



# DER SCHATZ DER „BOM JESUS“

Glücksfund in Namibia: ein Schiffswrack aus dem 16. Jahrhundert – vollständig erhalten!

*Tausende solcher Goldmünzen lagen im Sand der Diamantenküste.*



Von Lissabon aus segelte die „Bom Jesus“ im Frühjahr 1533 an Afrika entlang, um dann in einem Bogen das Kap der Guten Hoffnung zu umrunden (Karte rechte Seite). Als sie dort in schweren Sturm geriet, war ihr Schicksal besiegelt.

TEXT ROFF SMITH

FOTOS AMY TOENSING

Geschichte verläuft nur selten wie im Märchen. Manchmal aber doch. Wir sind im 16. Jahrhundert, ein portugiesisches Handelsschiff ist unterwegs zu einem der berühmten Gewürzhäfen an Indiens Küste. Noch bevor es die Südspitze Afrikas umrundet hat, gerät es in einen Sturm und kommt weit vom Kurs ab. Tage später sinkt es an einer nebelverhangenen Küste, wo dereinst Millionen Karat an Diamanten gefunden werden sollten – eine grausame Verhöhnung jedes Seemannstraums vom Reichwerden. Keiner der Schiffbrüchigen kehrt nach Hause zurück.

Dieses Unglück wäre ohne glückliche Fügung auf immer vergessen geblieben. Am 1. April 2008 fällt Robert Burrell, dem Chefgeologen der Diamantmine „Namdeb“ bei der Arbeit im Sperrgebiet ein seltsamer halbrunder Stein auf. Dann noch einer. Neugierig nimmt er sie in die Hand. Nein, das ist Metall! Und es trägt eine Markierung. Es sind – wie sich bald herausstellt – sogenannte Halbgossenkugeln aus Kupfer,

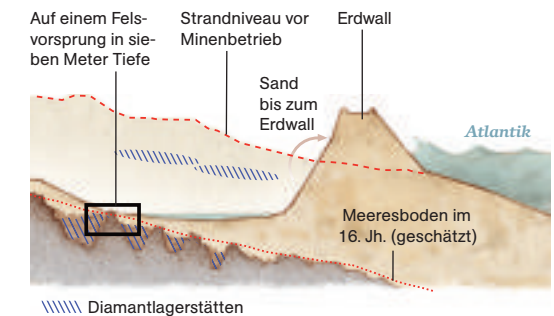


ILLUSTRATION: JON FOSTER. KARTE: NGM MAPS. QUELLEN: JOSÉ MANUEL MALHÃO PEREIRA, MARINEAKADEMIE LISSABON (KARTE); FILIPE VIEIRA DE CASTRO, CENTER FOR MARITIME ARCHAEOLOGY AND CONSERVATION (ILLUSTRATION)



**Nahe der Mündung des Oranje im Süden Namibias fördert die Firma De Beers Diamanten. Ein zehn Meter hoher Erdwall schützt den riesigen Tagebau vor den Atlantikbrechern. So blieb die Küstenlinie abgeschottet – und das gesunkene portugiesische Handelsschiff „Bom Jesus“ bis zum April 2008 unentdeckt.**

#### Fundstätte des Wracks



KARTE: NGM MAPS. ILLUSTRATION: NG ART. QUELLE: NAMDEB DIAMOND CORPORATION. SCHAUBILD NICHT MASSSTABGETREU

punziert mit dem Dreizack-Signet der Fugger aus Augsburg (siehe Beitrag auf Seite 50).

Als Burrell an diesem Morgen auch noch «einige Röhren aus Kupfer oder Bronze» findet, lässt er den Betrieb in Minenabschnitt 1 stoppen und das Areal absichern. Tags darauf schickt er eine E-Mail mit Fotos an Dieter Noli, den Minenarchäologen von „Namdeb“. Und der erkennt es sofort: Hinterladerkanonen, Berco genannt, aus der Zeit um 1535.

In den nächsten Tagen konnten sich Noli und die plötzlich zu Schatzgräbern gewordenen „Namdeb“-Kumpel kaum noch einkriegen. Fast 20 Tonnen Kupfer, dazu Kanonen und Schwerter, Elfenbein und Blei, Holzteile und Seilreste, Astrolabien, Musketen, Küchenpfannen – insgesamt mehrere tausend Objekte buddelten sie nach und nach aus dem Sand. Und Gold: sage und schreibe 2159 schöne, schwere Münzen!

Zumeist spanische Excelentes mit den Konterfeis des Königspaares Ferdinand und Isabella, dazu venezianische, maurische, französische Prägungen und vor allem herrliche Portuguez-Münzen mit dem Wappen von König João III.

Die Sensation lag bald zutage: Dies war das bei weitem älteste, jemals an den Küsten der Subsahara entdeckte Schiffswrack – und das wertvollste dazu. Doch keiner der Schätze beflügelt seither die Phantasien eines inzwischen internationalen Forscherteams so sehr wie das Wrack selber. Ein portugiesischer Ostindienfahrer aus dem frühen 16. Jahrhundert, aus den frühesten Tagen des Welthandels! Samt Schatz- und Warenladung unberührt erhalten.

«Ein Fund von unschätzbarem Wert», sagt Francisco Alves, der Doyen der portugiesischen Unterwasserarchäologen und Leiter der Meeresarchäologie im Kulturministerium. «Wir

wissen sehr wenig über diese Schiffe. Und es ist erst das zweite, das archäologisch ausgegraben werden konnte. Alle anderen wurden von Schatzsuchern geplündert.»

Doch auf dem Gelände einer der schwerstbewachten Diamantminen der Welt, an einer Küste mit dem Namen Sperrgebiet, waren Schatzsucher noch nie ein Problem. Und für die Arbeiter von De Beers und die Beamten der namibischen Regierung war es schon abenteuerlich genug, wochenlang mal nicht nach Diamanten, sondern nach Geschichte zu schürfen.

Die mit dem Fund befassten Wissenschaftler werden Jahre zur Sichtung und Aufarbeitung brauchen. «Wir wissen noch recht wenig», sagt Filipe Vieira de Castro. Der gebürtige Portugiese ist an der Texas A&M-Universität ein Fachmann für Schiffsarchäologie. Seit gut zehn Jahren untersucht er portugiesische Handels-

schiffe – die sogenannten Naos – und entwirft entsprechende Computermodelle. «Das Wrack wird uns neue Erkenntnisse zu Rumpfgestaltung, Takelage und der Entwicklung dieser Schiffe liefern. Aber auch Alltagsdetails. Wie und was an Bord gekocht wurde. Was die Seeleute auf solch langen Reisen mitführten.»

Bereits jetzt sind durch kluge Detektivarbeit in den Königlichen Archiven von Lissabon so viele Mosaiksteine zusammengetragen worden, dass die Geschichte einer lang vergessenen Reise und eines verschwundenen Schiffs wieder zum Vorschein kommt. Eine Geschichte voller Gold, aber auch voller Ironie und Allegorie.

Die Erzählung beginnt an einem frischen Frühlingstag in Lissabon. Freitag, den 7. März 1533, um genau zu sein. Stolz segelten die großen Naos, die in jenem Jahr die Indienflotte bildeten, den Tejo hinunter und hinaus auf den Atlantik: der Ruhm Portugals, die Spaceshuttles der damaligen Zeit. Sie liefen aus zu einer 15-monatigen Odyssee, aber mit einem klaren Auftrag: ein Vermögen an Pfeffer und Gewürzen nach Europa zu holen. Aus Goa, Cochín, Sofala, Mombasa, Sansibar, Ternate. Diese sagenhaften Orte, einst so unerreichbar wie die Sterne, waren nun reguläre Anlaufhäfen.

Die portugiesischen Schiffe, die da 1533 „nach Indien“ ausliefen, waren robust und



*Mit Pickel, Meißel und Bürste legen die Archäologen die verstreute Fracht des Segelschiffs frei. Viele kleine Stücke sind in einer steinharten Schicht aus Sand und zersettem Eisen eingeschlossen.*



*Videoüberwacht bergen Forscher und Minenarbeiter die Reste der „Bom Jesus“ und deren Fracht in nur zehn Wochen. Der diamanthaltige Sand rund um das Wrack wird mit Schläuchen abgesaugt.*

tüchtig. Zwei waren nagelneu und gehörten dem König. Eines davon hieß „Bom Jesus“ – „Guter Jesus“. Kapitän auf dieser Nao war ein gewisser Dom Francisco de Noronha. Und mit ihm an Bord waren an die 250 Leute: Matrosen, Soldaten, Händler, Priester, Adlige, Sklaven.

EINEM ANONYMEN WRACK, 500 Jahre alt und überraschend an einer fernen Küste entdeckt, einen Namen und eine Geschichte zuzuordnen, erfordert eine gute Spürnase und ein ordentliches Quantum Glück. Zumal, wenn es wie in diesem Fall um ein portugiesisches Wrack geht. Das spanische Kolonialreich hinterließ bergeweise Dokumente – doch in Portugal tilgte im November 1755 eine Erdbeben-, Tsunami- und Brandkatastrophe Lissabon praktisch von der Landkarte. Die Casa da India, das Gebäude, in dem der Großteil der kostbaren Landkarten,

Seekarten und Verschifflisten aufbewahrt wurde, stürzte in den Tejo.

«Das hat eine riesige Lücke in unserer Geschichte hinterlassen», sagt der Meeresarchäologe Alexandre Monteiro, der auch für das portugiesische Kulturministerium arbeitet. «Es gibt keine Indienarchive mehr, in denen wir forschen könnten. Wir brauchen phantasievollere Mittel, um die Geschehnisse zu ergründen.»

In diesem Fall kam ein entscheidender Hinweis von den ebenso schönen wie seltenen Portuguez-Münzen der „Bom Jesus“. Sie wurden nicht lange geprägt, nämlich nur zwischen 1525 und 1538. Dann wurden sie aus dem Verkehr gezogen, eingeschmolzen und nicht mehr ausgegeben. Ein klares Indiz dafür, dass das Schiff innerhalb dieses Zeitfensters von 13 Jahren unterwegs war. Und die Kupferingots sind ein klarer Beleg, dass das Schiff auf der Hinfahrt

war. Das wertvolle Metall war in Indien ein begehrtes Zahlungsmittel im Gewürzhandel.

Die vollständigen Aufzeichnungen aus der Casa da India gingen 1755 verloren. Doch ein paar faszinierende Fragmente sind in Archiven und Bibliotheken erhalten geblieben. Darunter die „Relações das Armadas“, eine Art Schiffsregister. Daraus geht hervor, dass zwischen 1525 und 1600 auf dem Weg nach Indien 21 Schiffe verschwanden. Nur eines davon sank irgendwo vor Namibia: die „Bom Jesus“, die 1533 in See stach und «bei der Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung verloren ging».

Ein weiterer Beleg findet sich in einem Brief, den Monteiro in den Königlichen Archiven entdeckte. Er datiert vom 13. Februar 1533 und besagt, dass König João kurz zuvor einen Ritter nach Sevilla gesandt hatte, um dort bei einer Händlervereinigung Gold im Wert von 20000

Cruzados abzuholen. Geld, das die Geschäftsleute in die Flotte investiert hatten, die bald nach Indien segeln würde und zu der auch die „Bom Jesus“ gehörte. Archäologen hatten gerätselt, warum das Wrack so viele spanische Münzen enthielt: etwa 70 Prozent der Goldstücke – das war unerwartet viel für ein portugiesisches Schiff. «Dieser Brief liefert eine mögliche Erklärung», sagt Monteiro. «Die Spanier haben wohl reichlich in die Flotte von 1533 investiert.»

Ein seltener Band aus dem 16. Jahrhundert, die „Memória das Armadas“, bietet sogar einen Blick auf die „Bom Jesus“. Dieses Gedenkbuch enthält Illustrationen der Flotten, die nach Vasco da Gamas Pionierfahrt 1497 alljährlich nach Indien ausliefen. Eine der Vignetten für das Jahr 1533 zeigt ein Schiff, das in den Wellen versinkt. Darüber den Namen „Bom Jesus“, darunter das schlichte Epitaph *«perdido»* – «verloren».

Was war passiert? Von Lissabon aus fuhr die Flotte zunächst längs der afrikanischen Küste, nahm dann Kurs auf Südamerika, um in einem Bogen das Kap der Guten Hoffnung zu umsegeln. Dabei gerieten die Indienfahrer in schweren Sturm und wurden in alle Winde verstreut. Es gibt nur vage Einzelheiten. Ein Reisebericht des Flottenkommandanten Dom João Pereira ging verloren. Erhalten blieb eine Notiz, dass die „Bom Jesus“ bei stürmischem Wetter irgendwo am Kap untergegangen sei. Man kann sich leicht vorstellen, was da geschehen war: Im Sturm wurde das Schiff zum Spielball der mächtigen Winde und Strömungen und trieb hilflos mehrere hundert Kilometer weit nach Norden. Als die Namib-Wüste in Sicht kam, lief es etwa 140 Meter vor der Küste auf einen Felsen. Der Aufprall riss ein großes Stück aus dem Heck. Tonnenweise ergossen sich die Kupferingots ins Meer. Es war das Ende der „Bom Jesus“.

FÜNF JAHRHUNDERTE SPÄTER stehen wir an einer leicht surreal wirkenden Schiffsausgrabungsstätte. Mit Hüten und Sonnenschutzcreme ausgerüstete Wissenschaftler arbeiten etwa sechs Meter unterhalb des Meeresspiegels an einem gesunkenen Schiff. Hinter einem an der Basis etwas undichten massiven Erdwall rauscht der Atlantik. Ein rund um den Fundort installiertes Videoüberwachungssystem zeichnet alle Bewegungen auf – und erinnert uns daran, dass es sich hier bei aller Aufregung um das Schatzschiff letztendlich um eine



*Diese zehn Zentimeter lange Spritze (oben) wurde seinerzeit vermutlich benutzt, um an Syphilis Erkrankten kleine Dosen von Quecksilber zu injizieren. Ein halbes Jahr bevor das Schiffswrack gefunden wurde, hatte ein „Namdeb“-Mitarbeiter gut vier Kilometer entfernt diese Mastspitze (unten) der „Bom Jesus“ entdeckt.*



*Der Polizist Shivolo Onesimus (oben, Mitte) und Angestellte der Diamantmine sorgen für Sicherheit auf dem Grabungsgelände. Besonders wertvoll sind diese Astrolabien (unten), mit denen Seefahrer einst den Winkel der Sonne oder von Sternen über dem Horizont und damit den Breitengrad bestimmten, auf dem sie sich befanden.*



*Schiffsmeldung anno 1533. Mit einer drastischen Vignette verzeichnete die „Memória das Armadas“ den Verlust der „Bom Jesus“ und deren Kapitän Dom Francisco de Noronha: «perdido» – «verloren». Die Entdeckung des Wracks wurde für den Archäologen Dieter Noli (rechts mit einem geborgenen Pulverhorn) zum wissenschaftlichen Abenteuer seines Lebens.*



ILLUSTRATION: BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL

Diamantmine handelt, und eine wertvolle dazu. Es kann gut sein, dass lose Diamanten im Sand liegen, den die Archäologen wegbürsten.

«Ohne die Kupferingots, die alles beschwerten, wäre hier nichts übrig geblieben», sagt Bruno Werz. Der Direktor des Südafrikanischen Instituts für Meeresarchäologie wurde aus Kapstadt geholt, um bei der Ausgrabung zu helfen.

Ein Team von Forschern dokumentiert die Fundsituation minutiös. Jeder Millimeter wird gemessen, fotografiert und mit einem 3-D-Laserscanner digitalisiert. Und immer wieder stellt man sich vor, wie sich diese Tragödie wohl abgespielt haben mag: Trümmer von Rumpf und Vorderdeck und ein Gewirr aus Segeln und Takelage wirbeln in der Dünung umher, treiben mit der Strömung fort und brechen dabei auseinander. Minenarbeiter fanden eine wuchtige Mastspitze aus Holz mehr als vier Kilometer weiter nördlich an der Küste.

Und was geschah mit den Menschen? Mit Dom Francisco und seinen Leuten?

«Ein winterlicher Sturm vor dieser Küste ist eine ernste Sache», sagt Dieter Noli. Er lebt und arbeitet hier seit mehr als zehn Jahren. «Es wird scheußlich gewesen sein, mit Windgeschwindigkeiten von über 125 Stundenkilometern und hohen Brechern. Und so gut wie unmöglich, an Land zu kommen. Aber wenn das Schiff an

einem der ruhigen Nebeltage, die es hier auch gibt, angetrieben wurde, dann ergeben sich interessante Möglichkeiten.»

Vielleicht war das der Fall. Der Fund menschlicher Fußknochen in einem unter mehreren Holzbalken eingeklemmten Schuh lässt vermuten, dass zumindest ein Mensch nicht überlebte. Doch das sind die einzigen auf dem Wrack geborgenen menschlichen Überreste. Und es wurden nur wenige persönliche Gegenstände gefunden. Daher glauben die Archäologen, dass sich manche oder fast alle Schiffbrüchigen an Land retten konnten.

Und was dann? Es ist einer der unwirtlichsten Orte der Welt, eine unbewohnte Wüste aus Sand und Gestrüpp von mehreren hundert Kilometern Ausdehnung. Es war Winter. Die Überlebenden froren, waren nass, erschöpft und mittellos. Es gab keine Hoffnung auf Rettung



oder einen Suchtrupp, denn niemand wusste, dass sie am Leben waren oder hatte auch nur eine Ahnung, wo man sie hätte suchen sollen. Trotzdem, so Noli, könnte der eine oder andere überlebt haben. Trinkwasser gab es am Oranje, nur 25 Kilometer südlich des Wracks. Und Nahrung wie Meeresfrüchte, Seevogeleier und Wüstenlandschnecken war reichlich vorhanden.

Gleich, welches Los sie schließlich erwartete: Die Überlebenden der „Bom Jesus“ konnten die Ironie, mit der das Schicksal ihre lange zuvor in Lissabon gesprochenen Gebete beantwortete, nicht einmal erahnen. Auf der Suche nach Reichtum und Glück waren sie zu einer großen Reise aufgebrochen und hatten gelobt, als Dank hinterher Andenken zu stiften. Nun waren sie hier an einer Küste unvorstellbarer Reichtümer gestrandet. An dem 300 Kilometer langen Wüstenstreifen gab es eine so unglaubliche Menge

an Diamanten, dass Anfang des 20. Jahrhunderts der Forschungsreisende Ernst Reuning mit einem Reisegefährten wettete, wie lange man wohl brauchen würde, um eine Blechtasse mit lose im Sand herumliegenden Edelsteinen zu füllen. Ganze zehn Minuten.

Lange schwemmte der Oranje Millionen, wenn nicht sogar Milliarden Diamanten aus bis zu fast 3000 Kilometern landeinwärts liegenden Ablagerungen heran. Nur die hochwertigsten Steine, manche mehrere hundert Karat schwer, überstanden die Reise. An der Flussmündung gelangten sie in den Atlantik und wurden dann an die Küste gespült – von derselben kalten Strömung, die an einem Unglückstag im Jahr 1533 auch die „Bom Jesus“ in ihr nasses Grab trieb.

➔ Mehr zu diesem Thema und weiterführende Links unter [www.nationalgeographic.de/fuggerwrack](http://www.nationalgeographic.de/fuggerwrack)

# DIE SPUR DER FUGGER

Die „Bom Jesus“ erweist sich als einzigartige Zeitkapsel aus den frühen Jahren des Welthandels.

Der Dreizack wies den Weg. Geborstene Kanonenrohre, zersplitterte Planken und dann diese „Steine“, wie sie kein Lebender je gesehen hatte. Seit Dieter Noli die erste Kupferhalbkugel mit dem wohl berühmtesten Markenzeichen der frühen Neuzeit in Händen hielt, weiß er, dass am 1. April 2008 eine Sternstunde der Archäologie begann. «Wir haben hier einen Jahrhundertfund», sagt er mit seinem Indiana-Jones-Lächeln. «Eine Epoche in einem Schiffswrack!»

Tonnenweise Fugger-Kupfer. Münzen aus Portugal, Spanien, Italien. Waffen und Utensilien wie aus dem Museum. Elfenbein aus Westafrika. Ein Stück um Stück geborgenes Handelsschiff, 1533 auf der Fahrt nach Indien zerschellt an der Küste von Namibia – die Reste eines Unglücks, aber fast durchweg gut erhalten. Eine dramatischere Momentaufnahme jener Zeit, als die Globalisierung begann, kann man sich kaum vorstellen.

Dass der Fund ein Schiff ist, könnte prototypischer nicht sein. Schiffe waren die Vehikel der Entdeckungen. Mit Schiffen hatten kühne Seefahrer wie Bartolomeu Diaz und Kolumbus, Vasco da Gama und Magellan den Erdball erkundet und neue Wege erschlossen. Ihnen folgten nun die Händler. Denn es lockten neue Absatzmärkte und begehrte Ware: Pfeffer und Muskat, Ingwer und Zimt brachten in Europa tausendfachen Gewinn. Jedes Frühjahr lief eine Handelsflotte



von Lissabon nach Indien aus, im März 1505 die erste mit deutscher Beteiligung. In der Hand hatten diese so riskanten wie profitablen Unternehmungen die Weltmächte jener Zeit: Portugal und Spanien. Die Handelsgüter und das Kapital lieferten die Geldmächte der Epoche: allen voran die Fugger, die Welser und eine nicht minder rührige Riege weiterer Familien aus Augsburg, Nürnberg und anderen Reichsstädten.

«Für die deutsche Handelsgeschichte ist die „Bom Jesus“ ein absoluter Glücksfall», sagt der Kulturwissenschaftler Wolfgang Knabe. Als Gründer des Fernhandelsmuseums „Mercateum“ in Königsbrunn und Experte für die Anfänge der modernen Weltwirtschaft spielt er den historischen Part in Nolis internationalem Forscherteam. Besonders aufregend findet er, «dass uns dieser Fund Dinge an die Hand gibt, von denen wir viele bisher nur von bildlichen Darstellungen



*Hafenszene anno 1547 an den Kais des Tejo in Lissabon (rechts). Von hier legte 1533 auch die „Bom Jesus“ ab, um nach Indien zu segeln und Gewürze zu kaufen. Beladen war das Schiff vor allem mit Frachtgut aus den Minen und Manufakturen des reichsten Mannes der damaligen Welt: des Augsburger Handelsherrn Anton Fugger (links).*

oder aus dem Museum gekannt haben: Man sieht in ein Schaufenster, in dem alle damaligen Exportwaren nach Indien präsentiert sind».

Regelrecht ins Schwärmen bringt ihn die Vorstellung, wie das einst an den Kais von Lissabon ablief. «Die Indienfahrer des Jahres 1533 werden beladen, darunter auch die „Bom Jesus“. Mit Rohstoffen, Metallen, Waffen, Gebrauchsgegenständen aus halb Europa, angeliefert über die großen Seehäfen Danzig, Antwerpen, Venedig, Genua, Sevilla und Cadiz.» Es sind durchweg Waren, die hohen Gewinn bringen, denn die koloniale Expansion der Europäer hat neue Märkte und neue Bedürfnisse geschaffen. Und hier werden sie bedient. Eine ideale Situation für die schon damals exportorientierte deutsche Industrie. Fugger & Co. produzieren in bester Qualität, was die Welt begehrt. Die Portugiesen stellen Schiffe und Logistik. Bis ins Kleinste ausgefeilte Verträge zwischen dem König und den Handelsherren regeln das Geschäft.

Wie hart dieses Geschäft war, zeigt eine Episode, noch bevor die „Bom Jesus“ in See ging. Das Schiff, 29 Meter lang und gut acht Meter breit, war kleiner als die übliche Nao der Indienfahrer. Dom Francisco de Noronha, als Kapitän auserselbst, passte das überhaupt nicht. Alexandre Monteiro, der portugiesische Meeresarchäologe in Nolis Team, fand Briefe, die belegen, dass der offenbar erfahrene Seemann dieses Schiff am liebsten gar nicht übernommen hätte. Denn jeder Zentimeter weniger bedeutete weniger Gewinn für ihn und jeden seiner Crew. Die Heuer war erbärmlich, und nur wer selber möglichst viele eigene Einkäufe nach Hause bringen konnte, kam auf seine Rechnung – oder mit Glück zum großen Reibach.

Ohnehin herrschte wohl nichts als beklemmende Enge auf den Frachtern der frühen Jahre. Allein auf der „Bom Jesus“ waren vermutlich an die 250 Mann: Mannschaft und Offiziere, dazu mehr als hundert Soldaten und rund 40





*Gewichte einer Nürnberger Handwaage (links) aus dem Wrack der „Bom Jesus“. Ihren Gebrauch hat 1514 der flämische Maler Quentin Massys auf seinem Gemälde „Der Geldwechsler und seine Frau“ festgehalten.*



Passagiere. Natürlich Verpflegung (vom Schiffsbrot bis zu Hühnern, Hasen und anderen kleinen Schlachttieren). Und eine Ladung, die gewiss keine Handbreit Platz ungenutzt ließ.

Als Erstes fallen da die – im wahrsten Sinn des Wortes – großen Brocken auf. Fast 20 Tonnen Kupfer, insgesamt 1845 Halbgossenkugeln, jede vier bis 19 Kilo schwer. Qualitätsklasse „Fugger Export“, viele der damals in solcher Form gehandelten Barren punziert mit dem Dreizack im Kreis, der Trademark von Anton Fugger. Der Handelsherr aus Augsburg, Nachfolger von Jakob Fugger, der sein Bank- und Handelshaus zum ersten Großkonzern der Welt entwickelt hatte, war der reichste (und einflussreichste) Mann seiner Zeit. Und Kupfer, vergleichbar etwa dem Erdöl unserer Tage, war seine Fortüne. Der Stoff für die Kessel und Kannen des kleinen Mannes, genauso wie für die Kanonen von Königen und Condottieri. In diesem Fall ein ideales Zahlungsmittel: Damit ließ

sich in Indien, einem Land ohne Kupfervorkommen, vorteilhaft der sündteure Pfeffer kaufen.

So landete in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts viel Metall aus den Minen in Kärnten, Tirol und Ungarn in den Depots der Gewürzmoguln von Goa und Cochin. In großen Mengen lieferte der Fugger-Konzern auch Produkte aus Messing, einer Legierung von Kupfer und Zink, nach Westafrika. Immer mit den Portugiesen via Antwerpen und Lissabon. Allein in den Jahren 1548 bis 1551 waren das: 6750 Zentner Messingringe (als Schmuck für Arme und Beine), 24000 Töpfe und 1800 Näpfe, dazu 4500 Barbierbecken und 10500 Kochkessel aus Messing. Alles vertraglich festgelegt, und bestimmt nicht zum ersten Mal.

Gut möglich, dass auch die „Bom Jesus“ derlei Ware für den Handelsplatz Elmina im heutigen Ghana an Bord hatte. Jedenfalls könnte sie dort jene fast 70 Stoßzähne geladen haben, die nun in Namibia aus dem Sand geborgen wur-

den. Gedacht war das Elfenbein ebenfalls für den Tausch gegen Gewürze. So wie die dreieinhalb Tonnen Zinn (um daraus Teller oder auch Bronzekanonen zu gießen). Die sechseinhalb Tonnen Blei (etwa zur Fensterverglasung). Die Mengen an Zinnober und Quecksilber (zum Beschichten von Spiegeln). Womit wir schon wieder beim Montan-Multi Fugger wären.

Gibt es denn etwas in dieser Fracht, das nicht aus seinen Minen, Hammerwerken, Gießereien kommt? «Mit Materialproben und -vergleichen könnte man heute durchaus feststellen, was alles aus Fuggerscher Produktion stammt und was nicht», sagt Knabe. Der blendende Schatz der „Bom Jesus“, die mehr als 2500 Gold- und Silbermünzen, sicher nicht. Wohl kaum auch Halbfertigprodukte wie die vielen Schwertklingen und Besteckgriffe. Oder die „Nürnberger Tand“ genannten Scharniere, Schnallen und Beschläge. Oder die im Dutzend gefundenen Musketen und Arkebusen. In Fuggers nähere

Heimat weisen indessen auch sie: in das damals blühende, höchst vielseitige metallverarbeitende Gewerbe des süddeutschen Raums.

Wahrscheinlich aus einer portugiesischen Werkstatt stammen die drei Astrolabien, die mit dem Wrack geborgen wurden. Doch ihre Machart ist Kennern bisher noch nie untergekommen. Malhao Peirera, der portugiesische Navigationsexperte im „Bom Jesus“-Team, hält sie denn auch – kleine Sensation in der großen dieses Fundes – für die ältesten bisher entdeckten maritimen Sternhöhenmesser der Welt.

Sie liegen einstweilen, wie alle anderen Artefakte aus dem Wrack der „Bom Jesus“, sicherheitsverwahrt in Namibia. «Diese mehr als 7000 Puzzleteile sind ein wunderbares Schaubild des 16. Jahrhunderts», sagt Knabe. «Wir müssen es nur zusammensetzen, und das wird Zeit und Geduld und Geld erfordern.»

In unseren Zeiten globaler Kooperation doch eine Ehrensache, möchte man meinen.



Die Portokasse der „Bom Jesus“  
enthielt den größten Goldschatz seit  
Funden aus dem Alten Ägypten:  
fast 22 Kilo. Spanische Münzen mit  
Porträts von Ferdinand und Isabella,  
dazu portugiesische, florentinische  
(unten Mitte), maurische (oben  
rechts): insgesamt mehr als 2500.

Der portugiesische Handel belebte das deutsche Handwerk.

*Haushaltswaren wie dieser Krug aus Zinn (rechte Seite) könnten sowohl zum Handelsgut der „Bom Jesus“ wie auch zu ihrer Bordküche gehört haben. Im 16. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung und blühte die Wirtschaft, daher herrschte – bis in die neuen Kolonien – große Nachfrage nach solchen Alltagsprodukten. Wie die „Kandelgießer“ genannten Handwerker sie fertigten, zeigt dieser Holzschnitt von Jost Amman.*



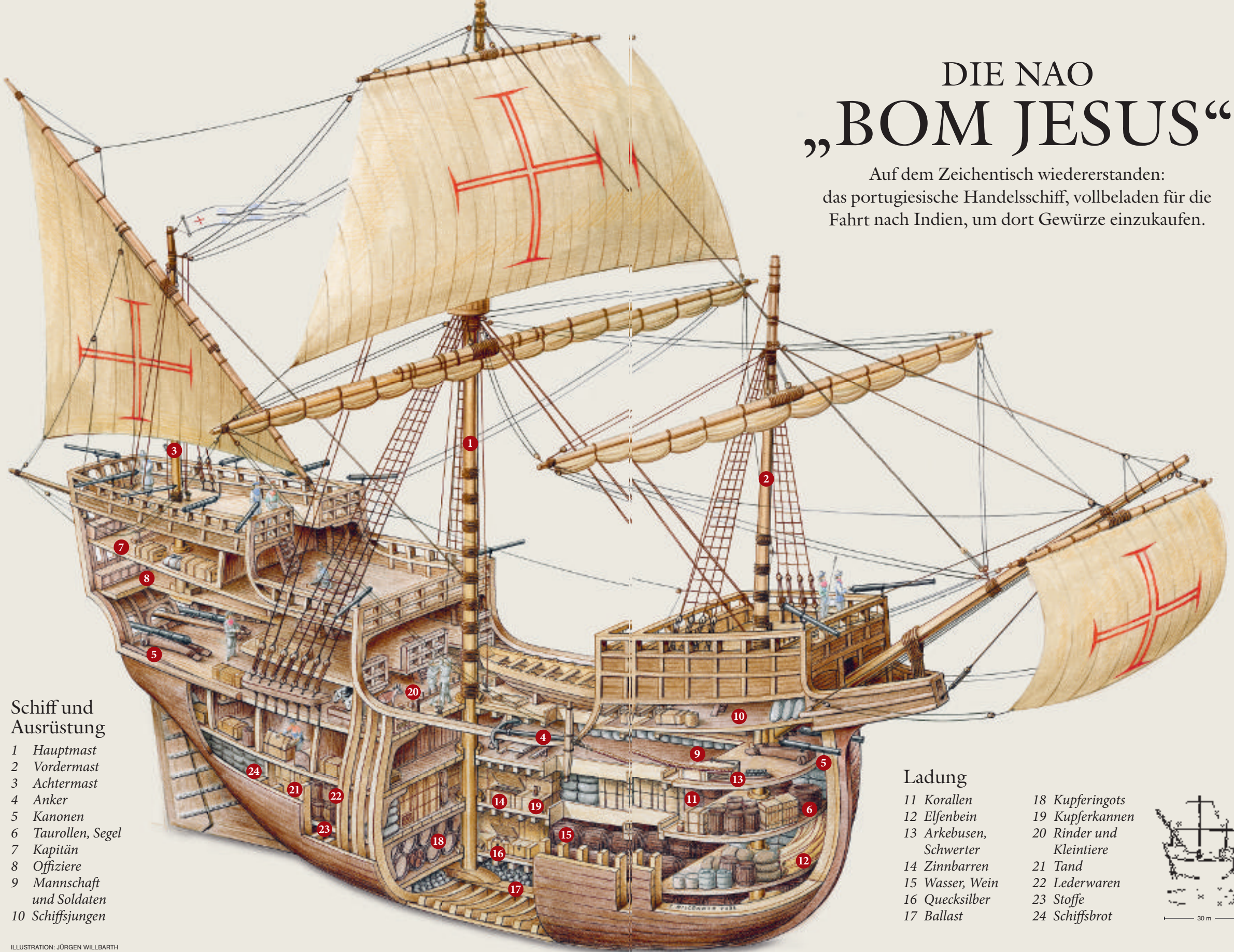
Die besten Metallwaren kamen aus Nürnberger Werkstätten.



*Ein Kartenzirkel (linke Seite), gefunden im Wrack der „Bom Jesus“. Mit diesem Teil des sogenannten nautischen Bestecks können Kurse und Distanzen auf Seekarten abgesteckt werden. Hergestellt wurden derlei Instrumente vor allem von Zeugschmieden in Süddeutschland: Nürnberg galt als Europas Zentrum, über Venedig und Genua gelangten die Produkte der Zirkler und Gürtler auch nach Spanien und Portugal.*

# DIE NAO „BOM JESUS“

Auf dem Zeichentisch wiedererstanden:  
das portugiesische Handelsschiff, vollbeladen für die  
Fahrt nach Indien, um dort Gewürze einzukaufen.

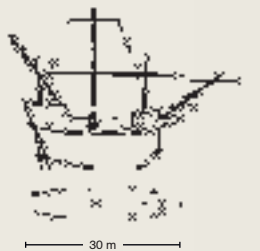


## Schiff und Ausrüstung

- 1 Hauptmast
- 2 Vordermast
- 3 Achtermast
- 4 Anker
- 5 Kanonen
- 6 Taurollen, Segel
- 7 Kapitän
- 8 Offiziere
- 9 Mannschaft  
und Soldaten
- 10 Schiffsjungen

## Ladung

- 11 Korallen
- 12 Elfenbein
- 13 Arkebuser,  
Schwerter
- 14 Zinnbarren
- 15 Wasser, Wein
- 16 Quecksilber
- 17 Ballast
- 18 Kupferingots
- 19 Kupferkannen
- 20 Rinder und  
Kleintiere
- 21 Tand
- 22 Lederwaren
- 23 Stoffe
- 24 Schiffsbrot





Kupfer war der Stoff für Kannen und Kessel – und für Kanonen.



Die Hauptladung der „Bom Jesus“ waren die Kupferingots (linke Seite). Wenn man sieht, wie sie einst hergestellt wurden, erklärt sich ihre Form. Das geschmolzene und gereinigte Metall wurde in Tiegel geschöpft, die man zuvor mit Lehmwasser ausgeschmiert hatte, damit sich die „Kupferhalbgossenkugeln“ später gut herauskippen ließen. Fugger-Kupfer galt als das hochwertigste – das am weitesten verbreitete war es allemal.

Indien brauchte Quecksilber, um damit Spiegel zu beschichten.

Zu den Überraschungen aus dem Wrack der „Bom Jesus“ zählten die hier zu Tropfen zusammengetragenen winzig kleinen Kügelchen von Quecksilber (rechte Seite). Gewonnen wurde dieses flüssige Metall durch die Erhitzung des Materials Zinnober. Dessen weltgrößte Vorkommen gab es nördlich von Sevilla: in den Minen von Almadén. Von den Fuggern auf Jahrzehnte gepachtet, waren sie einer ihrer großen Gewinnbringer. □

