

EDWARD BROOKE-HITCHING
ATLAS DER
ERFUNDENEN ORTE

Die größten Irrtümer und Lügen auf Landkarten

AVS.
C O G

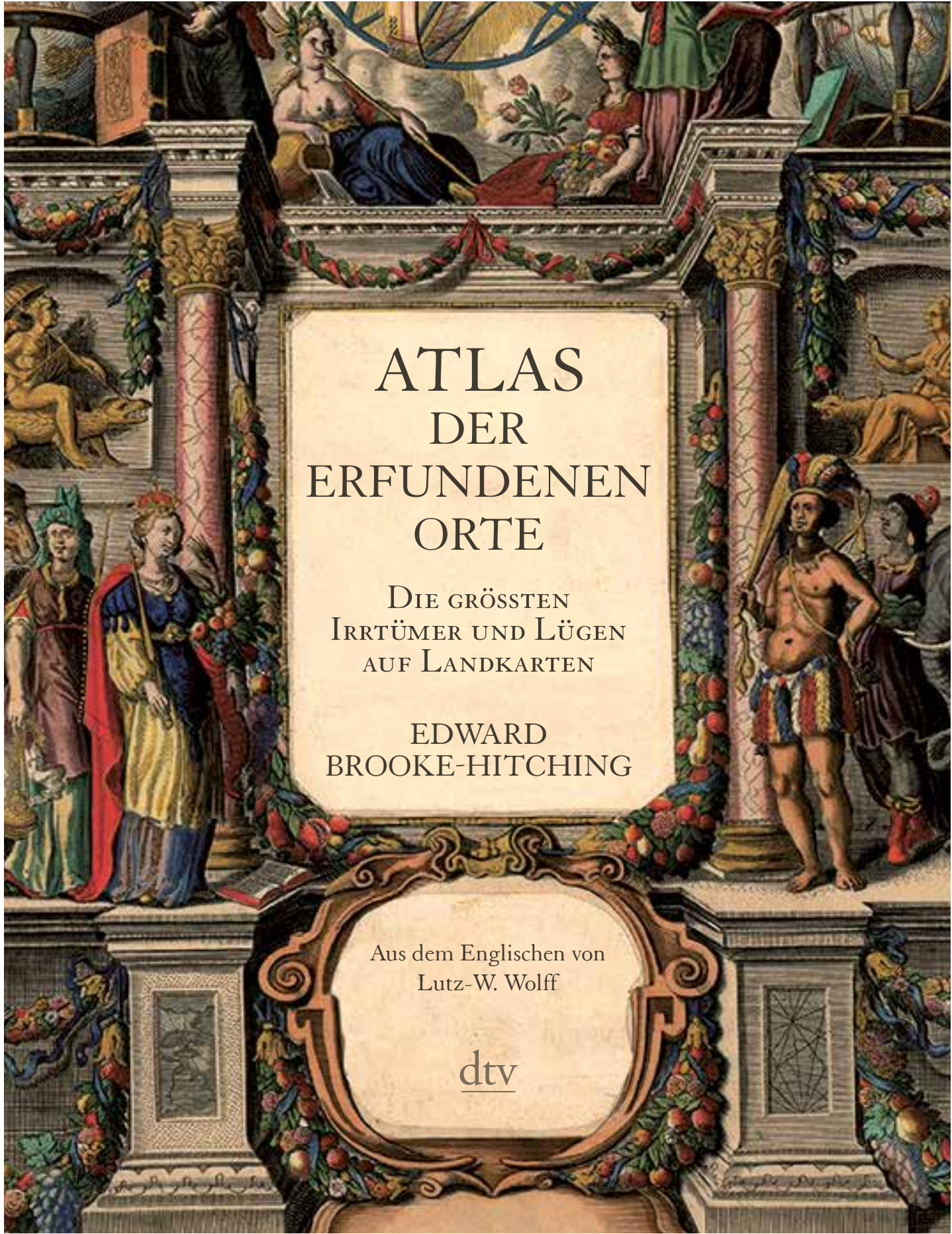
TERRA
TRALIS IN
NITA

Doctissimis Ornamentibus Variis
D.D. Davidi Senclero, Antonio de
Willon, et D. Martino Mathies
in illust. Academia Pacifica
Professoribus exactis in vere
amicitia praejudiciorum D.D.
Nor. Amstel. 17. 1693

dtv

ATLAS DER ERFUNDENEN ORTE



The title page is framed by an elaborate, colorful illustration. At the top, two figures are seated on a balcony, one playing a lute. Below them, on the left, two figures in medieval-style clothing stand. On the right, a figure in a feathered headdress stands. The entire scene is decorated with garlands of fruit and flowers. The title is centered in a large, white, rectangular frame.

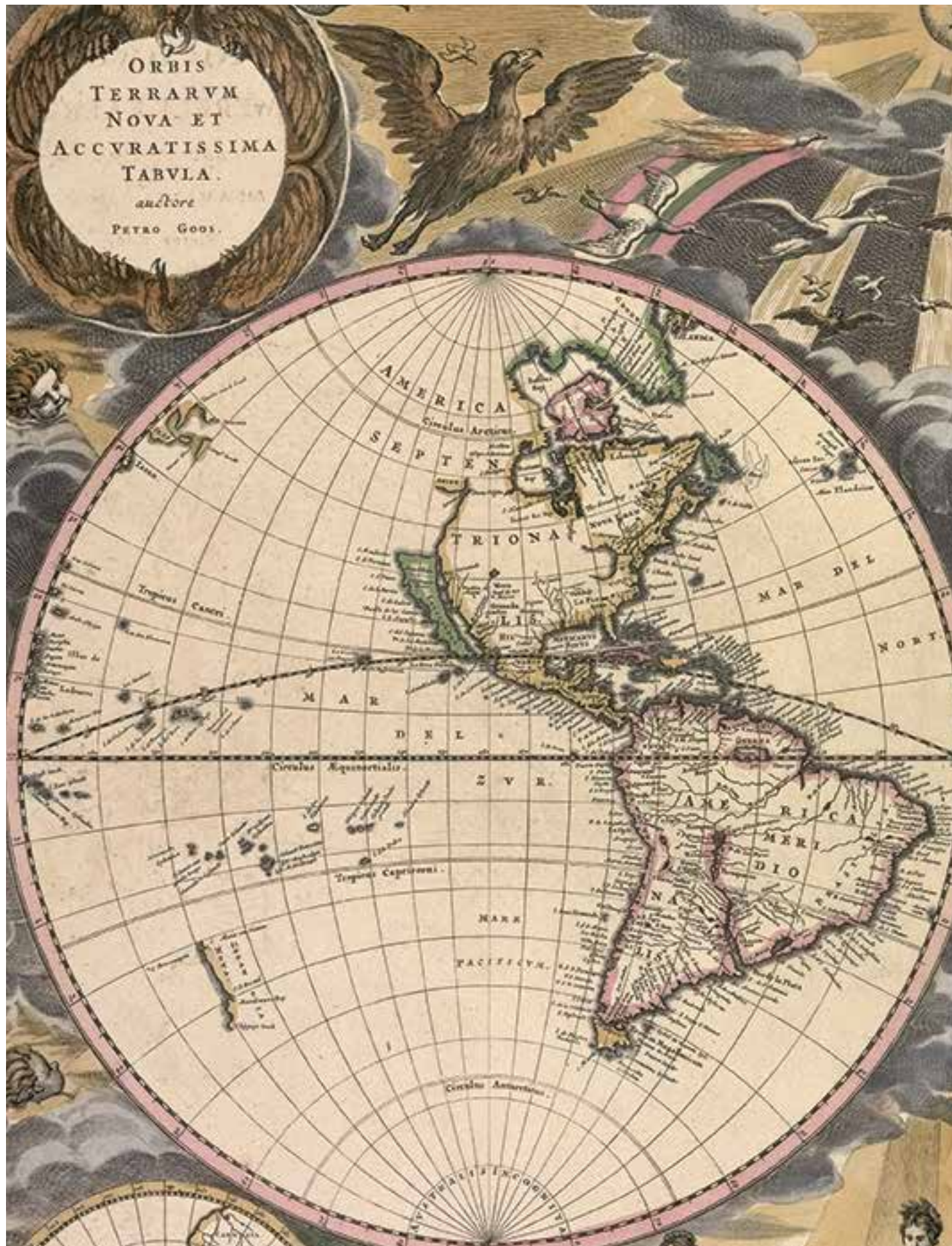
ATLAS DER ERFUNDENEN ORTE

DIE GRÖSSTEN
IRRÜMER UND LÜGEN
AUF LANDKARTEN

EDWARD
BROOKE-HITCHING

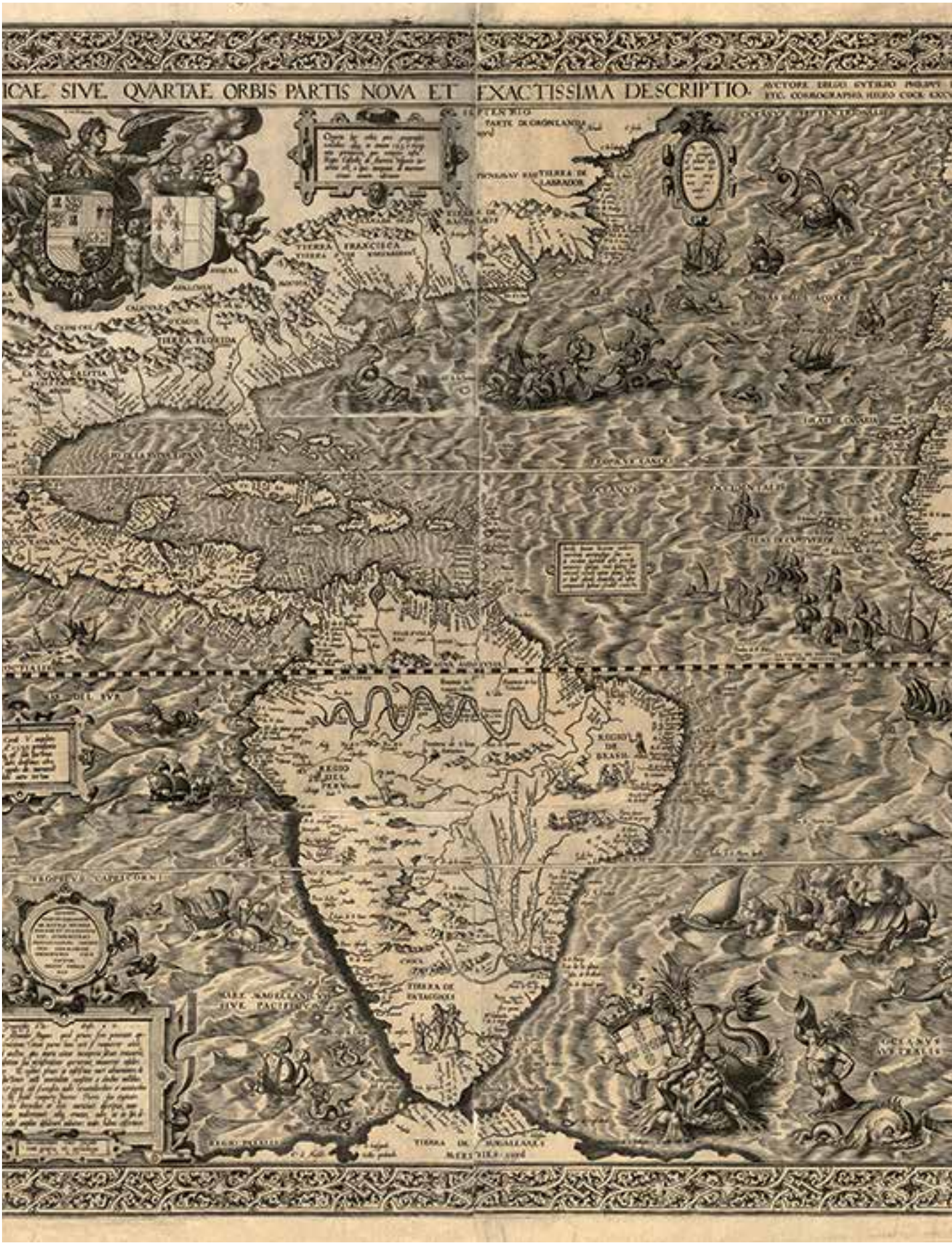
Aus dem Englischen von
Lutz-W. Wolff

dtv



Für Emma und Franklin
Wo wäre ich ohne euch?





INHALT

Einleitung	8	Die Mondberge	162
Die Straße von Anián	12	Die Entdeckungen des Benjamin Morrell	166
Antilia	18	Norumbega	170
Atlantis	24	Die Geschöpfe des Liber Chronicarum	
Aurora-Inseln	30	aus Nürnberg	174
Australiens Binnenmeer	34	Die Riesen von Patagonien	182
Bermeja	38	Pepys Island	186
Bradley Land	42	Das Fürstentum Poyais	190
Buss	46	Das Königreich des Priesters Johannes	194
Ciudad de los Césares	50	Das Rhipaengebirge	198
Die Seeungeheuer der Carta Marina	54	Der Magnetberg	200
Die Insel Kalifornien	64	Sankt-Brendan-Insel	202
Die Kassiteriden	68	Sandy Island/Île de Sable	206
Crocker Land	70	Sannikow-Land	208
Croker Mountains	76	Satanazes	210
Davis Land	80	Saxenberg	212
Die Dämoneninsel	84	Das Westmeer	216
Dougherty Island	88	Taprobana	220
Das irdische Paradies	92	Terra Australis	224
El Dorado	98	Thule	230
Die Erde ist eine Scheibe	102	Vineta	234
Fonseca	106	Wak-Wak	238
Formosa nach George Psalmanazar	110	Die Phantome der Zeno-Karte	240
Fusang	114	Auswahlbibliografie	246
Gamaland und Compagniesland	118	Register	248
Hvítramannaland	122	Danksagung	255
La Rivière longue de l'Ouest	124	Bildnachweis	255
Groclant	128		
Hy Brasil	130		
Java la Grande	134		
Juan de Lisboa	140		
Die verlorene Stadt in der Kalahari	142		
Die Kong-Berge	146		
Korea als Insel	150		
Lemuria und Mu, die verlorenen			
Kontinente	152		
Das Maria-Theresa-Riff	156		
Mayda	158		

Seite 4/5 Pieter Goos: Orbis Terrarum/Nieuwe Werelt Kaert, 1666.

Seite 6 Diego Gutiérrez: Americae Sive Quartae Orbis Partis Nova et Exactissima Descriptio, 1562.

EINLEITUNG

So Geographers in Afric-maps
With Savage-Pictures fill their Gaps;
And o'er uninhabitable Downs
Place Elephants for want of Towns.

Jonathan Swift

Als die Sonne sich in den Junihimmel erhob, legte die *Justo Sierra* ab. Ihr Auftrag: Sie sollte im Golf von Mexiko nach der 80 Quadratkilometer großen Insel Bermeja suchen. Als Navigationshilfe nutzten die Seeleute unter anderem die Positionsangaben von Alonso de Santa Cruz, der die Insel auf seiner Karte *El Yucatán e Islas Adyacentes* von 1539 verzeichnet hatte, und die etwas genaueren Angaben von Alonso de Chaves, der die Insel 1540 als »blond oder rötlich« beschrieben hatte.

Als sie die angegebenen Koordinaten erreichten, fanden die Seeleute allerdings – nichts. So weit das Auge reichte, gab es nur offenes Wasser. Von der Insel, die auf vielen offiziellen Karten verzeichnet war, gab es nicht die geringste Spur. Die Männer waren sehr gründlich und durchsuchten ein großes Gebiet, nahmen Messungen vor und prüften regelmäßig die Wassertiefe. Es führte zu nichts. Bermeja war ein Phantom. Von einem Tag auf den anderen wurde ein anerkanntes Faktum zur bloßen Fiktion. Aber das eigentlich Überraschende an dieser Geisterinsel aus dem 16. Jahrhundert war ihre beträchtliche Lebensdauer; denn die *Justo Sierra* war keine spanische Galeone, sondern ein Forschungsschiff der Universität Mexiko, das Dutzende Wissenschaftler an Bord hatte. Und man schrieb das Jahr 2009.

Was Sie in den Händen halten, ist ein Atlas der Welt – nicht wie sie jemals gewesen ist, sondern so, wie sie nach Ansicht der Kartografen sein sollte. Die Länder, Inseln, Städte, Berge und Flüsse in diesem Buch sind alle fiktiv – und waren doch alle für eine Zeitlang real. Warum? Weil sie auf Landkarten verzeichnet waren.

Falsche kartografische Vorstellungen sind von den Historikern meist wenig beachtet worden. Man hielt sie für unbedeutende Irrtümer. Aber man braucht bloß mal einen Blick auf die Karten zu werfen, die Kalifornien zur Insel erklärten, am Nordpol den magnetischen Berg *Rupes Nigra* ins Meer stellten oder Patagonien mit Riesen bevölkerten, um zu erkennen, dass diese fiktiven Gebiete geradezu

danach schreien, erforscht zu werden. Wie kam es zu diesen Vorstellungen? Warum waren sie so verbreitet?

Man kann natürlich behaupten, dass diese Phantome heute keinen Schaden mehr anrichten können. Aber es ist doch erstaunlich, dass sich manche dieser Irrtümer so lange halten. Einige haben noch länger überlebt als Bermeja, so zum Beispiel die Île de Sable (Sandy Island) im Korallenmeer vor der Küste von Neukaledonien, die erstmals 1876 im Logbuch eines Walfängers auftauchte und erst nach einer langen Existenz auf zahllosen Seekarten im November 2012 (sieben Jahre nach der Erfindung von Google Maps) als nicht existierend entlarvt wurde. Da Inseln und Riffe eine nicht unbeträchtliche Gefahr für die Schifffahrt darstellten, wurden lange auch unbestätigte Hinweise auf solche Hindernisse verzeichnet. Aber bald wurden diese Phantome auch eine Plage, weil immer wieder Schiffe zur Überprüfung der Angaben ausgeschickt werden mussten. Erst mit zunehmendem Verkehr auf den Schifffahrtsrouten und besseren Messgeräten wurden immer mehr »falsche« Inseln eliminiert. 1875 zum Beispiel konnten allein im Nordpazifik nicht weniger als 123 nicht existierende Inseln von den Karten der Royal Navy gestrichen werden, die bis dahin den Vermerk E. D. (»Existenz zweifelhaft«) trugen.

Aber wie kamen solche Phantome überhaupt in die Welt? Je weiter wir zurückgehen, desto häufiger stoßen wir natürlich auf Aberglauben, die antike Mythologie oder die ängstliche Rücksicht auf kirchliche Lehrmeinungen als Hintergrund der Erfindungen. Die detaillierten Weltkarten des Mittelalters zum Beispiel, von denen die *Mappa Mundi von Hereford* (ca. 1290) die größte erhaltene ist, waren Kuriositätenkabinette des Volksglaubens und der Geschichte. Diese komplexen »Weltgemälde« sollten den häufig analphabetischen Pilgern die Schöpfungs- und Heilsgeschichte des Christentums näherbringen. Jerusalem befand sich gewöhnlich im Mittelpunkt, und Osten war oben. Vor allem sollte die Größe der göttlichen Schöpfung gezeigt werden, aber es wurden auch Phänomene verzeichnet, von denen Plinius in seinen Schriften berichtet (zum Beispiel die Skiapoden oder »Schattenfüßler«, eine menschliche Rasse, die im Land Taprobana leben und ihre gigantischen Füße als Sonnenschutz nutzen sollte).

Bei der Übertragung der Namen entstanden zahllose Irrtümer. Dort, wo den Karten tatsächliche Beobachtungen zugrunde lagen, spielten auch Lufspiegelungen und andere optische Phänomene eine beträchtliche Rolle. Auf dem Meer wurden niedrige Wolkenbänke für düstere Küsten gehalten. Eine Fata Morgana konnte vom Bug eines Schiffes aus einen Landstreifen vortäuschen. Der Name kommt von Morgan le Fay, der bösen Fee aus der Artussage, und das zeigt schon, wie sehr die Seeleute diese Sinnestäuschungen fürchteten. Auch der

»Fliegende Holländer« soll eine Fata Morgana gewesen sein. Und die Expedition des deutsch-baltischen Barons Eduard von Toll, der nach dem Sannikow-Land suchte, hat wahrscheinlich wegen solcher optischer Täuschungen in einer Tragödie geendet.

Natürlich gibt es auch den »ehrlichen Irrtum«, der allerdings ein naher Verwandter des kartografischen Wunschdenkens ist. Mal beruhte er auf begründeten Vermutungen und mal auf unzulänglichen Messgeräten. Die Positionsangaben der frühen Seefahrt waren oft ungenau, vor allem vor der einheitlichen Messung der Längengrade. Erst die von dem englischen Tischler John Harrison 1762 vorgestellte Schiffsuhr »H4« ging genau genug, um brauchbare Positionsangaben zu machen. Seine Erfindung revolutionierte die Navigation, aber erst elf Jahre später erhielt er dafür die vom britischen Parlament ausgelobte Prämie von 20 000 Pfund. War ein Irrtum erst in der Welt, wurde er immer wieder kopiert. Viele »Entdeckungen« wurden auch zwei- oder dreimal gemacht. Lieutenant Charles Wilkes entdeckte zum Beispiel bei einer Erkundungsfahrt durch das Tuamotu-Archipel im Jahre 1838 ein Atoll, das er zu Ehren des Ausgucks, der es zuerst gesehen hatte, King Island nannte. Später musste er feststellen, dass die Insel schon 1835 von Captain Robert FitzRoy von der *Beagle* entdeckt und Taiaro getauft worden war.

Manchmal scheinen die Phantome aus reinem Übermut erfunden worden zu sein. In seiner *Cosmographie* von 1659 erzählt Peter Heylyn die Geschichte des Seefahrers Pedro Sarmiento de Gamboa. Der Spanier, der im Auftrag Philipp II. gereist war, wurde von einer englischen Flotte gefangen genommen und von Sir Walter Raleigh verhört, der sich besonders für eine bestimmte Insel in der Magellanstraße interessierte, die eine gewisse militärische Bedeutung zu haben schien. Der listige Spanier (der den Auftrag hatte, den Seeweg für die spanische Krone zu sichern und dort auch ein Truppenkontingent hinterlassen hatte) behauptete dreist: »Ach, das ist bloß die Insel der Malersfrau. Als der Künstler die Karte gemalt hat, bat ihn seine Frau, auch für sie etwas einzuzichnen, damit sie davon träumen könne, ein eigenes Land zu besitzen.« Offenbar gelang es ihm, die Briten zu täuschen, denn der gestrenge Heylyn fügt mahnend hinzu: »Ich fürchte, auf unseren Karten gibt es viele solche ›Inseln der Malersfrau‹ und sogar Länder in einigen Erdteilen, die man auch bei der gründlichsten Suche nicht finden könnte.«

Natürlich gibt es auch arge Lügner, die aus schierem Eigennutz ganze Inseln und Länder erfinden. Der Hochstapler George Psalmanazar zum Beispiel behauptete, der erste Ureinwohner Taiwans zu sein, der nach Europa gelangt war. Er tauchte 1702 in den Niederlanden auf und untermalte seine Legende mit kuriosen Gebräuchen

(so schlief er aufrecht sitzend in einem Stuhl und aß rohes Fleisch). Seine mit fantastischen Erfindungen gespickte *Description of Formosa* wurde in England zum Bestseller, und er verdiente damit gutes Geld.

Wilde Geschichten konnten ihre Erfinder berühmt machen. Abenteuerer stilisierten sich zu heroischen Entdeckern und verschafften sich auf diese Weise Mittel für weitere Expeditionen. Der Amerikaner Benjamin Morrell wird gern »der Baron Münchhausen des Pazifiks« genannt, weil er in seinem *Narrative of Four Voyages* so viele abenteuerliche Geschichten über neu entdeckte Inseln erzählte, die sonst niemand finden konnte. Seine tatsächlichen Entdeckungen wurden von einem Ghostwriter mit Plagiaten von anderen Autoren so ausgeschmückt, dass er alle Glaubwürdigkeit einbüßte. Der König der Lügner ist aber wohl der Schotte Gregor MacGregor, ein Aufschneider von atemberaubender Frechheit, der nach einer kurzen Karriere im Dienst Simón Bolívars 1820 in London als »Kazike von Poyais« auftauchte und im großen Stil Grundbesitz und Anleihen eines Staates verkaufte, der nur in seiner Fantasie existierte.

Gelegentlich haben auch die Kartografen selbst zur Verbreitung von Unwahrheiten beigetragen, um auf diese Weise ihre Urheberrechte zu schützen. Ähnlich wie Lexikografen haben sie bewusst falsche Einträge vorgenommen, um später beweisen zu können, dass Konkurrenten ihre Materialien gestohlen hatten. Und diese Praxis gab es nicht nur in grauer Vorzeit. Im Jahr 2005 erläuterte ein Sprecher des Verlags, der das *A–Z London* herausgibt, dass dieser beliebte Straßenatlas über hundert gefälschte Straßennamen enthält. Andererseits sollte man das Etikett »Phantom« auch nicht voreilig einsetzen: In vulkanischen Gegenden können Inseln tatsächlich über Nacht entstehen und wieder verschwinden. Auf den Fidschi-Inseln gibt es zum Beispiel die Geschichte der bewohnten Insel Vuniivilevu, die eines Tages in den Tiefen des Meeres versank. Bis heute ist es üblich, dass auf den Fischerbooten respektvoll geschwiegen wird, wenn sie über den Standort der Insel hinwegfahren. Manchmal werden solche Ereignisse auch auf einer Karte verzeichnet: Im Meer zwischen Grönland und Island gab es zum Beispiel die Gunnbjörn-Schären, die im 14. Jahrhundert achtzehn Bauernhöfe beherbergten, nach Angaben einer Karte von Johannes Ruysch aus dem Jahr 1507 aber durch einen Vulkanausbruch im Jahr 1456 völlig verbrannt und vernichtet wurden.

Wir mögen uns der Welt um uns herum noch so sicher sein – wie es scheint, sind die Geschichten nie so ganz einfach. Es steckt immer noch mehr dahinter, als man auf den ersten Blick sieht. Wie viele andere Phantome verbergen sich wohl noch auf unseren Landkarten? Welche Inseln, Berge und Länder, die heute als Tatsachen gelten, genießen da ihre stille Nichtexistenz und warten darauf, dass sie entlarvt werden?

DIE STRASSE VON ANIÁN

48°29'N, 124°50'W



Eine der größten Herausforderungen für die europäischen Entdecker und Seefahrer der Neuzeit war die Suche nach der Nordwestpassage. Als Alternative zur langen gefährlichen Reise um die Südspitze Feuerlands schien der kürzere Weg im Norden von Kanada wesentlich attraktiver. Wer die Reichtümer Asiens auf diese Weise erreichte, konnte hohen Profit daraus schlagen. Jahrhundertlang blieb dieser Seeweg aber reine Theorie, ein Traum für begierige Kaufleute. 1850 gelang es Robert McClure, das Polarmeer von West nach Ost zu durchqueren, aber dabei stieß er auf Packeis und musste einen Teil der Reise zu Fuß zurücklegen, sodass der eigentliche Zweck nur zur Hälfte erreicht war. Erst 1906 gelang es dem norwegischen Polarforscher Roald Amundsen, die Nordwestpassage mit einem kleinen Schoner und sechs Mann Besatzung von Ost nach West zu befahren. Bis zu

Die wegweisende Karte der arktischen Region von Willem Barentsz aus dem Jahr 1598, die auf seiner Reise von 1596 beruht. Neben anderen Phantomen (wie »Frisland«, »Estotiland« und dem »Magnetberg«) zeigt sie rechts oben die »Estrecho de Anián«.

diesem Zeitpunkt gab es viele Spekulationen, welches wohl der richtige Weg durch das berühmte Labyrinth von Inseln, Kanälen und Packeis im Norden von Kanada sein könnte. Als kühnste Lösung für das Problem galt die Straße von Anián.

Der Name »Anián« stammt vermutlich von Marco Polo, der in seinen Erinnerungen (III. Buch, 5. Kapitel) von einer Bucht spricht, die man zwei Monate lang hinaufsegeln könne und an deren Ufer die Länder Manji, Ania, Tolman und andere lägen. Er bezieht sich dabei auf den Golf von Tonking und es ist offensichtlich, dass er sich in einer ganz anderen Gegend der Welt befindet, aber offenbar gefiel den Kartografen der Name »Ania« so gut, dass sie ihn ganz allgemein für den »Seeweg nach Asien« benutzten.

Der Begriff »Straße von Anián« taucht zuerst auf einer Karte des italienischen Kosmografen Giacomo Gastaldi aus dem Jahr 1562 auf und wurde dann 1567 von den Kartenzeichnern Bolognino Zaltieri und Gerhard Mercator übernommen. Auch in den folgenden Jahrhunderten hielten die Seefahrer und Kartografen an diesem Traum fest. Der Handel zwischen Europa und Asien blühte, war aber sehr mühsam, weil die

Paolo Forlani und Bolognino Zaltieri, Karte von Neu-Frankreich, Venedig 1566. Dies ist die älteste gedruckte Karte, die sich ausschließlich auf Nordamerika konzentriert. Die »Streto de Anián« trennt hier Asien und Amerika.





Waren entweder über Land oder um das Kap der Guten Hoffnung herumtransportiert werden mussten, das als besonders gefährlich galt und wegen seiner schrecklichen Stürme von dem portugiesischen Entdecker Bartolomeu Dias 1488 ursprünglich »Cabo das Tormentas« (Kap der Stürme) genannt worden war.

Der griechische Seefahrer Ioannis Phokas (1536–1602), bekannt unter dem Namen Juan de Fuca, war einer der Ersten, die behaupteten, die »Straße von Anián« befahren zu haben. Im Auftrag des Vizekönigs von Neu-Spanien brach er in Mexiko auf. Seine erste Expedition umfasste drei Schiffe mit 200 Mann, scheiterte aber rasch, weil die Mannschaft wegen angeblicher Dienstvergehen ihres Kapitäns meuterte und das Schiff nach Kalifornien brachte. 1592 unternahm er einen zweiten Versuch, diesmal mit zwei Schiffen. Er segelte von Acapulco an der Küste entlang nach Norden, und diesmal war die Reise erfolgreicher. Nach Angaben des englischen Kaufmanns Michael Lok (ca. 1532 – ca. 1621) erreichte er einen



Adam Zürner: Americae tam Septentrionalis quam Meridionalis in Mappa Geographica delineato, ca. 1707. Kalifornien wird hier als Insel dargestellt, und das »Fretum Anián« ist unmittelbar unter den beiden Indianern links oben zu sehen.

breiten Meeresarm, der sich »zwischen dem 47. und 48. Breitengrad nach Nordosten hin öffnete«, fuhr hinein und kam, nachdem er zahlreiche Küstengebiete passiert hatte, »nach zwanzig Tagen zu einem Meer, das sich noch breiter öffnete als der Eingang« im Süden. De Fuca notierte noch, dass der Eingang der Meerenge von einer großen Insel mit einem hohen Felsurm bewacht wurde, dann kehrte er jubelnd zurück, in der Hoffnung auf eine große Belohnung. Die wurde ihm aber nicht angeboten.

Da der einzige erhaltene Hinweis auf diese Reisen in den Schriften des Londoner Kaufmanns und Seefahrers Michael Lok zu finden ist, der selbst an der Nordwestpassage sehr interessiert war und behauptete, de Fuca in Venedig kennengelernt zu haben, wurde zwischenzeitlich sogar die Existenz des Griechen bezweifelt. Aber seine Angaben enthielten doch

Karte des Tartarenreichs von Ortelius aus dem Jahr 1598. Die »Stretto di Anián« trennt Asien und Amerika.





Cornelis de Jode aus
Antwerpen veröffentlichte
1593 diese Karte der West-
küste von Nordamerika.

erstaunliche Elemente von Wahrheit. Im Jahre 1787 entdeckte ein Pelzhändler namens Charles William Barkley tatsächlich bei Cape Flattery an der Nordwestküste von Nordamerika den Eingang zu einer riesigen Bucht. Und obwohl sie über hundert Kilometer weiter nördlich lag, als de Fuca behauptet hatte, wurde sie wirklich von einem hohen Felsturm bewacht, der heute als De Fuca Pillar bekannt ist. Die Wasserstraße, die nach de Fuca benannt wurde, ist aber nur 150 Kilometer lang und bildet den Zugang zur Salish Sea (unter diesem indianischen Namen wurden 2009 sämtliche Küstengewässer bei Vancouver zusammengefasst). Heute liegt hier die Grenze zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten.

1609 trat mit Lorenzo Ferrer Maldonado ein offensichtlicher Betrüger am spanischen Hof auf, der behauptete, die Nordwestpassage schon 1588 von Osten nach Westen durchfahren zu haben und auf 70° nördlicher Breite auf den nördlichen Ausgang der »Anián-Straße« gestoßen zu sein. Seine Erzählungen von angenehmen Wassertemperaturen und Goldfunden stießen aber auf wenig Glauben.

Trotzdem blieb die »Straße von Anián« weiterhin auf den Landkarten. Eine Karte des Kupferstechers Herman Moll aus dem Jahr 1719 zeigt sie als Wasserstraße nördlich von Kalifornien auf dem 50. Breitengrad. Eine Karte von Johannes van Keulen aus dem Jahr 1728 zeigt sie an derselben Stelle, mit der Zusatzbemerkung: »Es heißt, man könne durch diese Wasserstraße zur Hudson Bay fahren, aber das ist nicht bewiesen.« Im Jahr 1772 reiste Samuel Hearne auf der Suche nach dem legendären Wasserweg 2600 Meilen über Land von der Hudson Bay bis zur Mündung des Coppermine River im kanadischen North-West Territory und zurück, aber die »Straße von Anián« fand er nicht. Außer für die allerunverbesserlichsten Optimisten war der Mythos damit erledigt.

ANTILIA

33°44'N, 54°55'W

(auch als Antillia, Ilha das Sete Cidades, Sept Citez bekannt)

Im Jahre 711 überquerten die muslimischen Mauren die Straße von Gibraltar und begannen mit der Eroberung der Iberischen Halbinsel. Geführt von ihrem General Tariq ibn Ziyad zerschlug die Invasionsarmee in einem achtjährigen Feldzug die westgotische Streitmacht und brachte den größten Teil Spaniens und Portugals unter islamische Herrschaft. Sie überquerte die Pyrenäen und wurde erst 732 in der Schlacht bei Poitiers von den Franken unter Karl Martell zurückgeschlagen. Aber ihr Eroberungsfeldzug hinterließ eine eigenartige Legende. Sieben christliche Bischöfe, hieß es, seien zu Schiff aus Spanien geflohen und hätten sich auf eine Insel im Atlantik geflüchtet, die den Namen »Antilia« trug. Hier hatten die frommen Männer sich niedergelassen und jeder baute für sich eine goldene Stadt. So erhielt die Insel noch einen zweiten Namen: die Insel der sieben Städte.

Wie es den Bischöfen weiter erging, ist nicht bekannt, denn von »Antilia« war sieben Jahrhunderte lang keine Rede mehr, bis sie plötzlich auf Seekarten wie der des venezianischen Kartografen Zuane Pizzigano auftauchte, der 1424 gleich mehrere legendäre Atlantikinseln verzeichnete. »Antilia« erscheint hier als großer, rechteckiger Klotz, dessen Küsten mit sieben Städten geschmückt sind: Asay, Ary, Vra, Jaysos, Marnlio, Ansuly und Cyodne. Angeblich lag die riesige Insel auf der Höhe von Gibraltar 1200 Kilometer westlich von Portugal im Atlantik. Der Ursprung des Namens ist unklar, aber man nimmt an, dass er sich von *antheila* herleitet, was »gegenüberliegende Insel« bedeutet. (Denselben Namen erhielten später auch die Antillen in der Karibik.)

Vor allem seine beträchtliche Größe machte Antilia interessant. Der portugiesische Prinz Heinrich der Seefahrer (1394–1460) schickte 1452 den Kapitän Diogo de Teive und den spanischen Edelmann Pedro de Velasco auf die Suche nach »Antilia«. Der Kapitän hatte sich schon bei der (Wieder-)Entdeckung und Besiedelung der Azoren verdient gemacht und Velasco war ein führender Kopf bei der Reconquista. Ausge-



hend von der zu den Azoren gehörenden Insel Faial sollten sie das Meer in nordwestlicher Richtung absuchen. Sie gelangten bis auf die Höhe von Irland, ohne auf »Antilia« zu stoßen, entdeckten aber immerhin die Vulkaninseln Corvo und Flores, die noch zu den Azoren gehören.

In einem Brief an den portugiesischen Domherrn Fernão Martins von 1474 vertrat der italienische Astronom Paolo Toscanelli aufgrund mathematischer Berechnungen die Ansicht, dass man Asien in westlicher Richtung erreichen könne. Auch wo »Antilia« zu finden sei, glaubte Toscanelli zu wissen: 50° östlich von Cipangu (Japan). Es sei eine angenehme Zwischenstation auf dem Wege nach Cathay (China). (Von der

Portolankarte von Albino de Canepa (1489). Das nahezu rechteckige »Antilia« mit seinen 7 Häfen erscheint am äußersten linken Bildrand.

