz unterschiedlicher Königshäuser. Gerade Personen aus den Republiken Genua und Florenz[2] waren dabei besonders häufig außerhalb ihrer Herkunftsregionen tätig, sei es für die spanische und portugiesische Krone, sei es für das französische oder das britische Königshaus (vgl. Krüger 2000: 40–41).[3] Bekannte Beispiele hierfür sind Giovanni Caboto (1450–1498), der im Auftrag Englands den Nordatlantik passierte, nachdem sowohl Spanien als auch Portugal seinem Ansinnen eine Absage erteilt haben. Nachdem er 1496 die Erlaubnis zur Überfahrt erhielt, erreichte er 1497, nach einem gescheiterten ersten Versuch, im zweiten Anlauf die Küste Neufundlands. Finanziert wurden die Überfahrten unter anderem mit Geld aus Florenz. Bei seiner dritten Reise, bei der er mit fünf Schiffen nach Westen aufbrach, kehrte eines der Schiffe vorzeitig um, von den übrigen vier verliert sich die Spur im nördlichen Atlantik (vgl. Hunter 2012). Zwei Bürger aus italienischen Republiken, Genua und Florenz, die im Auftrag der spanischen Krone nach Westen aufbrachen, sind Christoph Kolumbus (1451–1506) und Amerigo Vespucci (1451–1512). Beide sind hinlänglich bekannt, sodass an dieser Stelle auf eine Darstellung ihrer Reisen verzichtet werden soll. Um diese einleitenden Überlegungen abzuschließen, sei noch ein vierter Italiener erwähnt, der jedoch unter französischer Flagge in See stach: Giovanni da

[1] Diese Studie ist im Rahmen eines Post-Doc Fellowships bei der Martin Buber Society of Fellows an der Hebrew University in Jerusalem entstanden. Ich danke der Martin Buber Society und ihrem damaligen Direktor Prof. Dr. Raz Chen Morris für die großzügige finanzielle und ideelle Unterstützung, die ich von Oktober 2024 bis September 2025 vor Ort erhalten habe.

[2] Diese beiden Republiken wandten sich in besonderer Weise westwärts, nachdem Venedig vom Handel mit dem nördlichen Afrika und dem mittleren und fernen Osten profitierte. Das Interesse aus Genua und Florenz an den beiden Atlantikhäfen Sevilla und Lissabon erklärt sich also teilweise auch aus der Rivalität zwischen den großen italienischen Seerepubliken (vgl. Cantù 2007: 638).

[3] Die Adjektive erwecken unter Umständen den Eindruck, dass es sich um eine geografische Orientierung an den heutigen nationalstaatlichen Grenzen handelt. Dies ist nicht der Fall, gerade im Falle der Republiken Genua, Venedig, Florenz und Ancona wird jedoch im Folgenden an einigen Stellen auf das Adjektiv 'italienisch' zurückgegriffen, um inklusiv und generisch auf eine Herkunft der betreffenden Personen aus der Region der Apenninenhalbinsel zu verweisen.

Verrazzano (1485–1528) stammte aus der Region Florenz und erhielt den Auftrag, zwischen Florida und Neufundland eine Durchfahrt zum Pazifik zu finden. 1524 erkundete Verrazzano die nordamerikanische Küste und glaubte, die Durchfahrt am Pamlico Sound im heutigen North Carolina gefunden zu haben. 1527 trat er eine zweite Reise an, diesmal in die Region des heutigen Brasiliens, von einer dritten Reise kehrte er nicht zurück (vgl. Greene 1837).
Diese wenigen Beispiele machen bereits deutlich, wie groß der italienische Einfluss auf die europäische Seefahrt der frühen Neuzeit war, die nachfolgenden Beispiele und Analysen beschränken sich jedoch ausschließlich auf den Wissenstransfer, der zwischen italienischen Republiken und dem *portugiesischen* Königshaus stattfand. Dieser soll anhand von drei Teilbereichen nachgezeichnet werden: 1. Italienische Kartographie, die den portugiesischen Seefahrern als Grundlage für ihre Expeditionen diente, 2. Beispiele für konkrete Zusammenarbeit auf See, also Schiffe, die unter portugiesischer Flagge aber italienischem (Ko-)Kommando fuhren, und 3. Berichte über portugiesische Erkundungen und Eroberungen, die in italienischen Textsammlungen gedruckt und dem europäischen Publikum vorgelegt wurden.[4]

Italienische Kartografie als Basis portugiesischer Seefahrt

Die italienische Kartografie war zur Zeit der beginnenden Atlantikseefahrt von grundlegender Bedeutung. Vor allem die Seefahrer-Republiken Genua und Venedig brachten ein beträchtliches Wissen um Schiffsbau, nautische Navigation und erste Erkundungsfahrten[5] mit, auf das in den folgenden Jahren aufgebaut werden konnte.

---

[4] Im vorliegenden Text soll es weniger um die Präsenz italienischer Bankiers, Händler und Abenteurer im Lissabon des frühen 16. Jahrhunderts gehen, als um konkrete Zuarbeiten und Zusammenarbeiten im Kontext der Seefahrt. Eine ausführliche Analyse des italienischen Einflusses an Land sowie des xenophoben Vorwurfs, dieser würde die Wirtschaft des Landes schwächen, ist bei Alessandrini (2006) nachzulesen. Cantù wiederrum geht in ihrer Analyse stärker auf den intellektuellen Austausch ein, der zwischen Portugal und Italien stattfand und sowohl humanistisches Wissen (in Form von Büchern) aus italienischen Republiken nach Lissabon brachte, als auch zahlreiche wissbegierige junge Studierende aus Portugal an die Universitäten und Kurien der Apenninenhalbinsel (vgl. Cantù 2007: 646).

[5] So fuhren beispielsweise bereits 1291 die Gebrüder Vandino und Ugolino Vivaldi, mit Unterstützung ihres Landsmannes Tedisio Doria, auf den Atlantik hinaus, mit dem Ziel, über die Westroute 'Indien' zu erreichen. An der westafrikanischen Küste, etwa auf Höhe des heutigen Marokko, verlor sich jedoch ihre Spur (vgl. Scheller 2019: 335–336). Das Wissen um die atlantische Küste bezogen die Brüder wahrscheinlich von Vivaldo Vivaldi, einem Verwandten, der bereits im Jahr 1257 in Lissabon als niedergelassener Händler dokumentiert ist (vgl. D'Arienzo 1992: 366). Nur 21 Jahre nach den Brüdern Vivaldi stach Lancelotto Malocello von Genua aus in See, um die beiden Brüder zu suchen. Finden konnte er sie zwar nicht, allerdings stieß er bei seinen Fahrten auf eine Insel, auf der er 20 Jahre seines Lebens verbrachte und die in der Folge nach ihm benannt wurde: Lanzarote. Tatsächlich trägt die Insel schon 1339 in der Karte von Angelino Dulcert den Namen *Marucelu* (vgl. D'Arienzo 1992: 374 sowie Edson 2007: 84–85). Die Geschichte der Brüder Vivaldi inspirierte die Literatur der damaligen Zeit nachhaltig: So erwähnt Dante im *Inferno* der *Divina Commedia* eine letzte Fahrt des Odysseus und seiner Mannschaft, bei der sie über die Säulen des Herkules hinaus auf den offenen Atlantik segeln und als Bestrafung für diesen Hochmut von einem Meeresstrudel verschlungen werden – eine klare Anspielung auf die Geschichte der Vivaldis. Etwa 250 Jahre nach Lancelotto Malocello verbrachte mit Leonardo Torriani (1560–1630) ein weiterer Italiener einige Jahre auf den kanarischen Inseln. Von 1584 bis 1586 lebte er auf La Palma, anschließend sechs Monate auf Teneriffa und schließlich fünf Jahre auf Gran Canaria (1588–1593). Sein Bericht (Torriani 1959) über die Inseln und die dort lebenden ursprünglichen Bevölkerung ist eine der frühesten europäischen Beschreibungen der Guanche. Torriani selbst ist ebenfalls ein Beispiel für den Transregionalismus der Epoche: Den Auftrag, die kanarischen Inseln zu bereisen, um geeignete Orte für Festungsanlagen zu finden, erhielt er vom

Die wichtigsten Atlanten und Karten dieser Zeit kamen aus italienischen Werkstätten, so beispielsweise der *Atlante del mundo* von Andrea Bianco (1436), die Mappamondo von Fra Mauro (1445/1446) sowie der Atlas von Grazioso Benincasa (1468). Bevor ich auf diese drei Karten genauer eingehe, möchte ich noch drei weitere Karten erwähnen, die im 16. Jahrhundert auf Grundlage der Seefahrten entstanden sind, die italienische Landsleute im Auftrag europäischer Königshäuser unternahmen: So zeichnete beispielsweise Pietro Martire d'Anghiera (Prior der Kathedrale von Granada, geboren am Lago Maggiore) 1511 auf Basis der Reiseberichte des Christopher Kolumbus die erste Karte des Golfes von Mexiko.[6] 16 Jahre später entstand aus der Feder des Genuesen Vesconte de Maggiolo eine "Karte der westlichen Hemisphäre" (1527), in der auf Basis der Beschreibungen Giovanni da Verrazzanos Nordamerika als zweigeteilter Kontinent dargestellt wurde, mit einer Durchfahrt vom Atlantik zum Pazifik. Eine ähnliche Darstellung findet sich noch zwei Jahre später in einer Karte von Girolamo da Verrazzano, dem Bruder des oben genannten Seglers (vgl. Astengo 2000). Die Anfänge hierfür finden sich jedoch bereits im 15. Jahrhundert, wie die folgenden drei Beispiele zeigen werden.

I. *Atlante del mundo* von Andrea Bianco (1436): Andrea Bianco stammte aus Venedig und war selbst Seefahrer und Kartograph (vgl. Edson 2007: 1). Der Atlas, aus dem seine Weltkarte entnommen ist, enthält insgesamt zehn Seiten. Von diesen sticht die Weltkarte jedoch deshalb besonders hervor, da sie die erste Karte ist, auf der die kapverdischen Inseln, damals eine portugiesische 'Entdeckung', verzeichnet sind. Die Weltkarten des frühen 15. Jahrhunderts sind in einem besonderen Spannungsverhältnis entstanden: Einerseits wurde 1406 die *Geographike Hyphegesis* des Claudius Ptolemäus, die lange als verschollen galt, erstmals aus dem Griechischen ins Lateinische übersetzt und damit dem europäischen Publikum zugänglich gemacht. Auch Bianco orientierte sich bei seinen Darstellungen an den Rahmenbedingungen kartografischer Darstellungen nach Ptolemäus, vor allem hinsichtlich der Aufteilung der Erde in Längen- und Breitengrade. Gleichzeitig strömten ab dem 13. Jahrhundert durch zahlreiche Handelsreisende unzählige neue Informationen und Beschreibungen ferner Weltregionen nach Venedig, die ebenfalls in die Weltkarten integriert werden sollten, oftmals jedoch mit Ptolemäus' Beschreibungen nicht kompatibel waren (vgl. Edson 2007: 8). Andrea Bianco begegnete diesem Problem, indem er drei Karten anfertigte: Einen nautischen Atlas, eine ptolemäische Karte und eine mittelalterliche *mappamundi*, die auf mythologische Vorstellungen ferner Weltregionen zurückgreift. Zehn Jahre später wandte er sich von dieser Strategie ab, als er, gemeinsam mit Fra Mauro, das Ziel verfolgte, eine Weltkarte zu erstellen, die auf alle verfügbaren Quellen zurückgreift und die darin enthaltenen Informationen miteinander abgleicht und, soweit es geht, harmonisch in das Gesamtwerk inkorporiert.

---

spanischen Königshaus. Nachdem er diesen Auftrag abgeschlossen hatte, ging er an den portugiesischen Hof, wo er 1598 zum Generalarchitekten und obersten Ingenieur des Königreiches Portugal ernannt wurde. Die Stelle übernahm er von Filippo Terzi, ebenfalls einem Italiener, und gab sie 1630 an seinen Sohn Diego Torriani weiter (Martín Rodríguez 1986: 27).

[6] Auch die Darstellung der Karibik auf der Karte des Piri Reis soll auf eine Karte von Kolumbus zurückgehen, die Reis' Onkel Kemal bei einer Seeschlacht gegen die Republik Venedig erbeutet hatte (Lunde 1992).

II. *Mappamondo* von Fra Mauro (1445/1446): Fra Mauro war ein bedeutender Kartograph seiner Zeit, er lebte von 1385–1459 in der Republik Venedig. Die gängigen Theorien gingen davon aus, dass Fra Mauro seine *Mappamondo* im Auftrag des portugiesischen Königs Alfons V. anfertigte Inzwischen scheint es aber wahrscheinlicher zu sein, dass das venetische Exemplar zuerst entstanden ist (zwischen 1448 und 1453) und erst daran anschließend (zwischen 1457 und 1459) an einer Kopie mit lateinischer Übersetzung für das portugiesische Königshaus gearbeitet wurde, die jedoch höchstwahrscheinlich dem Erdbeben von Lissabon im Jahre 1755 zum Opfer fiel (vgl. Edson 2007: 141). In der Karte ist die südliche Spitze des afrikanischen Kontinents verzeichnet, was insofern erstaunlich ist, als dass nach wie vor davon ausgegangen wird, dass es erst Bartolomeu Dias 1487 gelang, das Kap zu erreichen, indem er die bisherige Strategie änderte und etwa auf Höhe des heutigen Angola ins offene Meer hinaus fuhr. Fra Mauro betonte jedoch, dass er sich bei der Erstellung seiner Karte auf eine vertrauenswürdige Beschreibung berufen konnte, nämlich die der auf 1420 datierten Reise eines italienischen Seefahrers nach Indien. Bei diesem Seemann handelte es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um Niccoló de' Conti aus Chioggia. Als Kaufmann aus der Republik Venedig war er in Indien und Südostasien tätig und könnte somit von der südafrikanischen Geografie gehört haben, auch wenn er das Kap möglicherweise gar nicht selbst bezwungen hat (vgl. Edson 2007: 154–155). Zur Darstellung der westafrikanischen Küste auf Fra Mauros Karte schreibt Edson: "Fra Mauro's image startles because it seems so close to the modern image, just curved around to the east to accommodate the circular frame. The indentation on the west coast looks remarkably like the Gulf of Guinea, which is puzzling because the Portuguese had not yet gotten that far" (ebd.: 158) und bestätigt damit indirekt, wie wichtig seine Darstellungen auch für portugiesische Seefahrer waren, die anschließend in diese Regionen vordrangen (gleichzeitig fungieren die Berichte der Seefahrten ihrerseits wieder als Quelle für die italienischen Kartographen). Zwar hatte Fra Mauro, als er seine Karte vollendete, noch keinerlei Kenntnis von Reisen, die gerade erst im Gange waren, wie beispielsweise die des Venezianers Alvise Cadamosto, dennoch verfügte er über "a Portuguese chart with the most up-to-date information of their voyages" (Edson 2007: 154).

III. *L'Atlante* von Grazioso Benincasa (1468): Der Atlas von Benincasa stellt, ebenso wie die Karte von Bianco, die westafrikanische Küste und die kapverdischen Inseln dar. Es kann davon ausgegangen werden, dass Benincasa, anders als Fra Mauro, durchaus über sehr detaillierte Schilderungen, Notizen und Skizzen des Venezianers Alvise Cadamosto verfügte (Benincasa selbst wurde nicht in Venedig, sondern in der Republik Ancona geboren), der in der Mitte der 1460er Jahre seinen Text *Navigazioni* veröffentlichte (siehe Kapitel 3). Die auffallend genaue Darstellung des Küstenverlaufs und der Inseln kann nur auf eine Fülle an Schilderungen und Material aus erster Hand zurückzuführen sein, weshalb davon auszugehen ist, dass Cadamosto ihm das gesamte Material überließ, das er im Laufe seiner Reisen gesammelt/angefertigt hatte und das er nun, nach dem Abfassen der Schilderungen seiner Seefahrten, nicht mehr benötigte (vgl. Edson 2007: 135).
Die Relevanz italienischer Karten für die weitere portugiesische Seefahrt betont Scheller, wenn er schreibt:

> [Es] sind bekanntlich keine kartographischen Werke portugiesischer Provenienz aus der Zeit Heinrichs des Seefahrers überliefert. Die einzigen zeitgenössischen Quellen für die Kartierung der Westküste Afrikas sind daher die 1448 und um 1459 entstandenen Werke der beiden venezianischen Kartographen Andrea Bianco und Fra' Mauro. […] Erst für das 16. Jahrhundert ist die Existenz einer portugiesischen Muster-

> Seekarte, einer *carta padráo* [sic] belegt, die den aktuellen Wissensstand speicherte (Scheller 2016a: 211–212).

Anhand der drei oben genannten Beispiele wird deutlich, wie kartographisches Wissen aus Italien sich einerseits aus konkreten Berichten italienischer Seefahrer speiste, die für die portugiesische Krone fuhren und andererseits späteren Seefahrern als wichtige Grundlage für ihre Berechnungen und Routenplanungen diente, da diese Karten aufgrund ihrer starken Aktualität und ausgeprägten Genauigkeit hoch geschätzt wurden.[7] Einige der Seefahrer, deren Schilderungen den italienischen Kartographen als Quellen dienten, wurden bereits kurz erwähnt und sollen im folgenden Kapitel genauer vorgestellt werden.

Italienisch-Portugiesische Zusammenarbeit auf See[8]

Nicht aus eigenem Entdeckerdrang heraus, sondern im Auftrag des portugiesischen Königs Afonso IV. fuhren im Jahr 1341 der Genuese Niccoloso da Reccho und der Florentiner Angiolino del Tegghia de Corbizzi zu den kanarischen Inseln (vgl. D'Arienzo 1992: 373). Die Kunde von dieser Expedition ist überliefert, da Briefe und mündliche Schilderungen der beiden in die Hände des Florentiner Schriftsteller Giovanni Boccaccio fielen, der sie in einem kurzen Text zusammenfasste (vgl. Scheller 2019: 341). Die italienische Übersetzung des lateinischen Originals beginnt wie folgt: "Correndo anni Domini MCCCXLI vennono a Fiorenza lettere de' mercadanti fiorentini, che erano in Sivilia città de la Spagna ulteriore, et quivi sugiellate a' XV di novembre, dove era scritto quanto disotto racconteremo" (Boccaccio 1830: 64).

Einer der Männer, um die es in Boccaccios Text geht, wird in der Folge auch namentlich erwähnt, nämlich "Niccoloso, genovese da Reccho" (Boccaccio 1830: 65). Er scheint es auch zu sein, der ergänzend zu den Briefen weitere mündliche Anmerkungen hinzufügte (oder verweigerte), heißt es an anderer Stelle doch: "Molte altre cose trovorno che il detto Niccoloso non volle raccontare" (ebd.: 70). In seinem Schriftstück gibt Boccaccio die Beschreibungen der Natur und der Einwohner der Insel wieder, von insgesamt 13 Inseln seien nur fünf bewohnt, allerdings würden sich die Bewohner der einzelnen Inseln untereinander nicht verstehen, da ihre Sprachen zu unterschiedlich seien (vgl. ebd.: 65). Obwohl Boccaccio nur Niccoloso da Recco namentlich erwähnt, ist seit langem bekannt, dass es sich bei dem zweiten Seemann um Angiolino Corbizzi gehandelt haben muss. So schrieb schon Peschel (1877: 37–38), dass der Genuese Niccoloso da Reccho und der Florentiner Angiolino del Tegghia de Corbizzi zwei

---

[7] Ein weiteres Beispiel für den Wissenstransfer zwischen Italien und Portugal und den daraus resultierenden Folgen für die Eroberungsfahrten über den Atlantik ist der Brief, den Paolo da Pozzo Toscanelli 1474, zusammen mit einer von ihm gezeichneten Karte des Atlantiks, an seinen Freund Fernão Martins sendete. Martins leitete die Unterlagen an König Alfons V. weiter, der den darin enthaltenen Anregungen, Indien über eine Westroute zu erreichen, jedoch nicht nachging. Als Kolumbus von Toscanellis Berechnungen hörte, wandte er sich an diesen und erhielt sowohl eine Abschrift des Briefs an den portugiesischen König, als auch einen weiteren Brief mit zusätzlichen, einordnenden Angaben zu den Berechnungen (vgl. Edson 2007: 209–210).

[8] Nicht gänzlich unerwähnt bleiben sollte die Familie Perestrello, die über Generationen in Portugal lebte und die frühe Seefahrt maßgeblich mit beeinflusste. Filippo Perestrello siedelte 1385 von Piacenza zunächst nach Porto und dann nach Lissabon über, um dort Handeln zu treiben. Seine Nachfahren prägten die portugiesische Seefahrt: Sein Sohn Bartolomeu gilt als Mitentdecker von Madeira und wurde 1446 zum Verwalter der Insel Porto Santo. Bartolomeus Tochter Filipa wurde später mit Christoph Kolumbus vermählt. Filippos Urenkel Rafael Perestrello war ein bedeutender Seefahrer in Portugiesisch-Asien (vgl. D'Arienzo 1992: 375 und Cantù 2007: 641).

"wohlbewaffnete grosse Schiffe und ein Boot" befehligten, die "bemannt mit Genuesen, Florentinern, Castilianern und Portugiesen, in fünf Tagen die wiedergefundenen [kanarischen] Inseln" erreichten.
Ein weiterer interessanter Aspekt an Boccaccios Zusammenfassung des Reiseberichts ist die starke Fokussierung auf den roten Farbstoff, der aus Bäumen/Hölzern ("legnami rossi") gewonnen werden kann (Boccaccio 1830: 65). Diese Beschreibung war es, die den normannischen Adeligen Jean de Béthencourt dazu veranlasste, auf eigene Kosten eine Expedition zu den kanarischen Inseln vorzubereiten und durchzuführen (vgl. Bontier/Le Verrier 1872). Da Béthencourt aus einer Region stammte, die ihr Einkommen hauptsächlich über Färberei generierte, und mutmaßlich während seines Militärdienstes in Genua mit Boccaccios Bericht in Kontakt kam, sah er in den kanarischen Inseln eine vielversprechende Möglichkeit, günstig an neue und innovative Farbstoffe zu gelangen (vgl. Cioranescu 1982: 131). Béthencourt wollte von den Rohstoffen der Kanaren profitieren, bevor ihm andere zuvorkamen, denn in der Tat wurden die Inseln im Atlantik schon bald zu einem zentralen Haltepunkt für weitere Expeditionsfahrten an der westafrikanischen Küste (und später auch in die Amerikas), wie die nachfolgenden Beschreibungen der Reisen von Usodimare, Cadamosto und di Noli eindrücklich zeigen werden.
Die beiden oben genannten Seefahrer, der Genuese Antoniotto Usodimare und der Venezianer Alvise Cadamosto, werden in der Forschungsliteratur zur italienisch-portugiesischen Zusammenarbeit schon lange sehr verlässlich und regelmäßig erwähnt (vgl. Rackl 1898, Caddeo 1929, Krüger 2000, Scheller 2016a, Scheller 2016b, Scheller 2019). Usodimare wurde 1415 geboren und sammelte in Genua derart viele Schulden an, dass er in den 1450er Jahren die Stadt verließ und in Lissabon versuchte, genug Geld zu verdienen, um seine Schulden zu begleichen (vgl. Caddeo 1929). Von Lissabon aus begibt er sich auf zwei Reisen: 1455 sticht er mit zwei Schiffen und einem portugiesischen Kapitän in See, etwa auf der Höhe von Kap Vert trifft er auf Alvise Cadamosto und dessen Mannschaft (vgl. Peschel 1877: 64). Cadamosto ist mit Vicente Dias auf nur einem Schiff über Madeira und die kanarischen Inseln zur westafrikanischen Küste gesegelt und verbrachte vor der Begegnung mit Usodimare bereits einen Monat in einem Dorf als Gast von Prinz Bisborar. Dass er noch weiter nach Süden vorgedrungen ist, war ausschließlich seinem Entdeckungsdrang und seinem Hoffen auf Goldschätze geschuldet (vgl. Rackl 1898). Während Usodimare in seinem Brief nach Florenz das Zusammentreffen mit Cadamosto nicht erwähnt (vgl. Usodimare 1956: 381–383), beschreibt jener es in den *Navigazioni* wie folgt:

> et ancho per veder diuerse cosse spazado da Budumel me redussi ala mia carauella e fazando presto ala uelle per douer partirme da quella costa la parse vna matina doe velle in mar le qualle hauendo lor vista de nuj e mj de lor sauendo che non poteano esser altro che christianj vegnessemo a parlamento' e inteso io vno de i diti do nauili esser de Antonio Vxo de Mar zenoese e laltro de algunj scuderj dei prefato signor Infante don Henrich de Portagallo i qualli doi nauilli dacordo haueano fato conserua per passar el dito cauo Verde e prouar soa ventura e discoprir cosse nuoue. E atrouandomj anchora de quel medemo prepósito me missi in sua conserua e compagnia, e de vno uoler tute tre carauelle drizassemo el nostro camin verso el cauo Verde […] (Cadamosto 1956: 339)

Von Kap Vert aus fahren die nunmehr drei Schiffe mit den beiden Italienern weiter südlich, am Gambia-Fluss treffen sie auf einen Europäer, den Usodimare als einen Überlebenden der Vivaldi-Expedition identifiziert (vgl. Usodimare 1956: 382), wahrscheinlich ist aber, dass es sich um einen Überlebenden der Expeditionsfahrt des dänischen Königs Valerte handelte (vgl. Tymowski 2014: Endnoten 32 und 33).

Aufgrund des kriegerischen Auftretens der lokalen Bevölkerung kehren sie jedoch um und segeln im Juli 1455 zurück nach Portugal, wo Usodimare seinen bereits erwähnten Brief an seine Florentinischen Geldgeber verfasst. Usodimare und Cadamosto konnten offenbar gut zusammenarbeiten, denn nur ein Jahr später brechen sie gemeinsam zu einer zweiten Reise auf. Cadamosto erwähnt fast schon nebenbei, dass er auf dieser zweiten Reise erneut mit *dem oben genannten Genuesen* ("el predito zenoese") in See sticht, es scheint geradezu eine Selbstverständlichkeit zu sein: "Vnde lano sequente el predito zenoese e mi dacordo vn altra uolta armassemo doe carauelle per uoler cerchar vn altra uolta questa fiumara" (Cadamosto 1956: 350).

Die zweite Reise beginnt im Mai 1456, an Bord ist neben den beiden auch ein portugiesischer Kapitän, dessen Name nicht überliefert ist, und natürlich eine ganze Mannschaft an Besatzungsmitgliedern. Da sie am Kap Vert in einen Sturm geraten, segeln sie auf die offene See hinaus und entdecken vier der kapverdischen Inseln. Am Gambia-Fluss segeln sie flussaufwärts, bis zur Residenz des Mandiuka-Königs, dort finden sie allerdings kaum Gold, sondern vor allem Moschus (vgl. D'Arienzo 1992: 374). Sie halten sich etwa elf Tage in der Residenz des Königs auf und fahren dann weiter südlich bis ans rote Kap (das heute die Grenze zwischen Senegal und Guinea-Bissau markiert). Am Fluss Geba kehren sie um, weil sie feststellen, dass sie sich nicht mehr verständigen können (vgl. Cadamosto 1956: 365–366). Beide Gründe für die Umkehr (Feindschaft und Verständigungsprobleme) zeigen, was Scheller auf den Punkt bringt: "Zu Cadamostos Zeiten waren die europäischen Sklavenhändler auf die Freundschaft der Einheimischen angewiesen, wenn sie Geschäfte mit der Ware Mensch machen wollten" (Scheller 2019: 358), was durchaus auch Cadamosto selbst bewusst ist: "E mandandoli a dir como ieremo li venuti per comandamento dei nostro signor Re de Portagalo christam per far con luj bona amistade e per intender da luj sei auea bixogno dele cosse di nostri paexi che ogni anno el nostro signor Re ie ne mandaria e altre asai parole" (Cadamosto 1956: 356).[9]

Cadamosto geht 1463 zurück nach Venedig und schreibt dort seine *Navigazioni*. Der Text wurde 1507 veröffentlicht und schon ein Jahr später ins Lateinische und ins Deutsche übersetzt, Französisch folgte 1515. Dass Cadamosto diesen Bericht schrieb, deutet darauf hin, dass es ihm nicht allein darum ging, mit den Seereisen Geld zu verdienen, um eigene Schulden zu begleichen (wie das bei Usodimare der Fall war). Die Familie hatte sich verschuldet und war darüber in Verruf geraten, weshalb es Cadamosto neben dem rein monetären Aspekt in besonderer Weise auch darum ging, den guten Ruf des Familiennamens wiederherzustellen – europäische Bekanntheit als großer Entdecker zu erlangen, war diesem Ziel gewiss überaus zuträglich. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass Cadamostos Bericht damit beginnt, dass er betont, der erste Venezianer zu sein, der den Atlantik besegelte ("Esendo io, Aluise da Cha da Mosto stato el primo che dela nostra nobil Citade de Venexia sia demosso a nauigar el mare occeano di fori del streto de Zibelter verso le parte di mezo dì", Cadamosto 1956: 287). Auch seine kurze Zusammenfassung der Reise Pedro de Sintras beginnt mit dem Hinweis, dass *erst nach ihm* ("dapoi de mij", Cadamosto 1956: 367) andere Seefahrer aus Portugal in die von ihm 'entdeckten' Gebiete vorgedrungen sind.

---

[9] Insgesamt verwendet Cadamosto das Wort "amistade" sechsmal in seinen Reisebeschreibungen. Das fehlende Interesse an dieser 'Freundschaft' ist auch der Grund für den Abbruch der ersten Reise. Ohne das Wohlwollen der lokalen Herrschenden ist es den europäischen Seefahrern nicht möglich, ihre Ziele vor Ort weiter zu verfolgen.

Ein letzter Seefahrer, der noch genannt werden muss, da er ebenfalls aus Genua stammt und zu einer ähnlichen Zeit wie Usodimare an der afrikanischen Westküste unterwegs war (weshalb er häufig auch mit jenem gleichgesetzt wurde), ist Antonio di Noli. Zu seiner ersten Seereise bricht er 1449, mit etwa 30 Jahren, zusammen mit seinem Bruder Bartolomeo und seinem Neffen Raffaele auf, wobei die drei Männer drei eigene Galeeren befehligen. Später erkundet di Noli im Auftrag Heinrich des Seefahrers zwischen 1456 und 1460 die westafrikanische Küste, v.a. den Bissagos-Archipel und den Fluss Gambia (vgl. Peschel 1877: 65). 1460 trifft er dabei auf den Portugiesen Diogo Gomes. Bei der gemeinsamen Rückreise nach Portugal landen die beiden auf den kapverdischen Inseln. Aufgrund besserer Winde erreicht da Noli früher Lissabon als Diogo Gomes und berichtet dem König unverzüglich von seiner 'Entdeckung'. Diogo Gomes lässt er dabei unerwähnt (vgl. D'Arienzo 1992: 375). Daraufhin erhält er 1462 von Alfonso V. das Recht, die Insel Santiago zu bevölkern, woraufhin er eine Siedlung gründet (Ribeira Grande) und von hier aus die weitere Besiedelung der Inseln vorantreibt. 1466 erhält er zudem das Recht, sich im Sklavenhandel betätigen zu dürfen und wird 1472 zum Gouverneur der kapverdischen Inseln ernannt. Nach zwei Jahren in spanischer Haft (1475–1477) verliert sich seine Spur (vgl. Astengo et al. 2013).

Berichte über portugiesische Seefahrten in italienischen Textsammlungen

Die Schilderungen Alvise Cadamostos, die er in den 1460er Jahren unter dem Titel *Navigazioni* publizierte, wurden oben bereits erwähnt. Der Schwerpunkt in diesem letzten Abschnitt wird jedoch nicht auf den *Navigazioni* Cadamostos liegen, sondern auf drei Brief-/Textsammlungen aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, nämlich auf den Briefen Sernigis, der umfangreichen Zusammenstellung Montalboddos und auf der bis heute als zentrale Referenz betrachteten Anthologie Ramusios. Über diese in Italien veröffentlichten Texte erlangte das gebildete europäische Publikum überhaupt erst Kenntnis von den seefahrerischen Erfolgen des portugiesischen Königshauses. Eine breite Zirkulation der Texte fand häufig ausgehend von der italienischen Übersetzung und Veröffentlichung statt, portugiesische Publikationen lagen kaum vor (mit Ausnahme der hagiografischen Chroniken des Gomes Eanes de Zurara, vgl. Krüger 2000: 77–81). Dazu schreibt Peschel: "so erstarb unter der Regierung Affonso's V. (1448–1481) sichtlich der Eifer für die grosse nautische Aufgabe; man unterliess sogar, die Folge der Begebenheiten niederzuschreiben, eine Versäumniss, die sich nicht mehr nachholen lässt" (Peschel 1877: 64).

Bei den ersten Texten, die in diesem Zusammenhang erwähnt werden müssen, handelt es sich um Briefe: Girolamo Sernigi sendete 1499 drei Briefe nach Florenz, in denen er über die Indienreise Vasco da Gamas berichtete. Im selben Jahr schickte der Genuese Girolamo da Santo Stefano einen Bericht über die von ihm selbst durchgeführte Reise über den Nil, durchs Rote Meer bis nach Indien und Sumatra an seinen in Lissabon lebendenden Landsmann Gian Giacomo Mainerio, den dieser sodann ins Portugiesische übersetzte und veröffentlichte (vgl. Longhena 1929). Derartige Briefe dienten häufig nicht (nur) der persönlichen Korrespondenz, sondern in erster Linie dazu, die Geldgeber und Finanziers über neueste Entdeckungen in Kenntnis zu setzen und auf diese Weise ihr Wohlwollen für einen weiteren Zuschuss oder einen Aufschub der Rückforderungen zu erlangen (dieses Ansinnen tritt auch im Brief Usodimares überaus deutlich zu Tage). Dies erklärt auch, warum sich die Briefe häufig mit wirtschaftlichen Fragen auseinandersetzen. Zudem waren Briefe (und mündliche Kommunikation) ein ephemeres und privates

Medium, über das sichergestellt werden konnte, dass etwaige Wissensvorsprünge nicht den Konkurrenten in die Hände fielen (vgl. Scheller 2019: 340).
Im Falle des Florentiners Girolamo Sernigi zeigt sich eine interessante Mischform: Während sein erster Brief sehr umfassend die Gegenden beschreibt, die Cabral bereiste, sowie einige Vorkommnisse, die sich im Laufe der Reise begeben hatten, wendet sich der zweite Brief eher den Schilderungen Gaspar da Gamas zu, einem jüdischen Kaufmann aus Alexandria, der von Vasco da Gama gefangen genommen wurde und ihm fortan als Dolmetscher diente (vgl. Sernigi 1898b). Interessant hierbei ist die Tatsache, dass Gaspar da Gama offenbar Italienisch (Venetisch) sprach, nicht Portugiesisch (vgl. Sernigi 1898a: 125). Der dritte Brief hingegen ist ein Brief an Sernigis Bruder, also eine persönliche Korrespondenz, in der der Autor jedoch am deutlichsten auf die vorhandenen Rohstoffe und Werte der bereisten Weltregionen eingeht, sowie auf einen möglichen Nutzen, den man aus diesen ziehen könnte (vgl. Sernigi 1898c). Sernigi selbst kofinanzierte Pedro Álvares Cabrals Expedition und hatte folglich als Anteilseigner möglicher Gewinne ein großes Interesse an einem erfolgreichen Ausgang seiner Investition (vgl. D'Arienzo 1992: 377). Händler wie Sernigi traten zur damaligen Zeit als Außenstellen vermögender Financiers aus Florenz in Erscheinung und waren folglich unmittelbar berichtspflichtig, wenn es Neuigkeiten zu den Schiffsreisen gab, die von Florenz aus großzügig mitfinanziert wurden (vgl. Alessandrini 2006).
Eine zweite Textsammlung, die für die europäische Zirkulation des Wissens über portugiesische Seefahrten elementar zu sein scheint, ist die Zusammenstellung von Francesco da Montalboddo, die 1507 unter dem Titel *Paesi novamente ritrovati* gedruckt wurde. Darin enthalten sind nicht nur die *Navigazioni* von Alvise Cadamosto (die, wie bereits erwähnt, auch Aufschluss geben über die Reisen Pedro de Sintras), sondern zahlreiche weitere Texte über portugiesische Erkundungsfahrten, so beispielsweise zu den Reisen Vasco da Gamas, Pedro Alvares Cabrals, Amerigo Vespuccis und Cristoforo Colombos, neben vielen anderen. Im Kontext der italienisch-portugiesischen Zusammenarbeit scheint mir aber ein Text dieser Sammlung von besonderem Interesse zu sein, nämlich die Erinnerungen des Portugiesen Diogo Gomes.[10] Dieser Text ist ein erneutes Zeugnis des Transregionalismus der Epoche, abgefasst wurden Gomes' Erinnerungen nämlich zunächst von einem deutschen Gelehrten: Martin Behaim aus Nürnberg war Tuchhändler und führte die Sternenkarten des Regiomontanus am Hofe in Lissabon ein. Als Mitglied in der *Junta dos Mathematicos* war er direkter Berater von König João II. Behaims Niederschrift der Erinnerungen Diogo Gomes' wurden nicht nur in einer italienischen Textsammlung veröffentlicht, sie erwähnen auch einen oben bereits genannten Italiener, der im Auftrag der portugiesischen Krone die westafrikanische Küste erkundete: Antonio di Noli. So heißt es im Text:

> E com a ajuda de Deus, em doze dias cheguei a Barbacins, e achei ali duas caravelas, a saber: uma, na qual ia Gonçalo Ferreira, familiar do senhor Infante, vizinho da cidade do Porto, em Portugal, que levava cavalos para ali. E na outra caravela era capitão e mercador, levando também cavalos, António de Noli, genovês. [...] Eu e António de Noli, do porto de Zaza, fomos dois dias e uma noite a caminho de Portugal, e vimos ilhas no mar. E porque a minha caravela era mais veleira que a outra, cheguei eu primeiro a uma daquelas ilhas, onde vi areia branca, e, parecendo-me bom o porto,

[10] Die Erinnerungen des Diogo Gomes sind auch im Valentim Fernandes Manuskript enthalten, das ebenfalls 1507 in Portugal entstanden ist und dem mährischen Buchdrucker Valentim Fernandes zugeschrieben wird (vgl. Hendrich 2007). Das Manuskript ist in lateinischer Sprache verfasst und erhielt zunächst deutlich weniger Aufmerksamkeit als der gedruckte Text von Montalboddo.

> lancei a âncora e o mesmo fez António E disse-lhes que queria ser o primeiro a pôr pé em terra, e assim fiz, e nenhum indício de homem vimos aí. (Behaim 1956: 202–203)

Anschließend beschreibt Gomes den Verrat, den Noli aus seiner Sicht an ihm begangen hat, indem er aufgrund einer besseren Wetterlage früher in Lissabon ankam als Gomes und dem König von seinen Entdeckungen berichtete, ohne seinen Gefährten zu erwähnen. Dies erklärt, so Gomes, warum Noli die Rechte an den Inseln erhielt, obwohl sie sie beide gemeinsam entdeckt hatten:

> E depois vimos a ilha da Canária que se chama Palma, e em seguida fomos à ilha Madeira. E querendo ir a Portugal com o vento contrário fui às ilhas dos Açores, e António de Noli ficou na ilha da Madeira; com melhor tempo chegou a Portugal antes de mim, e pediu ao rei a capitania da ilha de S. Tiago, que eu descobrira; e o rei deu-lha, e ele a conservou até morrer. E eu com muito trabalho cheguei a Portugal, a Lisboa. (Behaim 1956: 203–204)[11]

Eine dritte Publikation, die nicht unerwähnt bleiben soll, ist die Textsammlung *Navigationi et viaggi* von Giovanni Battista Ramusio (1550, 1556, 1559). Erwähnenswert ist diese Sammlung deshalb, weil sie erneut zahlreiche Text vereint und einem breiten Publikum zugänglich macht, die von portugiesischen Errungenschaften zur See und in fernen Ländern berichten. So bündelt Ramusio ganz unterschiedliche Texte, wie beispielsweise noch einmal die *Navigazioni* Cadamostos, die Beschreibung der Reisen des oben bereits erwähnten Niccoló di Contis, dem eine frühe Umseglung des Kaps der guten Hoffnung im Jahr 1420 zugeschrieben wird, sowie eine Beschreibung der Seefahrten des Genuesen Girolamo da Santo Stefano (siehe Endnote xii). Bei den beiden letztgenannten Texten handelt es sich um Übersetzungen aus dem Portugiesischen ins Italienische. Gerade dank zahlreicher Übersetzungsaktivitäten konnte das Wissen und die Kunde um vermeintlich neue Erdteile zur damaligen Zeit in ganz Europa zirkulieren.
Zwei in der Anthologie enthaltene Berichte geben schließlich ein weiteres Mal Einblick in die vielfältigen translokalen Vernetzungen und Verstrickungen der damaligen Zeit: So enthält Ramusios Sammlung auch den Bericht über die Reisen eines gewissen Raimondo della Torre, der von Lissabon aus die Insel São Tomé ansteuerte, sowie die Beschreibung der Reise des Portugiesen Francesco Alvarez nach Äthiopien. Die erste Veröffentlichung seines 1527 verfassten Berichts erfolgte 1558 in französischer Sprachel Verstorben ist Alvarez in Rom, wo er sich ab Mitte der 1530er Jahre aufhielt. Das dreibändige Werk Ramusios ist überaus umfangreich und enthält insgesamt 27 verschiedene Textzeugnisse europäischer Eroberung in 'Übersee'. Einer der auch heute noch bekanntesten Texte dieser Sammlung ist zweifellos Antonio Pigafettas Bericht der Pazifiküberquerung unter der Führung Ferdinand Magellans. Pigafetta nahm als Italiener an der Mission des Portugiesen Magellan teil, beide im Auftrag der spanischen Krone. Nachdem Pigafettas Text anschließend für viele Jahre in Vergessenheit geraten war, wurde er 1800, abermals von einem Italiener, Carlo Amoretti aus Mailand, erneut in Druck gebracht, wodurch auch die Reise Magellans wieder bekannter wurde und sein Ruhm stieg.[12]

---

[11] Zur Insel Madeira findet sich bei Peschel (1877) eine interessante Beobachtung: Er schreibt, dass es sich auch bei Madeira um eine italienische Entdeckung gehandelt haben muss, und begründet diese Feststellung anhand kartographischer Beobachtungen: So werde Madeira auf einer Karte der Medici aus dem Jahr 1351 als *Insula do legname* vermerkt, eine Bezeichnung, die auch auf einer katalanischen Karte von 1375 wieder aufgegriffen wird. Diese Bezeichnung sei später auch ins Portugiesische übertragen worden, wodurch die Insel ihren bis heute gültigen Namen *Madeira* erhielt (Peschel 1877: 39).

[12] Auch die Beschreibungen zweier Italiener, die in portugiesischen Gewässern im indischen Ozean Handel trieben, sind in der Textsammlung enthalten: Girolamo da Santo Stefano, der 1491 über

Schluss

Durch die vorangegangenen Beispiele wurde deutlich, dass die portugiesischen Expansionen entlang der westafrikanischen Küste nicht als isolierte Leistung eines einzelnen Königreichs verstanden werden können. Vielmehr waren sie in ein dichtes Netz personeller, wirtschaftlicher und medialer Verflechtungen eingebunden, innerhalb derer italienische Akteure eine zentrale Rolle einnahmen. Kartographen, Kaufleute, Seefahrer, Dolmetscher, Drucker und Übersetzer agierten in überregionalen Beziehungszusammenhängen, die politische Grenzen häufig überschritten und auf wechselseitigem Nutzen beruhten. Italienische Kartographen integrierten Berichte portugiesischer Expeditionen in ihre Kartenwerke, die ihrerseits als Grundlage weiterer Fahrten dienten. Zugleich standen Seefahrer aus Genua, Venedig oder Florenz im Dienst der portugiesischen Krone, weniger aus nationaler Loyalität denn aus ökonomischen Interessen, sozialem Aufstiegsstreben oder biographischer Notwendigkeit. Nicht zuletzt wurden die Ergebnisse dieser Unternehmungen vielfach erst durch italienische Publikationsprojekte europaweit bekannt. Briefe, Sammelbände und Übersetzungen speisten das gewonnene Wissen in das gelehrte und kaufmännische Umfeld ein und konnten – wie im Falle Jean de Béthencourts – selbst zum Ausgangspunkt neuer Unternehmungen werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint 'Entdeckung' weniger als individueller Akt einzelner Seefahrer oder Herrschaftshäuser denn als Ergebnis kooperativer Prozesse, die auf Mobilität, Mehrsprachigkeit und der Nutzung bestehender Austauschstrukturen beruhten. Gerade die italienischen Republiken boten hierfür günstige Voraussetzungen: Die früh einsetzende Renaissance begünstigte Sammlung und Systematisierung von Wissen; in den Seerepubliken Venedig und Genua war ein profunder Erfahrungsschatz in Navigation, Schiffsbau und Kartographie gewachsen; florentinische Bankhäuser engagierten sich zunehmend im Überseehandel; und die Konkurrenz zwischen den italienischen Republiken förderte eine verstärkte Orientierung nach Westen. Die portugiesische Krone griff auf diese Ressourcen gezielt zurück und integrierte sie in ihre Expansionspolitik – ohne diese vielfältigen Impulse hätte die frühe Erkundung der westafrikanischen Küste vermutlich einen anderen Verlauf genommen.

Bibliografie

Alessandrini, Nunziatella (2006): "La presenza italiana a Lisbona nella prima metà del Cinquecento", in: *Archivio Storico Italiano*, Vol. 164, No. 1. 37–54.

Astengo, Corradino (2000): *La cartografia nautica mediterranea dei secoli XVI e XVII.* Genua: Erga.

Astengo, Corradino et al. (2013): *Da Noli a Capo Verde. Antonio de Noli e l'inizio delle scoperte del Nuovo Mondo.* Savona: Sabatelli.

Behaim, Martin (1956): "Relações do descobrimento da Guiné de Diogo Gomes", in: Brásio, António (Hg.): *Monumenta Missionaria Africana. Africa Ocidental (1342–1499).* Lissabon: Agência Geral do Ultramar. 182–213.

---

das Rote Meer nach Indien, Ceylon und Sumatra segelte (in Begleitung des Genuesen Girolamo Adorno, vgl. Longhena 1929), und Giovanni da Empoli, den 1503 und 1510 der portugiesische Admiral Alfonso de Albuquerque für seine Expeditionen nach Indien anheuerte (vgl. Spallanzani 1999).

Boccaccio, Giovanni (1830): "Della Canaria e delle altre isole oltre ispania nell'oceano nuovamente ritrovate", in: Ciampi, Sebastiani (Hg.): *Monumenti di un manoscritto autografo: Lettere inedite di messer Giovanni Boccaccio*. Milano: Bossi. 64–71.

Bontier, Pierre/Le Verrier, Jean (1872): *The Canarien, or, Book of the Conquest and Conversion of the Canarians in the Year 1402 by Messire Jean de Bethencourt*. London: Hakluyt.

Cadamosto, Alvise (1956): "Viagens de Cadamosto e Pedro de Sintra", in: Brásio, António (Hg.): *Monumenta Missionaria Africana. Africa Ocidental (1342–1499)*. Lissabon: Agência Geral do Ultramar. 287–373.

Caddeo, Rinaldo (1929): *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Cà da Mosto, Antoniotto Usodimare e Niccoloso da Recco*. Milano: Alpes.

Cantù, Francesca (2007): "La presenza degli italiani in Portogallo nell'età delle scoperte", in: *Bollettino della società geografica italiana*, XII. 637–648.

Cioranescu, Alejandro (1982): *Juan de Béthencourt*. Santa Cruz de Tenerife: Aula de Cultura de Tenerife.

D'Arienzo, Luisa (1992): "L'apertura delle rotte atlantiche nell'età delle scoperte. La partecipazione italiana", in: *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*. Atti della Società Ligure di Storia Patria. Nuova serie (32/2). Società Ligure di Storia Patria, Genova. 363–378.

Edson, Evelyn (2007): *The World Map, 1300–1492. The Persistence of Tradition and Transformation*. Baltimore: John Hopkins University Press.

Greene, George Washington (1837): *The Life and Voyages of Verrazzano*. Cambridge: Folsom, Wells, and Thurston.

Hendrich, Yvonne (2007): *Valentim Fernandes – Ein deutscher Buchdrucker in Portugal um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert und sein Umkreis*. Berlin: Peter Lang.

Hunter, Douglas (2012): *The Race to the New World. Christopher Columbus, John Cabot and a Lost History of Discovery.* Vancouver: Douglas & McIntyre.

Krüger, Reinhard (2000): "Stationen auf Portugals Weg nach Brasilien. Von den *aventureiros* von Lissabon nach Abu-Idrisi (1154) bis zur Durchbrechung des Cabo de Não (1447)", in: *Lusorama*, 43–44. 40–91.

Longhena, Mario (Hg., 1929): *Viaggi in Persia, India e Giava di Nicolò Conti, Girolamo Adorno e Girolamo da Santo Stefano.* Mailand: Alpes.

Lunde, Paul (1992): "Piri Reis and the Columbus Map", in: *Aramco World*, 43/3. 48–59.

Martín Rodríguez, Fernando Gabriel (1986): *La primera imagen de Canarias. Los dibujos de Leonardo Torriani*. Santa Cruz de Tenerife: Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.

Peschel, Oscar (1877): *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*. Stuttgart: Cotta.

Rackl, Joseph (1898): *Die Reisen des Venetianers Alvise da Ca da Mosto an der Westküste Afrikas (1455 u, 1456)*. Nürnberg: Bieling-Dietz.

Scheller, Benjamin (2016a): "Erfahrungsraum und Möglichkeitsraum. Das subsaharische Westafrika in den *Navigazioni Atlantiche* Alvise Cadamostos", in: Baumgärtner, Ingrid/ Falchetta, Piero (Hg.): *Venezia e la nuova oikoumene: cartografia del Quattrocento / Venedig und die neue Oikoumene: Kartographie im 15. Jahrhundert*. Roma: Viella. 201–220.

Scheller, Benjamin (2016b): "Verkaufen, Kaufen und Verstehen. Die Atlantikexpansion der Europäer, die Fernhändler und die neue Erfahrung des Fremden im 14. und 15. Jahrhundert", in: Borgolte, Michael/Jaspert, Nikolas (Hg.): *Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume.* Ostfildern: Thorbecke. 233–260.

Scheller, Benjamin (2019): "Kaufleute als Ethnographen. Die Berichte über die Expeditionen zu den Kanarischen Inseln und an die Küste Westafrikas des 14. und 15.Jahrhunderts", in: Schulz, Raimund (Hg.): *Maritime Entdeckung und Expansion. Kontinuitäten, Parallelen und Brüche von der Antike bis in die Neuzeit*. Berlin: De Gruyter. 335–360.

Sernigi, Girolamo (1898a): "Girolamo Sernigi's first letter to a gentleman at Florence", in: Ravenstein, Ernest George (Hg.): *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497–1499*. London: The Hakluyt Society. 123–136.

Sernigi, Girolamo (1898b): "Girolamo Sernigi's second letter to a gentleman of Florence", in: Ravenstein, Ernest George (Hg.): *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497–1499*. London: The Hakluyt Society. 137–141.

Sernigi, Girolamo (1898c): "Extracts from Girolamo Sernigi's letter to his Brother", in: Ravenstein, Ernest George (Hg.): *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497–1499*. London: The Hakluyt Society. 141–142.

Spallanzani, Marco (1999): *Giovanni da Empoli. Mercante navigatore fiorentino*. Firenze: Studio per edizioni scelte.

Torriani, Leonardo (1959): *Descripción e historia del reino de las islas canarias antes Afortunadas, con el parecer de su fortificaciones*. Santa Cruz de Tenerife: Goya.

Tymowski, Michal (2014): "Death and Attitudes to Death at the Time of Early European Expeditions to Africa (15th Century)", in: *Cahiers d'études africaines*, 215. 1–21.

Usodimare, Antoniotto (1956): "Carta de Antoniotto Usodimare", in: Brásio, António (Hg.): *Monumenta Missionaria Africana. Africa Ocidental (1342–1499).* Lissabon: Agência Geral do Ultramar. 381–383.