

Kolonialisierung als Lernprozess Portugiesen und Holländer im Asienhandel des 16. und 17. Jahrhunderts*

JAKOB RÖSEL

*„Es gibt drei Wege des Lernens,
den der Erfahrung, er ist der bitterste,
den der Nachahmung, er ist der leichteste,
den der Weisheit, er ist der edelste.“*

Konfuzius

Solange Herrschaftsgebilde überregional auf andere Herrschaftsgebilde übergriffen haben, so lange hat es auch Kolonialisierungsprozesse gegeben. Alle großen Imperien der Antike und des Mittelalters waren auch Kolonialimperien. Wenn wir als Kolonialsystem jenen Zustand charakterisieren, bei dem ein Land viele Länder beherrscht, so ist jener ab 1420 und von der iberischen Halbinsel aus sich entwickelnde Kolonialisierungsprozess die Wiederholung eines immer gleichen Vorgangs. Lediglich wenn wir fragen, wie viele Länder über welche Entfernungen wie lange und wie umfassend beherrscht werden konnten, kommt uns das qualitativ Neue dieses bisher letzten Kolonialisierungsprozesses zu Bewusstsein. Dieser Prozess war in seiner Ausdehnung so groß und in seiner Entwicklung so relativ schnell, dass er

* Der alte Asienhandel, das Eindringen der Kolonialmächte und die Umgestaltung des Asienhandels sind ein enorm ausgedehntes, seit Jahrzehnten untersuchtes, aber immer noch nicht erschöpftes Forschungsfeld. Die folgende Untersuchung, die sich auf Lern- und Innovationszwänge konzentriert, kann alle diese Forschungs- und Theorieansätze nicht berücksichtigen. Neben den dem Aufsatz zugrunde gelegten, in den Fußnoten zitierten klassischen Untersuchungen seien aber doch jene drei Historiker genannt, die in den vergangenen 20 Jahren die Erforschung des Asienhandels weit vorangebracht haben: K. N. Chaudury (vor allem: „The Trading World of Asia and the English East India Company“, Cambridge 1978); O. Prakash (vor allem: „European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India, Cambridge 1998“); S. Subrahmanyam (vor allem: „The Political Economy of Commerce – Southern India“, Cambridge 1990). Ganz besonders sei aber auf die Studie von Uwe Granzow verwiesen: „Quadrant, Kompass und Chronometer – Technische Implikationen des euro-asiatischen Seehandels von 1500 bis 1800“, (Stuttgart 1986). Es handelt sich hierbei um die bislang einzige Studie, die den aus dem neuen Asienhandel resultierenden Innovationszwang insbesondere im Bereich des Schiffbaus, der Navigation und der Kartographie systematisch und aus dem Blickwinkel der großen neuen Seestrecken untersucht hat.

sich im Rahmen der Endlichkeit unserer Erde allen anderen bestehenden archaischen Kolonialsystemen gewissermaßen zwangsläufig überstülpte. Noch nie zuvor haben so wenige Länder in so hoher regionaler Konzentration so viele andere über so weite Entfernungen so intensiv beherrscht. Die frühen Kolonialimperien waren über weite Räume verteilt, sie kontrollierten in einem prekären Maß und zumeist über einen geringen Radius ihre Kolonien, die überwiegend nach weniger als 200 Jahren sich zu neuer politischer, kultureller und wirtschaftlicher Autonomie emanzipierten. Die frühen Imperien konstituierten sich vielleicht als Kolonialsysteme, segmentalisierten sich aber relativ rasch und überlebten und expandierten als Ökumene: als politisch uneinheitliche, aber kulturell und manchmal wirtschaftlich verbundene Einflusszonen. Damit unterscheiden sich diese Imperien radikal von dem auf Europa zentrierten letzten Kolonialisierungsprozess, in dem eine Region – Süd- und Nordwesteuropa – weite Teile der Welt dauerhaft politisch beherrscht, nicht nur kulturell oder wirtschaftlich beeinflusst. Dieser quantitativen Steigerung entspricht eine qualitative. Noch nie zuvor war die Kolonialherrschaft nicht nur so kontinuierlich, sondern auch so intensiv gewesen. Der Kolonialisierungsprozess ging von der Kontrolle des Handels zur Kontrolle der Produktion und der Investitionen in den beherrschten Wirtschaften über; auf Dauer schuf er militärische, politische, administrative und kulturelle Abhängigkeiten. Dieser qualitative Aspekt lässt sich anhand der von ihm geschaffenen, sinnlich erfahrbaren „Artefakte“ illustrieren: Im Rahmen dieses letzten Kolonialisierungsprozesses entstanden zum ersten Mal überall auf der Welt architektonisch einheitliche Weltstädte, Welthandels-sprachen, international gültige und verpflichtende Standards der Geldformen, der Maßeinheiten, der Diplomatie, der Rechtsformen, schließlich der Staatlichkeit. All dies hat bis heute Bestand.

Wenn so wenige so viele, so große und dabei so verschiedenartige Länder unterwerfen und dazu immerhin noch vier Jahrhunderte benötigen, so scheint mir die Vermutung plausibel, dass wir in dieser Entwicklung nicht nur die zwangsläufige Konsequenz einer von Anfang an bestehenden ungleichen Ausgangsposition sehen können, sondern sie auch als das Produkt eines sich selbst verstärkenden Lern- und Entwicklungsprozesses sehen müssen. Dieser Prozess kam den beteiligten Europäern direkt, den anderen allenfalls indirekt zugute. Selbst wenn wir annähmen, die Kolonialnationen hätten von Anfang an über einen erdrückenden Entwicklungsvorsprung verfügt, so muss uns dennoch die Frage interessieren, inwiefern der Vorgang der Kolonialisierung selbst einen solchen Vorsprung eventuell ständig vergrößerte. Angesichts der Schwierigkeit, verschiedene Entwicklungsniveaus kompatibel zu machen, erscheint es mir für das Interesse dieser Betrachtung sinnvoller zu sein, eine prinzipiell ähnliche Ausgangslage von kolonisierenden und kolonialisierten Nationen zu unterstellen und das Augenmerk auf die Vorteile zu richten, die sich durch den Prozess der Kolonisation für die

Kolonialreiche ergaben. Die Annahme einer ähnlichen Ausgangslage für alle und die daraus ableitbare Annahme eines auf die Kolonisatoren exklusiv beschränkten Lernzwanges zwingt uns, den Kolonialismus als historischen Prozess zu betrachten. Dieser Prozess lässt neue Problemsituationen entstehen, zwingt zu neuen Lösungsansätzen und bringt zugleich wiederum neue Probleme. Wir können Kolonialismus also als einen Prozess sich dauernd akkumulierender und innovierender Problemlagen, Lernerfolge und damit Kontrollchancen schildern. Wir können ihn aber nicht nur als Bewegungsablauf sehen, sondern müssen diesen Prozess zugleich inhaltlich strukturieren: als Abfolge von Problemstrukturen. Aus diesen Annahmen ergeben sich von Anfang an gewisse Zwänge für die Auswahl der Epoche und der Region, anhand deren wir Kolonialisierung als Lernprozess sinnvoll untersuchen können. Wir müssen einen Bereich der kolonialen Welt suchen, in dem die künftigen Herren und die künftigen Untertanen sich relativ gleich gegenüberstehen, und wir müssen einen Zeitraum wählen, innerhalb dessen wir eine Abfolge von Problem- und Lösungsstrukturen plausibel aufzeichnen können, indem wir verschiedene Kolonialgruppen im Rahmen einer Konkurrenz von besseren oder schlechteren Lösungsstrategien betrachten. Schließlich müssen wir uns auf einen Zeitabschnitt vor dem 19. Jahrhundert konzentrieren. Der territoriale Kolonialisierungsprozess, der seinen Höhepunkt im 19. Jahrhundert findet, ist in seiner Form ableitbar von der neuen industriellen Revolution. Die industrielle Revolution stellt aber ein Bündel von Vorteilen bereit, das unsere Annahme gleicher Ausgangschancen aufhebt, aber zugleich die Frage zulässt, inwiefern dieses Vorteilsbündel auch aus dem vorangehenden Lernprozess resultiert.

Mit anderen Worten: Wenn wir unsere Annahme *Kolonialisierung als Lernprozess* überprüfen wollen, so sind wir gezwungen, den Kolonialisierungsprozess vor der industriellen Revolution zu betrachten, einen Abschnitt zu wählen, der so lange dauert, dass wir eine Abfolge von Problemstrukturen betrachten können, und für diesen Abschnitt einen Ausgangspunkt und eine Region zu wählen, in der die Kontrahenten einander noch gleichen. Diesen drei Bedingungen, so scheint mir, entsprechen der gewählte Zeitraum, die gewählte geographische Region und die beiden gewählten Kolonialgruppen einigermaßen überzeugend. Ich betrachte deshalb im Folgenden die Rolle der Portugiesen und der Holländer im 16. und 17. Jahrhundert in Asien. Das heißt aber zugleich, dass ich eine frühe Form des Kolonialismus, den Handelskolonialismus, und eine neue geographische Verkehrszone, die Weltmeere, betrachte. Mit anderen Worten einen Zeitabschnitt, in dem eine spezifische frühe Form kolonialer Aktivität, der Handel, auf eine neue geographische Sphäre, die Weltmeere, beschränkt bleibt. Ich betrachte damit die Entstehung einer exklusiv von Europäern dominierten Handelszone. Es ist evident, dass diese neue Form und Sphäre des Asienhandels zu alten Formen

und zur alten Sphäre in Bezug treten muss. Es erscheint ebenfalls als eindeutig, dass die Erforschung, Nutzung und Kontrolle dieses neuen Bereiches und sein Beziehungsgefüge zu dem alten vielerlei Probleme aufwerfen musste. Alle diese Probleme können aber hier nicht dargestellt werden. Stattdessen werden zwei sachgesetzlich aufeinander folgende Problemstrukturen untersucht:

- die technischen Probleme, die entstehen, wenn im Rahmen einer neuen Verkehrszone, den Weltmeeren, über riesige Entfernungen Handel betrieben wird;
- die wirtschaftlichen Probleme, die sich bei einem massenhaften Gütertransfer über diese neue Verkehrszone hinweg ergeben.

Die wirtschaftlichen Probleme haben also die Lösung der prinzipiellen technischen Probleme zur Voraussetzung.

Der Aufsatz gliedert sich in drei Teile. Zunächst behandle ich eine dreifache neue Vorrangstellung im Asienhandel, den Vorrang der Europäer, der Weltmeere und einer neuen Handelsform, der Handelsexpedition. Danach schildere ich das grundlegende Problem der extremen Distanzen. Erst durch dessen Lösung konnte ein von Europäern dominierter neuer Asienhandel entstehen. Abschließend behandle ich das Problem der Unberechenbarkeit der Märkte. Erst durch dessen Lösung konnte der neue Asienhandel durchgesetzt, gesteigert und weiterentwickelt werden. Beide Problemlösungen werden auf der Grundlage eines Vergleiches zwischen den Versuchen und Lösungsansätzen der Portugiesen und der Holländer, des „Estado da India“ und der „Vereinigten Ostindischen Compagnie“, VOC, dargestellt.

I Die Vorrangstellung der Europäer, der Weltmeere und der Handelsexpedition

Zunächst gilt es, eine neue Vorrangstellung oder Ausschließlichkeit hervorzuheben: Nur Europäer überwinden ausschließlich Weltmeere, ausschließlich auf der Grundlage der Handelsexpedition – um nach Asien zu gelangen und in einen alten Asienhandel einzudringen.

Erst nach der Feststellung dieser dreifachen Vorrangstellung ist es sinnvoll, bestimmte Europäer bei der Lösung zweier dabei anfallender grundlegender Probleme zu betrachten.

Der Vorrang der Europäer

Betrachtet man die staatlichen Ressourcen, die Schiffsbautechnik, die nautischen und geographischen Kenntnisse und die seit Jahrhunderten bestehende Routine bei der Organisation eines internationalen Fernhandels, die im

Bereich des islamischen, indischen, aber auch chinesischen Wirtschafts- und Kulturraumes verfügbar waren, so ist man immer wieder von der Frage fasziniert, weshalb nicht Händler und Admiräle von Asien nach Westen, sondern von Westen nach Asien vorgedrungen sind. Islamische Karawanenhändler und Seefahrer hatten den afrikanischen Kontinent im Norden bis in den Nigerbogen und im Osten bis nach Sofala erkundschaftet und in ihr Handelsnetz eingegliedert. Die sieben Tributexpeditionen des kaiserlichen Flottenadmirals Chen-Ho der Mingdynastie führten zum Zeitpunkt, da zwölf portugiesische Schiffsexpeditionen vor dem Kap umkehren mussten, eine 20 000 Mann starke Flotte nach Ceylon, Aden und Mogadischu. Keiner der Häfen wagte sich den kaiserlichen Tributforderungen zu widersetzen, und neben Korallen und Bahreinperlen wurde der Pekingpalast sogar mit einer Giraffe versorgt.¹ Andeutungen in den Berichten über die Expedition lassen

¹ Auf einem 1937 in der Provinz Fukien entdeckten Steinmemorandum, das Chen-Ho anlässlich seiner letzten Reise errichten ließ, steht: "The Imperial Ming Dynasty in unifying seas and continents, surpassing the three dynasties, even goes beyond the Han and Tang dynasties. The countries beyond the horizon and from the ends of the earth have all become subjects and to the most western of the western or the most northern of the northern countries, however far they may be, the distances and the routes may be calculated. Thus the barbarians from beyond the seas, though their countries are truly distant, „with double translation“, have come to audience bearing precious objects and presents. The Emperor, approving of their loyalty and sincerity, has ordered us (Cheng) Ho and others at the head of several tens of thousands of officers and flag-troops to ascend more than a hundred large ships to go and confer presents on them in order to make manifest the transforming power of the (imperial) virtue and to treat distant people with kindness. From the 3rd year of Yung-lo (1405) till now we have seven times received the commission of ambassadors to the countries of the western ocean. The barbarian countries which we have visited are: by way of Chan-ch'eng (Champa), Chao-wa (Java), San-fo-ch'i (Palembang) and Hsien-lo (Siam) crossing straight over to Hsi-lan-shan (Ceylon) in South-India, Ku-li (Calicut), and K'o-chih (Cochin). We have gone to the western regions Hu-lu-mo-ssu' (Ormuz), A-tan (Aden), Mu-ku-tu-shu (Mogadisho in East Africa), all together more than thirty countries large and small. We have traversed more than one hundred thousand li of immense waterspaces and have beheld in the ocean huge waves like mountains rising sky-high, and we have set eyes on barbarian regions far away hidden in a blue transparency of light vapours, while our sails loftily unfurled clouds day and night continued their course (rapid like that) of a star, traversing those savage waves as if we were treading a public thoroughfare."

Die fünfte der auf dem Stein vermerkten sieben Reisen ist besonders bemerkenswert: "V. In the fifteenth year of Yung-lo (1417) commanding the fleet we visited the western regions. The country of Hu-lu-mo-ssu (Ormuz) presented lions, leopards with gold spots and large western horses. The country of A-tan (Aden) presented ch'i-lin of which the native name is tsu-la-fa (giraffe), as well as the long-horned animal ma-ha (oryx). The country of Mu-ku-tu-shu (Mogadisho) presented hua-fu-lu („striped“ zebras) as well as lions. The country of Pu-la-wa (Brawa in East Africa) presented camels which run one thousand li as well as camelbirds (ostriches). The countries of Chao-wa (Java) and Ku-li (Calicut) presented the animal mi-li-kao. They all vied in presenting the marvellous objects preserved in the mountains or hidden in the seas and the beautiful treasures buried

sogar vermuten, dass die kaiserliche Flotte über die Segelbedingungen in der Madagaskarstraße und über das dauerhafte Verschwinden des Polarsterns am nördlichen Firmament informiert war. Obwohl die Chinesen mit der Dschunke, die eventuell mit einem Heckruder und einem Kompass ausgestattet war, über ein den zeitgenössischen europäischen Schiffen zumindest an Größe überlegenes Transportmittel verfügten, blieben diese Expeditionen Episoden.² Die kurzfristige Versorgung des Hofes mit Exotika und eine nur mehrjährige Ostentation eines kaiserlichen Tributanspruches standen im Vordergrund. Es fehlte an einem über ein Jahrhundert hinaus wirksamen politischen Programm und es gab keine langfristig verpflichtenden religiösen und wirtschaftlichen Motive. In völligem Gegensatz dazu die portugiesische Ausgangsposition: Hier kontrastiert ein über acht Jahrzehnte immer wieder erneuertes politisches Programm, einen Weg nach Asien zu finden, mit einem anfänglich geringfügigen Maß an staatlichen Ressourcen, nautischen Techniken und geographischen Kenntnissen.

Es ist aber schließlich dieses Programm, das die Portugiesen in einen 80-jährigen Lernprozess geographischer, wirtschaftlicher und politischer Art hineinzwingt, in dessen Verlauf sich das Motiv, den Seeweg nach Asien zu finden, die Instrumente schafft, die das Programm schließlich zur Realität werden lassen.

Die von den Portugiesen erworbenen Kenntnisse und die von ihnen errichtete Struktur aus Segelpassagen und Stützpunkten steht all denjenigen als materielle oder immaterielle Beute zur Verfügung, die ein gleiches Han-

in the sand or deposited on the shores. Some sent a maternal uncle of the king, others a paternal uncle or a younger brother of the king in order to present a letter of homage written on goldleaf as well as tribute." In: D. F. Lach (ed.), *Asia on the Eve of European Expansion*, Englewood Cliffs, N.J., 1965, S. 117–120

² So schildert Ibn Batuta die Dschunke, auf der er Südindien verlassen wollte: „Vor der Abreise unterrichtete ich mich über die Arten der chinesischen Schiffe. Die großen heißen Junk (Dschunke), die mittleren Zau und die kleinen werden Kakam genannt. Die Junken haben drei bis zwölf Segel, die aus Bambusrohren bestehen und wie Matten geflochten sind. Sie werden nie herabgelassen und nur in die Richtung gedreht, aus der der Wind kommt. Werden die Schiffe verankert, so läßt man die Segel im Wind stehen. Auf jedem dieser großen Schiffe dienen rund tausend Mann, von denen sechshundert Matrosen und vierhundert Soldaten sind. Unter ihnen gibt es Bogenschützen, Schildträger und Armbrustschützen, die vor allem Naphthageschosse schleudern. Zu einem großen Schiff gehören drei andere Schiffe, die sogenannten Halb-, Drittel- und Viertelschiffe. Man baut sie ausschließlich in der Stadt Zaitun in China oder in Sin-Kalan (Kanton). Der Schiffsbau geht folgendermaßen vor sich: Man errichtet zwei Holzwände, deren Zwischenraum durch äußerst starke Balken verbunden wird, die der Breite und Länge nach durch dicke Nägel zusammengehalten sind. Die Länge eines solchen Nagels beträgt drei Ellen. Sind nun die beiden Holzwände durch diese Balken aneinander gefügt, so stellt man über ihnen das untere Schiffsverdeck her, läßt dann den Bau vom Stapel laufen und vollendet die Arbeit.“ In: Ibn Batuta, *Reisen ans Ende der Welt, 1325–1353*, München 1932, S. 112f.

dels- und Eroberungsinteresse mit ähnlicher Organisationsfähigkeit über vergleichbare Zeiträume zu verfolgen bereit sind. Eine Bedingung, die, wie die Folgezeit zeigt, auf bestimmte europäische, aber nicht auf die asiatischen Rivalen zutrifft. Es sind keine arabischen Dhaue oder malaiischen Dschunken, die einen Lissabonner oder Antwerpener Zamorin zum Verkauf von Wollmänteln oder Kupferbarren zwingen wollen, sondern holländische Schiffe, die malaiischen Inselsultanen standardisierte Handelsverträge oktroyieren. Aber der bis 1800 immer stärker zunehmende Welthandel privilegiert nicht nur die Europäer, er privilegiert zugleich eine bestimmte geographische Zone, die offenen Weltmeere.

Der Vorrang der Weltmeere

Der vorkoloniale Handel mit Asien war stets eine Mischung aus Karawanen- und Seehandel gewesen. Selbst in den Abschnitten, in denen der Seehandel dominierte, handelte es sich um ein quasi mediterranes „costeggiare“, eine Küstenschiffahrt, die wann immer möglich die Passagen über das offene Meer vermied. Eine seeüberquerende Schifffahrt beschränkte sich auf die Chancen und damit die Termine der Monsunsysteme. Aber auch dabei waren Passagen, die länger als vier Wochen dauerten, eher die Ausnahme. Nur sehr wenige Araber segelten etwa direkt nach Indonesien. Normalerweise dienten Gujerat, die Malabarküste und Ceylon als Entrepot zwischen Mittlerem und Fernem Osten.

Stark vereinfacht lässt sich der vorkoloniale Handel zwischen dem Mittelmeerraum und Asien wie folgt beschreiben: Er bestand aus einem sich von Ost nach West erstreckenden linearen Austauschsystem. Im Rahmen dieses Systems durchquerten die Güter in einer Mischung aus see- und landgetragenen Transport die Mehrzahl der beteiligten Handelsnationen und Handelsplätze. Allenfalls zwei Drittel der Strecke wurden in der Form eines küstenfernen, seegetragenen Transports zurückgelegt. Sowohl der Typus des Händlers als auch die Art der Waren und ihres Austausches, die notwendige Zeitdauer sowie die zu bezahlenden Preise wurden von diesem linearen Schema eines „stop and go“-Prozesses mit vielen Aufenthalten geprägt. Das hervorstechendste Merkmal dieses Austauschprozesses war, dass das Fernhandelsprodukt im Bauch vieler Schiffe und auf dem Rücken vieler Kamele über lange Zeiträume erratisch über die legendären sieben Meere und die verschiedensten Karawanenstraßen transportiert wurde. Dem ständigen Wechsel der Transportmittel entsprach ein ständiger Wechsel der beteiligten Händlergruppen und damit der Basare und Handelsplätze. Ehe ein Bahar indischer Gewürznelken in Augsburg verkauft wurde, war es durch die Hände von mindestens vier regionalen Händlergruppen und über drei Entrepotmärkte gelaufen. Die Passage dauerte länger als ein Jahr. Neben vielerlei anderen

Merkmale musste dieser Tatbestand die Endkosten des Produkts beeinflussen. Zum einen gingen in diese Kosten die relativ hohen Transportkosten eines landgetragenen Verkehrs ein, zum anderen addierten sich die oft überhöhten Schutzkosten, die Dutzende von Territorialherrschern und Entrepotmagnaten in der Form von Weg-, Konvoi-, Hafen- und Lagerzöllen auf das Produkt erhoben. Auf die zahllosen zusätzlichen Preisbelastungen, die sich prinzipiell aus der mangelnden Transparenz so verschiedenartiger und oft kleiner Zwischenmärkte ergaben, und die Gefahren, die sich aus illegalen Konfiskationen, Marktmanipulationen und dem „escheat“ orientalischer Erbgesetze ergaben, sei hier nicht eingegangen.³

Nur Produkte, die bei kleinem Volumen extrem hohe Endpreise erzielten, konnten dieses lineare System in seiner gesamten Ost-West-Ausdehnung durchlaufen. Mit den Worten des Historikers Gibbon war dieser Handel deshalb ein Luxushandel: „international, glänzend und geringfügig!“ Die Produkte, die dieser Transport- und Schutzkostenfilter schließlich tolerierte, waren Produkte, die von den Eliten aus strategischen, medizinischen oder Status- und Genussmotiven als unverzichtbar angesehen wurden: Parfüms, Farbstoffe, Medizinalstoffe, Aphrodisiaka, Gewürze, Seidenstoffe, Edelsteine und Perlen, possierliche und dressierte Tiere aus dem Osten; Gold und Silber, manchmal Waffen, Reitpferde und exotische Tiere aus dem Westen. Gegenüber diesem Transportsystem musste ein ausschließlich see-

³ Eine gute Beschreibung einer solchen Handelsreise bietet Sindbad der Seefahrer während seiner 5. Reise: „Und dann segelten wir dahin von Insel zu Insel und von Meer zu Meer. Auf jeder Insel, bei der wir anlegten, verkaufte ich Kokosnüsse oder tauschte sie gegen Waren ein; und Allah gab mir mehr zurück, als ich früher besessen und verloren hatte. Wir kamen auch an einer Insel vorbei, auf der Zimt und Pfeffer wuchsen; und Leute dort erzählten uns, sie fänden bei jeder Pfefferdolde ein großes Blatt, das ihr Schatten spendet und die Nässe von ihr abwehrt, wenn es regnet; sobald aber die Regenzeit vorüber sei, wende das Blatt sich um und hänge dann neben der Dolde herunter. Von jener Insel nahm ich einen großen Vorrat an Pfeffer und Zimt mit mir, den ich für Kokosnüsse eingetauscht hatte. Dann kamen wir auch bei der Insel der Fähnrisse vorbei, auf der das kamarische Aloeholz wächst, und weiter bei einer anderen Insel, die fünf Tagereisen lang ist; dort wächst das chinesische Aloeholz, und das ist besser als das kamarische. Aber die Bewohner dieser Insel stehen in Sitten und Glauben auf einer niedrigeren Stufe als das Volk der Insel des kamarischen Aloeholzes; denn sie sind der Unzucht und dem Weintrinken ergeben und kennen weder den Gebetsruf noch überhaupt etwas von der Gebetspflicht. Darauf kamen wir zu den Perlenfischereien, und ich gab den Tauchern ein paar Kokosnüsse und sagte ihnen, sie sollten auf mein Glück und Gelingen tauchen. Sie taten es und holten wirklich eine Menge von großen und kostbaren Perlen herauf. Da sprachen sie zu mir: ‚Hoher Herr, bei Allah, dir ist das Glück hold!‘ Ich aber nahm alles, was sie für mich gefunden hatten, zu mir ins Schiff. Und wir fuhren mit dem Segen Allahs des Erhabenen immer weiter dahin, bis wir endlich bei der Stadt Basra ankamen.“ In: M. Meissner, *Die Welt der 7 Meere*, Weimar 1980, S. 107.

Die klassische Studie über das System des „Peddling trade“ ist: Jacob C. van Leur, *Indonesian Trade and Society*, Den Haag/Bandung 1955.

getragener Handel, der nur einen Besitzer, ein Transportmittel, kürzere Zeiträume, größeren Frachtraum und den völligen Verzicht auf mehr oder minder illegal überhöhte Schutzkosten kannte, stets als eine lohnende, geradezu revolutionäre Alternative erscheinen. Vor dem 16. Jahrhundert aber hatte diese Alternative nicht bestanden. Seit dem 16. Jahrhundert beginnt sie sich in ständig steigendem Umfang durchzusetzen, bis sie um 1600 dem Karawanenhandel seine traditionellen Handelsgüter entreißt. Ab 1700 wurden bislang regional begrenzte Produkte international als Luxusgüter verfügbar gemacht und gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurden diese regionalen Massengüter zu internationalen Massengütern. Schlagwortartig könnte man von einer Baumwollstoff- und Teeperiode sprechen. Parallel zu diesem doppelten Prozess der Umverteilung von Gütern auf neue Handelswege und der laufenden Umwandlung regionaler Gebrauchsgüter zu internationalen Handelsgütern verändert sich das alte Transportmodell. Ab 1650 kollabiert der Karawanen-Gewürzhandel, ab 1700 muss sich der asiatische Seehandel in steigendem Maße regional reorganisieren und auf Bereiche beschränken, die außerhalb des Interesses und der Passagen des kolonialen Handels liegen. Bis 1800 gehen bereits erhebliche Bereiche dieses letzten Refugiums des regionalen Küstenhandels, des „Coastal Trade“, an die Europäer verloren.⁴

Übersieht man für einen kurzen Augenblick, dass Territorien aus Erde und Meere aus Salzwasser bestehen, so erinnert die Durchsetzung des internationalen Seehandels an einen Eroberungsprozess: Ein neues, riesiges, bislang unbekanntes und unbewohntes Territorium muss zuerst entdeckt und schließlich besetzt werden. Wer immer als Erster diese Fläche okkupiert, kann seine eigenen Transportkosten minimieren, indem er Schutzzölle umgeht und sich zwangsläufig ausschließlich auf die kostengünstigeren, seegetragenen Transportmittel stützt. Anderen, im Wortsinne marginalen Rivalen, periodischen Grenzgängern, kann er eventuell nach Gutdünken solche Kosten aufbürden. Diese Zölle braucht er mit niemandem zu teilen. Die Entdeckung und Durchsetzung eines neuen Handelsraumes spielen damit dem Eigentümer dieser Sphäre entscheidende Vorteile und Machtchancen in die Hand. Parallel zur Durchsetzung der Kostenvorteile des neuen Transportsystems kann die anfänglich überlegene vorkoloniale Alternative zunehmend marginalisiert, untergeordnet oder zerstört werden. Bei

⁴ Die klassische Studie über den Niedergang des alten Systems des Gewürzhandels, dargestellt am Beispiel des Entrepot Ormuz, ist: Niels Steensgard, Carracks, Caravans and Companies, neuerschienen als: *The Asian Trade Revolution of the 17th Century, the East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, Chicago 1974.

Die klassische Studie über den Eindringen der Monopolkompanien in die verbliebenen asiatischen Seehandelslinien und in den „Coastal Trade“, dargestellt am Beispiel des Textilexporthafens Surat, ist: Ashin Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat*, c. 1700–1750, Wiesbaden 1979.

diesem Konkurrenzprozess ist allerdings nicht unerheblich, ob die betreffenden oder betroffenen Territorial- und Seemächte diesen Prozess und seine säkularen Implikationen durchschauen. Von großer Bedeutung ist deshalb, dass die seit über einem Jahrtausend im alten Asienhandel engagierten Mächte und Händlergruppen dem Potential des neuen Handelssystems keine Bedeutung zumessen, während die erste merkantile und politische Struktur, die auf seiner Grundlage errichtet wurde, der *Estado da India*, rasch zum Gegenstand des Beuteinteresses von Außenseitern wird – holländischen und englischen Kaufleuten und deren Monopolhandelsgesellschaften.

An dieser Stelle soll nicht auf die zahllosen, damals plausiblen Gründe dieses Defizits an Interesse und Engagement eingegangen werden, ebenso wenig darauf, inwiefern Portugiesen, später Holländer und Engländer, mit Willen und mit Bewusstsein die Vorteile dieses neuen Transportmodells realisierten und seine Entwicklungsmöglichkeiten durchschauten. Es genügt festzuhalten, dass die Entdeckung eines neuen internationalen Handelsraumes – der Weltmeere – unter der ausschließlichen Dominanz dreier bisher im asiatischen Bereich marginalen Handelsgruppen – Portugiesen, Holländer und Engländer – bereits im 16. und 17. Jahrhundert Rahmenbedingungen schafft, die auf die gesamte Entwicklung der folgenden Jahrhunderte einwirken. Aus dieser Vorrangstellung eines neuen Verkehrsraumes und seiner ausschließlich europäischen Nutzung resultiert zugleich eine weitere Vorrangstellung: die der neuen Form der Handelsreise als Expedition. Um diese Neuerung, Vorrangstellung und Ausschließlichkeit begründen zu können, dürfen wir nicht länger das alte und neue Transportsystem schematisch nebeneinander stellen, sondern müssen kurz betrachten, unter welchen Bedingungen das neue Transportsystem aufgebaut werden musste und zu dem alten in Konkurrenz trat.

Der Vorrang der Handelsexpedition

Das neue Transportsystem unterscheidet sich von dem alten dadurch, dass es von Außenseitern nicht nur in einem neuen Verkehrsraum, sondern über weit größere Entfernungen absichtlich und in kürzerer Zeit aufgebaut wird. Dieser Aufbau steht also unter den folgenden schlagwortartig genannten Schwierigkeiten: Unvorstellbares muss vorstellbar, Unbezahlbares teuer und Teures schließlich billig werden. Das alte System war aus einer aufsteigenden Verknüpfung von Hunderten von lokalen, Dutzenden von regionalen und wenigen interkontinentalen Handelsstrukturen entstanden. Es war also ein Handelssystem, das sich auf der Basis seines kleinsten Elements, dem Lokalhandel, an vielen Stellen polyzentrisch zu Handelsstrukturen mit einem ständig steigenden Durchmesser über lange Zeiträume von unten nach oben aufgebaut hatte. Dieser gleichsam naturwüchsige vertikale Prozess des Auf-

baus ständig größerer und komplexerer Handelsverknüpfungen war unter Beibehaltung der jeweiligen lokalen, regionalen und überkontinentalen Händlergruppen vonstatten gegangen. Das alte System wies deshalb drei Eigenschaften auf:

- Es hatte alle ursprünglichen Händlergruppen in seinem Gesamtmuster akkommodiert.
- Es war über den Zeitraum von mehr als einem Jahrtausend entstanden.
- Es war durch gleichmäßig verteilte Zufallskontakte zwischen freien Einzelelementen zustande gekommen.

Das neue Transportmodell weist von Anfang an kontrastierende Merkmale auf:

- Es wird von jeweils einer Händlergruppe dominiert.
- Es entsteht im Zeitraum von weniger als zwei Jahrhunderten.
- Es verdankt seine Entstehung der absichtsvollen und geplanten Suche nach neuen Handels- und Rauminformationen.

Die Portugiesen waren nicht bereit, jeweils so lange zu warten, bis aufgrund von Zufallskontakten und zufälligen Informationen bisher unbekanntes Gebiet in bekanntes verwandelt worden war. Vielmehr entschieden sie sich von Anfang an für die Rolle des Entdeckers. Der Erfolg gibt ihnen Recht: das Sammeln von Informationen durch aktives Entdecken erfolgt im Zeitmaß von Jahrzehnten, das Sammeln von Informationen durch passives Warten hingegen im Zeitmaß von Jahrhunderten.

Diese Situation des Entdeckens zwingt von Anfang an die Schiffsreise in eine neue Struktur. Während der traditionelle Händler in Gebieten Handel treibt, die ihm vertraut sind, in denen er auf seine eigenen Landsleute treffen, seine Religion und zuweilen sogar seine Rechtsformen praktizieren kann, segelt der Entdecker prinzipiell in ein Nichts. Als Expedition will ich deshalb diejenige Schiffsreise bezeichnen, die prinzipiell in ein unbekanntes Gebiet geht, um es dadurch in ein bekanntes zu verwandeln. Das impliziert eine Strategie der Risikominderung. Das Schiff muss so ausgerüstet werden, dass es sich über lange Zeiträume selbst verpflegen und verteidigen kann. Beides ist aber nicht einfach verrechenbar, denn die Fähigkeit zur Selbstverteidigung ermöglicht auch den Angriff. Und dieser Angriff ermöglicht völlig neue Konsequenzen, die sich wiederum auf die Qualität der Proviantierung und des Schutzes auswirken können.

Die Aufgaben der Verpflegung und der Verteidigung wurden im alten System „externalisiert“, also in Dutzende kosmopolitischer Hafenstädte und über einen großen Handelsraum ausgelagert. Die Entdeckungsreise muss diese Aufgaben internalisieren. Dies verteuert nicht nur diese Form der Handelsreise, es führt zu einer völlig neuen Qualität. Die Schiffe werden

gleichsam zu mobilen Städten, die nicht nur befestigt, sondern auch angriffsfähig sind. Gegenüber dem festgefügteten Netzwerk von unbefestigten Städten im alten Handelssystem stellen sie eine frei disponible Masse von schwimmenden Stützpunkten dar und bieten damit auf Dauer die Chance zur Verkehrung einer historischen Kausalität. Während im alten Transportsystem Schiffe auf Städte ausgerichtet sind, die Stadt dem Schiff das Anlaufziel vorgibt, können im neuen Handelssystem die Städte auf die Schiffe (und Flotten) ausgerichtet werden. Die Stadt im alten System ist Handelsplatz und „von unten nach oben“ in das Handelssystem hineingewachsen. Die Stadt im kolonialen System ist immer auch Stützpunkt, „von oben“ disponiert, also von Anfang an Planungselement und Träger eines Systems. Kolonialstädte sind für ihren Schutz und sehr oft bei der Nahrungsversorgung von den kolonialen Flotten abhängig, umgekehrt bleiben die Flotten auf diese Stützpunkte angewiesen. Während im alten System die Meeresräume und ihre Schiffe den Küstenregionen und ihren Städten untergeordnet waren, ordnet der Kolonialhandel die Küsten und ihre Städte seinen Schiffen und dem Meer unter. Das alte System war gewachsen, dezentral, eine Summe; das neue ist disponiert, zentralisiert, eine Struktur.

Veränderte Handelsbedingungen, Handelsreisen ins Unbekannte, erzwingen die Strukturform der Expedition. Dies macht einen neuen Schiffstyp notwendig, der nicht nur größer, sondern auch gefährlicher als der des traditionellen Asienhandels ist. Unter welchen Bedingungen tritt das neue Transportsystem nun mit dem alten in Konkurrenz? Zwei Arten der Konkurrenz lassen sich unterscheiden: eine friedliche und eine aggressive. Unbeschadet der Frage, ab welchem Zeitpunkt sich im Rahmen friedlicher Konkurrenz die wirtschaftlichen Vorteile des neuen Transportsystems als schlagkräftig erweisen werden, steht fest, dass auch bei aggressiver Konkurrenz die neuen Schiffe von Anfang an über schlagkräftige Vorteile nicht nur gegenüber den Schiffen, sondern auch gegenüber den Städten des alten Transportsystems verfügen. Das neue Transportsystem verfügt von Anfang an über die Wahl zwischen friedlicher und aggressiver Konkurrenz; es verfügt über eine größere Entscheidungsfreiheit, über eine Gewaltchance.⁵

⁵ Ein gutes Beispiel für die Entscheidungsfreiheit zwischen friedlicher Konkurrenz und aggressiver Aneignung berichtet der italienische Faktor Mateo di Begnino von der 2. Reise Vasco da Gamas vor Quiloa, Ostafrika: „Der Admiral schickte von Quiloa aus zum König des Landes und ließ ihn wissen, er wünsche ihn zu sehen, weil er mit ihm einen Vertrag machen und Frieden schließen wolle; doch dieser wollte offenbar nicht darauf eingehen. Als der Admiral feststellte, daß der König keinerlei Interesse zeigte, gab er allen Schiffen Befehl, auf die Küste zuzufahren. Wir brachten auf den Schiffen und der Caravelle die Artilleriegeschütze in Stellung und fuhren auf die Küste zu, so daß der König entsetzliche Angst bekam und sich zitternd auf das Schiff begab und dort gemeinsam mit dem Admiral übereinkam, sich hinfort als Untertan des Königs von Portugal zu betrachten, und daß er dessen Banner aufstellen und ihm jährlich als Tribut 1500 Mytigalli

Wir können die drei Vorrangstellungen des neuen Verkehrssystems folgendermaßen verknüpfen: Aufgrund von hier nicht zu klärenden Ursachen sind es Westeuropäer, Außenseiter, die zwischen Europa und Asien ein neues Verkehrs- und Handelssystem planmäßig und rasch errichten wollen. Das Verkehrssystem muss zuerst geschaffen werden, ist länger als das alte und ausschließlich auf Meereswege beschränkt. Dies erzwingt eine neue Organisationsform der Handelsreise. Die dreifache Exklusivität der Europäer, der Weltmeere und der Expedition stellt also eine Bedingungskette dar, aus der ein neues Transportmittel resultierte: das autarke und aggressive Handelsschiff. Dieser Schiffstyp wiederum ermöglicht bis dahin unbekannte Formen und Strukturen des Asienhandels, vor allem die ständige Entscheidungsfreiheit zwischen friedlicher Konkurrenz und aggressiver Aneignung. Im folgenden sollen die innerhalb des neuen Verkehrssystems vorhandenen technischen und anschließend die wirtschaftlichen Problemzweige ausführlich dargestellt werden.

II Das Problem der extremen Distanzen

A) Die Portugiesen

Die 80-jährige Erkundung des Seeweges nach Asien zwingt die Portugiesen in einen kontinuierlichen Lern- und Entwicklungsprozess hinein. Der Radius, innerhalb dessen die Schiffe zu operieren gezwungen sind, wächst exponentiell an. Die rasche Ausdehnung des Horizonts, innerhalb dessen die Schiffe segeln, zeigen die folgenden, abgerundeten Distanzen zwischen Lissabon und den Stationen der Entdeckung des Seewegs nach Indien:

1420 – 1434:	Kap Bojador	1.500 km
1435 – 1445:	Gambia	3.000 km
1460 – 1475:	Kamerun	5.500 km
1482 – 1488:	Kap der Guten Hoffnung	9.000 km
1497 – 1499:	Kalikut/Indien,	15.000 km

Die Verzehnfachung des räumlichen Radius bedingt eine ständige Zunahme der Reisedauer. Während man binnen eines Jahres noch nach Kamerun und zurück segeln konnte, bedurfte es für eine Hin- und Rückreise nach Indien fast zweier Jahre. Die Schiffe operieren dabei in einer prinzipiell unbekanntem Umwelt. Zusätzlich müssen sich die Schiffsreisen amortisieren durch

in Gold zahlen werde; und er zahlte dem Admiral die Summe für ein Jahr, und zwar die genannten 1500 Mytigalli in Gold.“ In: Vasco da Gama, Die Entdeckung des Seewegs nach Indien, 1497–1499, München 1982, S. 133.

einen der westafrikanischen Küstenbevölkerung aufgezwungenen Gold- und Sklavenhandel, der rasch dazu führt, eine anfänglich friedfertige Umwelt in eine feindselige zu verwandeln. Die extremen Distanzen und die oft feindselige Küstenumwelt zwingen die Schiffsreisen stets weiter in die neue Strukturform der Expedition hinein. In der Sprache eines Ibn Khaldun sind die Schiffe gleichsam maritime Nomaden: fähig, sich mit dem Lebensnotwendigen zu versorgen und sich selbst zu verteidigen. Nach den Berechnungen des französischen Wissenschaftlers Denoix muss mit einer durchschnittlichen Beladung der Schiffe mit etwa 100 kg Nahrungsmenge pro Mann und Monat gerechnet werden.

Das sind die Zahlen, die für die reguläre europäische Schifffahrt im 15. und die reguläre portugiesische Schifffahrt nach Asien im 16. Jahrhundert gelten. Die Entdeckungsreisen stehen aber vor einem doppelten Problem: sie sind nicht nur lang, sie sind auch unvorhersehbar lang. Im Maßstab der Risikominimierung muss deshalb Proviant für die längste Reisedauer geladen werden. Vasco da Gama hatte 2.600 kg, Columbus 1.300 kg Proviant pro Mann an Bord.⁶ Damit waren die Entdeckungsfahrten nach 1420 mit dem ständig wachsenden Problem einer überproportionalen Zunahme des Eigengewichts des Schiffes konfrontiert. Die durch immer längere Entdeckungsreisen erzwungene Steigerung der Schiffsgröße lässt sich anhand der von Jean Meyer zusammengestellten Zahlen verdeutlichen: Die Entdeckerschiffe zur Umrundung des Kap Bojador hatten noch eine Tonnage von 30 Tonnen, 30 Mann Besatzung und ein bis zwei Masten. Die Schiffe zur Umrundung des Kap der Guten Hoffnung hatten bereits eine Tonnage von 40 bis 50 Tonnen, 35 Mann Besatzung und 3 bis 4 Masten. Die Schiffe, mit denen Vasco da Gama schließlich in Indien anlangte, hatten eine Tonnage von 80 bis 110 Tonnen, 50 Mann Besatzung und ebenfalls 3 bis 4 Masten.⁷ Bereits die Entdeckung Indiens setzte also eine Verdoppelung der Schiffsgröße voraus. Man erkennt zugleich, dass eine Vergrößerung des Schiffes keine entsprechende Vergrößerung des Mannschaftsbestandes notwendig macht. Die Vergrößerung der Schiffe und das dadurch ermöglichte relative Einsparen von Besatzung bilden für die Folgezeit zwei wichtige Charakteristika des portugiesischen Asienhandels. Da das kleine Land den Frachtraum steigern will, aber nur wenige Matrosen bereitstellen kann, werden im Verlauf des 16. Jahrhunderts immer riesigere Schiffe gebaut. Die Struktur der Expedition legt damit ein Entwicklungsschema nahe, innerhalb dessen bei ständig wachsenden Schiffsgrößen eine relative Verringerung des Eigengewichts der Schiffe erzielt wird.

⁶ L. Denoix, *Caractéristique des Navires de l'Epoque des grandes découvertes*. Cinqième Colloque d'Histoire Maritime, Paris 1966, S. 142–143

⁷ Jean Meyer, *Les Européens et les autres*, Paris 1975, S. 47

Die Entdeckungsreisen setzen deshalb wachsende Distanzen in ständig wachsende Schiffsgrößen um. Entfernungen schlagen sich in neuen Schiffstypen und ständig höheren Transportkosten nieder. Überseeische Kontinente werden aber entdeckt, um sie mittels Eroberung und Handel nutzbar zu machen. Damit sich die Entdeckungsfahrten langfristig auszahlen, mussten die Schiffe noch weiter vergrößert werden, um Raum für den Transport der für die Eroberung oder den Handel notwendigen Zwangsmittel und Tauschprodukte zu schaffen. Sowohl das spanische wie das portugiesische Kolonialreich operieren während des gesamten Ablaufs ihres „siglo de oro“ innerhalb dieses von den Entfernungen diktierten Zwanges. Es liegt deshalb nahe, auf der Basis der Entfernungen, der daraus ableitbaren und historisch nachprüfbaren Segelzeiten und der dadurch bedingten Schiffsgrößen ein chronometrisches Weltmodell zu erstellen, in dem die Kolonialterritorien im Maßstab ihrer zeitlichen Entfernung vom Mutterland abgebildet werden können. Ein solches Modell wird aber sinnvollerweise nicht nach der Dauer einer Segel-passage, sondern nach der Dauer einer Hin- und Rückreise konstruiert. Nur eine solche Hin- und Rückfahrt veranschaulicht die realen Zeitdistanzen zwischen Aktion und Reaktion, zwischen Investition und Gewinn einer Reise. Wir wollen aber nicht nur die Dauer einer Hin- und Rückreise zum Maßstab unseres Modells machen, wir müssen noch einen zusätzlichen Faktor berücksichtigen. Innerhalb der riesigen Entfernungen und der von ihnen erzwungenen Segelzeiten besteht eine Vielzahl von Wind- und Wettersystemen, an die sich die rudimentäre Navigationskunst des 15. und 16. Jahrhunderts noch völlig anpassen muss. Diese Systeme determinieren die Termine, zu denen gesegelt werden kann, und damit die Länge der Zeiten, in denen das Schiff sowohl im Hafen des Mutterlandes als auch der Kolonien nutzlos vor Anker liegen muss. Maßstab für die reale Zeitdauer soll deshalb die Zeit zwischen dem Beginn zweier aufeinanderfolgender Hin- und Rückfahrt-passagen sein. Es wird sich zeigen, dass die Segelzeit manchmal weniger als zwei Drittel der realen Zeitdauer ausmacht.

Pierre Chaunu hat für das 16. Jahrhundert ein solches, nach der Abfolge von Abfahrten strukturiertes Modell aufgestellt.⁸ Sein konzentrisches Modell unterscheidet drei Zeitzonen: Eine zentrale Einjahreszone, in der die Schiffe binnen eines Jahres die Kolonien erreichen, zurückkehren und anschließend wieder lossegeln können, eine mittlere Zweijahreszone und schließlich eine äußere Drei- bis Fünfjahreszone. Diese äußere Zone ist aber fiktiv, da sie nicht mehr vom kolonialen Zentrum angelaufen wird. Innerhalb des Einjahresradius liegen die Kapverdischen Inseln, die westafrikanische Küste, Nordostbrasilien, die Karibik und die nordamerikanische Atlantikküste. Innerhalb des Zweijahresradius liegt dagegen das gesamte mittelamerikanische und

⁸ Pierre Chaunu, *Conquête et Exploration des Nouveaux Mondes*, Paris 1977, S. 277–290

südamerikanische Festland mit seinen wichtigen atlantischen Zwischenhandels­häfen Vera Cruz und Nombre de Dios, später Puerto Bello, Cartagena in Venezuela, die wichtigen südlicheren Häfen Brasiliens und Buenos Aires – Entrepot für den weitgehend illegalen Handel nach Peru. Im Osten liegen innerhalb dieser Zeitzone die portugiesischen Stützpunkte und Forts von Benguela; Mozambique, Mombasa, Muscat, Ormusz, Diu, Daman, Bassin, Chaul, Goa, die Malabar-Stützpunkte und Colombo. Dieses Zweijahresinter­vall wird weniger von den Entfernungen als von den Wind- und Wettersystemen bedingt. Die spanische Carrera da India kann nur nach dem Abflauen der Winterstürme den Monopolhafen Sevilla verlassen, bewegt sich anschließend auf dem ganzjährigen System der Passatwinde südwestlich auf Südamerika zu, um ab Mai mühselig und langsam durch den Golf von Yukatan nach Mittelamerika zu navigieren. Da das Ent- und Beladen der Schiffe länger als zwei Monate in Anspruch nimmt, kann die Carrera nicht mehr vor September das in der Höhe der Bermudas nach Osten wehende nordatlantische Windsystem erreichen. Um nicht in die im Herbst auftretenden Hurrikans zu geraten, bleibt die Flotte acht Monate, bis zum nächsten Frühjahr, im geschützten Hafen von Havanna liegen. Damit ständig und in angemessener Zeit eine Verbindung mit den Kolonien besteht, ließ die spanische Krone deshalb stets zwei Flotten wie auf einem gewaltigen Zifferblatt im Uhrzeigersinne über den mittleren Atlantik kreisen. Einem der „Volta“ vergleichbaren Muster folgte auch die portugiesische Carreira da India. Die unveränderbaren Distanzen und die saisonalen Wind- und Wetterbedingungen determinierten also neben der Länge auch die Termine der Segelzeiten, d. h. sie entschieden über die Dauer der ungenutzten Zeitabschnitte.

Die portugiesische Carreira hatte mit noch größeren Schwierigkeiten zu kämpfen: Auch sie konnte erst nach dem Abflauen der Winterstürme den Monopolhafen Lissabon verlassen, segelte anschließend mit den Passatwinden bis kurz vor die nordostbrasilianische Küste und steuerte dann in südöstlicher Richtung auf das Kap der Guten Hoffnung zu, das sie in weitem Bogen und vor dem Einbruch der Winterstürme, also vor Juni, umsegeln musste. Danach segelte sie durch die schwierige Madagaskarstraße, später östlich von Madagaskar, bis sie in Höhe der Somalikküste die Ausläufer des Sommermonsuns nach Goa trugen. Goa durfte sie nicht vor und konnte sie nicht nach dem September erreichen. Erst im September hatten die Niederschläge an den westlichen Ghats die Flüsse so weit aufgestaut, dass diese die Sandbarriere durchbrechen konnten, die die frühen Sommermonsunstürme vor dem Ankerplatz angehäuft hatten. Bereits im Dezember musste die Flotte mit dem Wintermonsun zurücksegeln, wollte sie das Kap der Guten Hoffnung sicher umsegeln, und nach Wochen mühseligen Navigierens vor der westafrikanischen Küste konnte sie gegen Sommermitte Lissabon wieder erreichen. Während die Atlantikpassage dem spanischen Navigator ledig-

lich die Adaption an zwei „geschlossene Fenster“ – Winterstürme bei Abfahrt, Hurrikanzone bei Rückreise – abverlangte, musste der portugiesische Navigator sich an fünf klimatisch vorgegebene Termine anpassen: Winterstürme, Sommerstürme am Kap, Sommermonsun, Wintermonsun und Winterstürme am Kap der Guten Hoffnung.⁹

Die mittlere Zeitzone wird umgeben von einer dritten, äußersten Zeitzone, deren Radius so groß ist, dass sie nicht mehr zentral von Lissabon oder Sevilla zu erreichen ist. Im Osten beginnt diese Zone mit der Coromandelküste. San Thomé de Meliapur, in der Nähe des späteren Madras gelegen, Hughli am gleichnamigen Fluss in Bengalen, Malacca gegenüber Sumatra, die portugiesischen Niederlassungen in der Javasee und schließlich Macao und Nagasaki gehören dazu. Am äußersten östlichen Rand trifft die portugiesische Einflusszone auf die westliche Peripherie des spanischen Kolonialreiches, auf die Philippinen mit ihrem Stützpunkt Manila. Diese Peripherie des Estado da India liegt außerhalb der regulären technischen und navigatorischen Möglichkeiten des 16. Jahrhunderts. Schiffe des kolonialen Mutterlandes, die diese Stützpunkte direkt anlaufen wollten, bräuchten für eine Hin- und Rückreise zwischen drei und fünf Jahren. Die Reisenden, die Manila und Macao von Europa aus zu erreichen suchen, brauchen zumeist länger als drei Jahre. Und will man den von Pierre Chaunu angeführten Einzelfällen folgen, so muss man im Falle einer Hin- und Rückreise mit einer durchschnittlichen Sterblichkeit von Mannschaft und Passagieren von über 50 % rechnen. Das leuchtet ein, da bereits ein Drittel der Schiffsbesatzungen die Pazifiküberquerung, die Passage Acapulco – Manila, nicht überlebt. Zeit, Sterblichkeit und damit auch Kosten bilden in dieser Grenzzone eine soziale, physische und wirtschaftliche Mauer, gegen die die rudimentären Segelkenntnisse des 16. Jahrhunderts nichts zu unternehmen vermögen.¹⁰ Die Erde hat sich zwar 1521 in ihrer ganzen Kugelgröße entdecken lassen, aber um einen Preis – sie rächt sich durch ihre Entfernungen. Aus dem Unvorstellbaren ist hier das Unmögliche geworden. Mit der mittleren Zeitzone stößt das archaische Kolonialsystem des 16. Jahrhunderts nicht an die geographische Grenze seiner Besitztümer, aber an die soziale und technische Grenze ihrer Kontrolle und Ausbeutung. Selten zuvor hatten sich der Zwang zu gesteigerter Organisation und technischer Innovation ebenso wie

⁹ Detaillierte Schilderung der Carrera: P. Chaunu, *Séville et l'Amérique, XVIe et XVIIe siècles*, Paris 1977.

Detaillierte Schilderung der Carreira: U. Granzow, *Quadrant, Kompass und Chronometer – Technische Implikationen des euro-asiatischen Seehandels von 1500 bis 1800*, Stuttgart 1986, darin: „Lissabon–Goa–Lissabon“, S. 44–82.

¹⁰ P. Chaunu, *Conquête et ...*, S. 289; U. Granzow, *Acapulco–Manila–Acapulco*, Manuskript, 1982

die Grenzen solcher Anstrengungen so eindeutig in einem von Menschen geschaffenen, disponierten und zugleich ertragenen neuen Raummodell niedergeschlagen. Weder der spanischen noch der portugiesischen Krone gelingt es im 16. Jahrhundert, die Grenzen des eigenen Raummodells zu überwinden. Die Verbindung zu, die Kontrolle über und die Nutzung der äußersten Zeitzone wird stattdessen der mittleren übertragen: die Peripherie wird zur Kolonie der Kolonien. Die Philippinen stellen ein an den Jesuitenstaat Paraguay erinnerndes autonomes, weitgehend klerikales Verwaltungsterritorium dar, allerdings keinen riesigen klerikalen Fronhof, um die Charakterisierung Paraguays durch Max Weber zu gebrauchen. Die spanische Krone führt in ihrer imperial kontrollierten Zeitzone Mulo, Pferd, Esel, Schafe, Ziegen, Hühner, Weizen, Oliven und Wein ein, die in Mexico City ausgebildeten und ordinierten Padres bringen neben all diesem auch noch Avocados, Mais, Tomaten, Kartoffeln, Ananas (für die Schiffsseile) und Erdnüsse auf die Philippinen.¹¹

Während der portugiesische Vizekönig in Goa in seiner dreijährigen Amtszeit unter relativ strikter Kontrolle der königlichen Regimentos und unter paralleler Kontrolle durch die unabhängig von ihm nominierten Magistrate, Erzbischöfe und Inquisitoren steht, verwaltet und finanziert sich Macao weitgehend selbst, über einen von den Bürgern gewählten Senat und in Abhängigkeit vom lokalen Mandarin. Der einzige offizielle Zugriff, den der Vizekönig auf Macao hat, ist über den jeweiligen Generalkapitän, der die jährlich von Goa nach Malacca, Macao und Nagasaki unternommene Monopolreise gepachtet hat. Solange jener sich in Macao aufhält, soll er die Angelegenheiten des Stützpunktes verwalten. Ein Recht, das die Bürger nicht anerkennen.¹²

Die „Nao da India“ braucht für die Passage Goa – Japan und zurück oft drei Jahre, die „Manilagalleon“ für die Passage Acapulco – Manila zumeist zwei Jahre. Es verwundert deshalb nicht, dass im Durchschnitt fünfmal soviel Schiffe zwischen Manila und Macao verkehren wie zwischen Sevilla bzw. Lissabon und diesen peripheren Außenstellen. Da also diese Kolonien der Kolonien außerhalb des direkten Zugriffs der imperialen, der mittleren Zeitzone liegen, soll hier auf die Aufzählung der in diesem Bereich vorherrschenden schwierigen Windsysteme verzichtet werden. Stattdessen sei auf die Schiffs- und Handelsformen eingegangen, die sich in der nahen Zone, der Kernzone, und der mittleren, der imperialen, entwickeln.

¹¹ Eine vollständige Liste der transatlantischen und transpazifischen Diffusion von Pflanzen gibt E.D. Merrill. Sie umfaßt mehr als 50 Arten. E.D. Merrill, Notes on the Flora of Manila, in: The Phillipine Journal of Science, Vol.VII, No.3, S. 198–199, zitiert bei C. Benitez, Phillipine Progress prior to 1898, Manila 1969, S. 202

¹² C. R. Boxer, Fidalgos in the Far East, 1550–1770, The Hague 1948, Kapitel I und II

Die Kernzone

Die Schiffe, die in dieser Zeitzone operieren, können relativ verlässlich mit einer etwa zweimonatigen Seereise rechnen. Nahrung muss deshalb nur für zwei Monate geladen werden. Dieser Tatbestand macht es möglich, dass die Schiffe dem Zwang eines exponentiellen Wachstums der Schiffsgröße ausweichen können und im gesamten Verlauf des 16. Jahrhunderts klein bleiben. Oft sind es Fischereikutter, die die Bewohner der Azoren und der Kanarischen Inseln und der spanischen und portugiesischen Fischerdörfer schon seit einem Jahrhundert verwendet haben. Die geringe Größe und die traditionelle Bauform des Transportmittels machen es möglich, dass diese Schiffe von Privatleuten gebaut, besessen, angeheuert, viktualisiert und eingesetzt werden können. Geringe Herstellungs- und Betriebskosten lassen in der Kernzone den ersten privaten Überseehandel entstehen. Seeleute und Kaufleute in Dutzenden von spanischen und portugiesischen Seehäfen, vor allem jene der atlantischen Inselgruppen, partizipieren an diesem Handel, der zu einem solchen Grade sozial diversifiziert und regional dezentralisiert ist, dass er nicht von der Krone kontrolliert werden kann.¹³ Da die Schiffe in seit langem bekannten, einfachen Windsystemen operieren, drohen hier keine spektakulären Schiffsverluste; es zeigt sich keine „Historia trágica del mar“. Die Krone muss diesen Handel deshalb nicht durch eine Konzentration auf Monopolhäfen, durch Vergabe von Navigationslizenzen und durch die Verbesserung von Seekarten regulieren und schützen. Zudem bestehen keine Interessenkonflikte: Der relativ hohe Anteil an Frachtraum, der diesen Händlern zur Verfügung steht, macht es ihnen möglich, Produkte zu transferieren, an denen die Krone entweder kein Monopolinteresse hat oder es politisch nicht durchsetzen könnte.

Die Kernzone wird damit zur Domäne der Volumengüter, deren geringer Endpreis und geringere Gewinnspannen den geringeren Transportkosten entsprechen. Dieser erste, privat betriebene Überseehandel verlagert den seit einem Jahrhundert zwischen Norditalien, Portugal, Spanien und den Atlantikinseln errichteten Zuckerrohrhandel und -anbau zunächst nach Nordostbrasilien und bald in die Karibik. Der Zuckerrohranbau auf den Kanarischen Inseln stützt sich aber seit langem auf Sklavenarbeit, norditalienisches Kapital und lokale Unternehmer. Spanische, italienische und portugiesische Schiffe, Seeleute und Händler transportieren und verkaufen den Zucker. Damit ist, vor der Entdeckung und Errichtung des neuen Zeitonen- und kolonialen Weltmodells eine in der Folge breitenwirksame, fast universale Produktionsstruktur entstanden, die Plantage. Die transatlantische Verlängerung und Übertragung dieser ersten kolonialen Produktionsstruktur stützt

¹³ J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire*, London 1977, Kapitel XV

sich nicht nur auf die traditionellen Transportmittel, sondern auch auf die bereits traditionellen Organisationsformen, Finanziere und Märkte.¹⁴ In diese, sich in der Kernzone horizontal und quantitativ ausweitende, einerseits traditionelle, andererseits koloniale Plantagenökonomie, also Produktions- und Vermarktungsstruktur können nun sukzessive neue Volumengüter, maßgeblich Tabak, Baumwolle, selbst Reis, zwanglos eingeführt werden. Da die Plantage ein weiteres „Volumenprodukt“, billige Arbeit, zur Voraussetzung hat, entwickelt und steigert sich der seit Anfang des 15. Jahrhunderts einsetzende Sklavenhandel proportional zu dieser Nutzung der Kernzone.¹⁵ In dem Maße, in dem die Kernzone ihre Verfügung über Arbeitskräfte, Volumengüter, Transportmittel und Massenabsatzmärkte steigert, entwickelt sie sich zugleich zu einem Bereich, den die Krone – die anfänglich meinte, diesen Bereich nicht kontrollieren zu müssen – schließlich nicht mehr kontrollieren kann. Spätestens nach der Mitte des 17. Jahrhunderts müsste sie sich nicht nur gegen den eigenen Privathandel, sondern auch noch gegen nordwesteuropäische Händler und Kolonialgesellschaften durchsetzen, wollte sie die weitverzweigte Inselwelt der Karibik noch angemessen kontrollieren.

Die imperiale Zone

In völligem Gegensatz zu der relativ raschen, wenn auch unkontrollierten und unkontrollierbaren Entwicklung im Kernbereich steht die Entwicklung der imperialen Zone. Entfernungen und Windsysteme erzwingen hier gleichermaßen lange Segel- und Ruhezeiten und machen darüber hinaus die Segelzeiten unberechenbar. Für die östliche wie die westliche Carrera bedeutet dies, dass die errechenbaren Durchschnittszeiten keine realistische Grundlage für die Berechnung der Dauer der Passagen boten. Diese Durchschnittszeiten wurden oft um über 50% über- oder unterboten. Als realistische Größe bei der Bestimmung der notwendigen Nahrungsmengen mussten die längeren Zeiten dienen. Die durchschnittlichen Segelzeiten wurde noch durch den Umstand bedingt, dass die Schiffe aus Sicherheits- wie auch aus Monopolinteresse im Konvoi segeln mussten. Der portugiesische Historiker Godinho hat die Durchschnittsdauer und die Abweichungen für die Indien-

¹⁴ F. Braudel, *The Mediterranean and the mediterranean World in the Age of Phillip II*, London 1981, S. 154f

¹⁵ Zum Zusammenspiel der beiden Kolonien Angola und Brasilien beim Transfer der Sklaven und zum Aufbau einer fast ausschließlich zuckerrohrproduzierenden und sklavenhaltenden Gesellschaft: C. R. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics, the municipal councils of Goa, Macao, Bahia, and Luanda, 1510–1800*, Madison 1965, Kapitel über Luanda, S. 110–140; Gilberto Freyre, *Herrenhaus und Sklavenhütte; ders., Das Land in der Stadt*, beides Stuttgart 1982.

Eine generelle Darstellung des Sklavenhandels: D. P. Mannix und M. Cowley, *Black Cargoes. A History of the Atlantic Slave Trade*, New York 1962.

passage von rund 50 Fällen zusammengetragen; seine Zahlen zeigen für die Hinreise eine Variation von 4 bis 8 Monaten, für die Rückreise von 4 bis 9 Monaten.¹⁶ Die durch Distanz und Windsysteme vorgegebene Dauer und ihre prinzipielle Unberechenbarkeit erzwingen für den regulären Betrieb der portugiesischen Carreira eine extreme Steigerung der Verpflegungsmenge. Die Schiffe mussten normalerweise für 8 Monate Verpflegung und sogar Wasser aufnehmen.¹⁷ Schiffe, die solche Verpflegungsmengen aufnehmen konnten und noch genügend Stauraum aufwiesen, um die Herstellungs- und Betriebskosten in der relativ kurzen Dauer ihrer Existenz zu amortisieren, mussten extrem groß sein und Güter mit extremen Gewinnspannen laden. Das 16. Jahrhundert wird deshalb Zeuge einer spektakulären exponentiellen Vergrößerung der Schiffskörper. Bis zum Ende des Jahrhunderts haben sich aus den Karavellen der Entdeckerzeit Giganten mit einer teilweise 12fachen Tonnage entwickelt. Im Bereich der Carrera werden diese Schiffe Galleonen, im Bereich der Carreira Karacken oder Naos genannt.¹⁸

¹⁶ V. M. Godinho, *L'Economie de l'Empire Portugais aux XVe et XVIe siècles. L'or et le poivre*, Paris 1958, S.371–374

¹⁷ G. Schurhammer, *Franz Xavier. Sein Leben und seine Zeit*, Stuttgart 1955

¹⁸ Die wohl beste Darstellung dieser Entwicklung findet sich bei C. R. Boxer, *Fidalgos ...*, S. 12–13: „Up to about 1540, both Naós and galleons were of less than 400 tons burthen, but during the reign of Dom John III, the former type frequently attained 800–900 tons. Experience showed that these unwieldy Carracks, overladen and overcrowded as they usually were, proved inferior in seaworthy qualities to ships of smaller tonnage. Accordingly the next monarch, Dom Sebastian, promulgated a law in 1570 to the effect that no Naó da Carreira da India should be of less than 300 or more than 450 tons. This measure was apparently successful, as according to one seventeenth-century authority not a single one of these carracks suffered shipwreck during this King's otherwise unfortunate reign. Under the Spanish domination of 1580–1640, this rule was allowed to lapse, and a pernicious reversion was made to the practice of building annually two or three large Naós of over 1.000 tons each, instead of five or six galleons of between three and five hundred. The shipwreck rate immediately rose alarmingly; and Severim de Faria alleges that of twenty-two ships (including seventeen Naós) which left India in the years 1591–1592, only two reached Lisbon.

It is no wonder therefore that many of the experienced Portuguese officers supported Admiral João Pereira Corte-Real when in 1622–1635 he tried hard to persuade the Iberian government to revert to the tonnage laid down by the law of 1570, but his efforts were only partly successful. In fact in some ways the Position worsened; for whereas galleons had formerly rarely exceeded 600 tons, some were now built of 800, 900, or even 1.200 tons. The famous 1.200 ton Santa Tereza, destroyed by the Dutch at the battle of the Downs in 1639, is called Naó or Carrack in some contemporary accounts, and galleon in others. Before 1622, Portuguese Naós had usually four flush decks, but smaller types of three or even two were also built, and these latter were sometimes called Nave-tas. Here again is another source of confusion, as the term naveta was also applied to small frigate-type India-built vessels which contemporary Dutch and English records call „yachts“ or „frigates“. The Naó was however a distinctive feature of Portuguese naval architecture, and no other nation built such „mountains of wood“ as Corte-Real scorn-

Während diese Entwicklung bezüglich der portugiesischen Transporte nur mit Einzelbeispielen belegt werden kann, liegt für die Amerika-Transporte, für die „Volta“, eine umfassende statistische Untersuchung vor. Das Fehlen einer entsprechenden Analyse für die portugiesische Carreira ist deshalb bedauerlich, weil die Karacken von allen Zeitgenossen als größer und oft besser als die spanischen Schiffe beschrieben werden. Ich zitiere im folgenden kurz aus der Untersuchung von Pierre Chaunu, um eine untere Grenze des portugiesischen Größenwachstums aufzuzeigen. Chaunu hat in seiner monumentalen 12-bändigen Studie „Séville et l'Atlantique“ den Größenzuwachs der spanischen Schiffe für den Transport zum lateinamerikanischen Festland für den Zeitraum von 1500 bis 1650 statistisch nachgezeichnet. Die durchschnittliche Tonnage vervierfacht sich hier innerhalb des Untersuchungszeitraums, von 80 Tonnen (1500–1550) auf 150 Tonnen (1560–1570), 250 Tonnen (1575–1585) und 350 Tonnen (1600–1650). Diese Angaben für die Gesamttransporte verschleiern aber das eigentliche Größenwachstum der königlichen Schiffe, die Waren zum lateinamerikanischen Festland bringen. Wenn wir die Schiffe der imperialen Armada von den normalen Handelsschiffen, die mit ihnen im Konvoi segeln, trennen, zeigt sich, dass die imperialen Schiffe von 80 Tonnen um 1520 auf 550 Tonnen um 1600 anwachsen.¹⁹ Diese gigantischen Schiffe kontrastieren völlig mit den Schiffstypen der Kernzone, deren Warenverkehr sich in diesem Zeitraum auf der Basis von Schiffen vervielfacht, die im Durchschnitt Größen von 100 Tonnen aufweisen. Dies gilt sowohl für die Sklaven- wie für die Zucker- und Tabaktransporte.

In der portugiesischen Hemisphäre ist das Größenwachstum noch erstaunlicher. Hier entstehen mit den Karacken und Naos Schiffe, die von Zeitgenossen als „Berge aus Holz“ beschrieben und wie Weltwunder bestaunt werden und die über 1.000, manchmal über 2.000 Tonnen Größe erreicht haben sollen. Indem die Portugiesen dem Problem langer und unberechenbarer Segelzeiten die Strategie des Größenwachstums ihrer Schiffe entgegensetzten, zwingt sie diese Entscheidung in ein unlösbares Dilemma hinein. Mit der Steigerung der Schiffsgröße sind sehr bald überproportionale Steigerungen der Bau- und Betriebskosten verbunden. Ein Wettlauf zwischen Frachtraum und Kosten setzt ein. Jedoch bleibt der so aufwändig gewonnene zusätzliche Frachtraum stets zu klein, um die gestiegenen Herstellungs- und

fully termed them. Even the Treasure ships from the Spanish Main were not so large, and a contemporary writer asserts that a Portuguese Indiaman could take four times as much cargo as the largest Spanish galleon on the Atlantic run.“

¹⁹ P. Chaunu, *Séville et l'Amérique, XVIe et XVIIe siècles*, Paris 1977. Tabellarische Zusammenfassung des 12-bändigen Werkes „Séville et l'Atlantique, 1504–1650“, Paris 1955–1960. Tabellen: Types des Navires, S. 242; Nombre des Navires, S. 254; Au Départ d'Espagne et des Canaries, S. 274 und 282.

Betriebskosten zu kompensieren. Die Schiffe wurden aufgrund ihrer Größe, abnehmenden Manövrierbarkeit und zunehmenden Verwundbarkeit zu fast tragischen Monumenten imperialer Ambition. De Brito hat schließlich im 18. Jahrhundert mit seiner Sammlung der spektakulärsten Schiffsuntergänge diese „Historia trágica del mar“ – so sein Buchtitel – des Estado dokumentiert.²⁰ Ebenso wie das Imperium bei Goa topographisch an die Grenzen sei-

²⁰ Ein Beispiel sei angeführt: die 1592 vor den Azoren, während ihrer Rückreise von Indien aufgebrachte *Madre de Dios*: „The carrack being in burden by the estimation of the wise and experienced no less than 1.600 tons, had full 900 of these stowed with the gross bulk of merchandise, the rest of the tonnage being allowed, partly to the ordnance which were thirty-two pieces of brass of all sorts, partly to the passengers and the victuals, which could not be any small quantity, considering the number of persons betwixt 600 and 700, and the length of the navigation ... After an exquisite survey of the whole frame he (Adams) found the length from the beakhead to the stern (whereupon was erected a lantern) to contain 165 foot.

The breadth in the second close deck whereof she had three, this being the place where there was most extension of breadth, was 46 foot and 10 inches. She drew in water 31 foot at her departure from Cochin in India, but not above 26 at her arrival in Dartmouth, she being lightened in her voyage by diverse means, some 5 foot. She carried in height seven several stories, one main orlop, three close decks, one forecastle and a spardeck of two floors apiece. The length of the keel was 100 foot, of the mainmast 121 foot, and the circuit about the Partners 10 foot 7 inches; the mainyard was 106 foot long. By which perfect commensuration of the whole, far beyond the mould of the biggest shipping used among us either for war or receipt (trade).“ Vermessungsbericht des Captain Richard Adams, zitiert bei C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, London 1977, S. 208

Vergrößerung der Schiffe: „For the first thirty Years of the *carreira* most of the Portuguese Indiamen, whether carracks or galleons, were of about 400 tons burthen, The annual outward-bound fleets then averaged from seven to fourteen sail, but the homeward-bound fleets were often half that number, as many ships were retained for service in Asian seas. By the middle of the sixteenth Century the size of most of the Indiamen had increased to between 600 and 1.000 tons, and the average number of ships in the yearly fleet had dropped to five. During the last quarter of the sixteenth Century monsters of up to 2.000 tons were built at Goa, Lisbon and Oporto. The Spanish naval commander-in-chief, Don Alvaro de Bazán, writing in 1581, observed that the Portuguese Indiamen sailing that year were each of 600 Portuguese tons, ‘which amount to over 1.200 Castilian’. Forty years later a patriotic Portuguese writer boasted that the cargo of a single Portuguese East Indiamen discharging at Lisbon was greater than that of four of the largest *Naós* in the Spanish transatlantic trade.“

Verteuerung des Schiffsbaus: „The superiority of Indian teak over European pine and oak for shipbuilding purposes was early recognised by the authorities at Lisbon and Goa, but there was not such unanimity as to whether it was cheaper to build ships for the *carreira* in Portugal or in India. A royal order of 1585, repeated textually nine years later emphasised the importance of building carracks for the *carreira* in India rather than in Europe, ‘both because experience has shown that those which are built there last much longer than those built in this kingdom, as also because they are cheaper and stronger, and because suitable timber for these carracks is increasingly hard to get here’. Later experience showed that although India-built ships were certainly stronger, they were not always cheaper than those constructed in Europe. One reason for this was that the governors of

ner politischen Kontrollmöglichkeiten stößt, stößt es bei der Vergrößerung seiner Schiffe an die Grenzen seiner verfügbaren technischen Möglichkeiten: „ships outran design“. Bald waren für die Masten und Querstangen keine genügend hohen Baumstämme mehr aufzutreiben, für den Betrieb in den warmen Gewässern des Mar del Sur fehlte es an widerstandsfähigem Holz. Schiffe dieser Größenordnung konnten zudem nicht mehr angemessen kalfatern werden. Nach einem ruinösen Kahlschlag der heimatischen Holzreserven wurde die Herstellung der Schiffe nach Bassin und Goa verlegt. Billiges und gutes Teakholz wurde dort von billigen und guten Hinduhandwerkern unter Anleitung korrupter königlicher Beamter zu immer teureren und größeren Schiffen verarbeitet. Die portugiesische *Carreira* weist damit bis zu ihrem Ende einen geradezu tragischen Widerspruch auf: Zum ersten Mal stellte sie eine ausschließlich seegetragene Verbindung zwischen Asien und Europa her, aber um den Preis von Frachtkosten, die kaum geringer, eventuell sogar höher waren als die derjenigen Route, zu deren Schwächung die

Portuguese fortresses on the west coast of India, whose perquisites usually included the felling and sale of the local timber, habitually charged the Crown outrageous prices for the same. The captains of Bacaim and Damão, wrote the Viceroy of India in 1664, priced their timber at forty xerafines the candil, although it had only cost them five. European cordage was also more satisfactory than most of the Asian varieties.“ In: C. R. Boxer, *The Portuguese ...*, S. 207–209

Verlagerung des Schiffsbaus: „The best and most seaworthy of these Naós were built in the Indo-Portuguese yards at Goa, Damão, Bassein and Cochin, those of the last two places being the most esteemed on account of the excellent teak wood of which they were constructed. The yards at Lisbon and Oporto built both carracks and galleons, but it was realized that the pinewoods of Portugal provided inferior material to the teak forests of Malabar; and instructions were repeatedly issued from Lisbon for the construction of ships in India in preference to Europe. A somewhat similar state of affairs prevailed in the Philippines, where the superiority of locally-built vessels over those built in Spain was often pointed out. But even the Spaniards at Manila preferred India-built Portuguese ships when they could get them, as exemplified by the remarks of Navarrete in his *Tratados* of 1676.“ C. R. Boxer, *Fidalgos ...*, S. 13

Vergrößerung und Unfallhäufigkeit der Schiffe fallen zusammen: „Toutes ces difficultés se retrouvent dans le tableau des pertes. Pour la *Carreira da India*, 15% des navires coulés corps et biens par rapport à l'ensemble des voyages recensés – 12%: pertes de mer, 3%: pertes de guerre. C'est dire que les éléments sont quatre fois plus à redouter que la méchanceté des hommes. Le tribut est beaucoup plus lourd entre 1589 et 1622. Les épisodes cruels de ces années terribles ont inspiré la fameuse *Histoire tragique de la mer*. Les agonies spectaculaires du *São João Baptista* en 1622 ont fourni des thèmes à l'expression littéraire. Le pourcentage des pertes dans la *Carrera* est moindre: 5,05% de 1551 à 1600, 3,07% de 1601 à 1650. Compte tenu de ce qui a échappé on peut le placer entre 6 et 7%. Dans l'ensemble, ce niveau se situe à 40% du niveau des pertes subies dans l'océan Indien portugais. Mais la répartition entre pertes de mer et pertes de guerre n'est pas sensiblement différente: 412 d'un côté, 107 de l'autre, le 4/5–1/5, très exactement de la *Carreira da Índia*. Ce rapport est celui, en gros, des difficultés. On a pu dresser une géographie, une chronologie et un rythme saisonnier de la mort en mer.“ In: P. Chaunu, *Conquête ...*, S. 288.

Portugiesen ursprünglich angetreten waren. Es misslang den Portugiesen, mit Hilfe von Handelsgewinnen aus der neuen Route beständig mehr und billigen Frachtraum bereitzustellen, das Handelsvolumen der neuen Route zu vergrößern und einen sich selbst tragenden technischen und ökonomischen Entwicklungsprozess zu begründen. Das Auslösen eines solchen Kreislaufes hätte ihnen die Chance verschafft, die Preise für Asienprodukte auf dem europäischen Markt zu bestimmen und am Ende die alte Handelsroute zusammenbrechen zu lassen.

Die neue, von Portugal geschaffene „merkantile“ Verbindung Asiens mit Europa beruht auf einer Paradoxie: Sie hält in dem Maße, in dem von ihr kein Gebrauch gemacht wird. Unter den technischen und organisatorischen Bedingungen des 16. Jahrhunderts lässt sich ein neuer Welthandel nur prekär, auf der Basis geringfügiger Mengen, geringer Einkaufs- und hoher Endpreise und damit großer Gewinnspannen, also mit Luxusprodukten, errichten. Unter Beibehaltung der noch archaischen politischen und vor allem technischen Bedingungen, also ohne die Chance der „Economies of Scale“, droht ein Mengentransfer die Gewinnspannen drastisch zu verringern und zum Zusammenbruch des Systems zu führen. Damit reproduziert aber das neue Transportsystem die Merkmale des alten.²¹ Nach wie vor ist dieser Handel international, glänzend und unbedeutend. Wir werden erst später sehen, dass die Portugiesen die neue Route nicht nur technisch nicht zum Durchbruch bringen können, sondern dies politisch auch nicht wollen und wirtschaftlich nicht müssen. Vorerst aber betrachten wir, wie die Holländer die technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen verbessern, dadurch die neue Route zu einer Gefahr für die alte werden lassen und so wiederum in neue, wirtschaftliche Probleme hineingeraten.

B) Die Holländer

Das Ende des 16. Jahrhunderts wird Zeuge der globalen Projektion eines innereuropäischen Religionskonflikts. Während Philipp II. Portugal übernimmt und damit den überseeischen Kolonialbesitz unter einer Herrschaft bei getrennter Verwaltung arrondiert, ist er zugleich mit der Niederschla-

²¹ „L'expansion européenne aboutit à la première ébauche timide d'une mince pellicule d'économie-monde qui recouvre des mondes cloisonnés et des économies désarticulées. Le moteur de cette expansion est constitué par les gradients fabuleux de valeurs disséminables. Les éventails de ces valeurs s'ouvrent de 1 à 5, de 1 à 10, de 1 à 20, de 1 à 50 ... et, d'une extrémité à l'autre du monde, de 1 à 100. La mise en communication du monde tend à les réduire. La réduction des écarts est un facteur favorable. Pour le blé, en Europe, l'écart du Nord au Sud passe en un siècle de 7,5 à 4. A moins d'une mutation des moyens de transport, la réduction des disparités des prix entraîne un retour au cloisonnement.”
In : P. Chaunu, Conquête et ..., S. 330.

gung eines protestantisch und nationalistisch motivierten Aufstandes in den Niederlanden beschäftigt. Dieser weitet sich rasch zum größten Territorialkrieg des 16. Jahrhunderts aus. Die niederländischen Händlergruppen kompensieren territoriale Niederlagen gegen die „Terzios“ der spanischen Krone durch den bislang weitgespanntesten Seekrieg. Da sich die portugiesische Welthälfte des iberischen Kolonialimperiums als bei weitem verwundbarer erweist, können die Niederländer bald das portugiesische königliche Monopol über den Asienhandel unterlaufen. Während Manila trotz vielfältiger Angriffe nicht fällt, haben sich die Holländer weite Teile der Molukkensee unterworfen. Bis 1700 übernehmen sie in teilweise jahrzehntelangen Kämpfen fast alle wesentlichen strategischen Stützpunkte der Portugiesen. Goa bleibt als kraftloses Zentrum des ehemaligen Netzwerks zurück. Die Kontrolle über die strategischen Handelsplätze und Meerengen geht auf die Holländer oder einheimische Herrscher über. Bis 1700 haben die Holländer die wesentlichen Forts der Malabarküste, Ceylon und Malacca übernommen, einheimische Mächte haben wieder die Kontrolle über Mombasa, Muscat, Ormusz, Chaul und Nagasaki.²² Der Ablauf dieses ersten globalen Seekrieges soll hier nicht interessieren. Hinter dem Pulverdampf der Seegefechte stand aber immer noch der gleiche zwingende, wenn auch unsichtbare Sachzusammenhang extremer Distanzen und Segelzeiten. Wir müssen die Veränderungen in der Struktur des neuen Transportsystems betrachten. Diese gehen von technischen und organisatorischen Neuerungen der Holländer aus; sie beginnen das von den Portugiesen ursprünglich geschaffene und sie bestimmende Weltmodell nachhaltig zu verändern.

Die Portugiesen hatten auf das Diktat extremer und unberechenbarer Segelzeiten mit einem letztlich selbstzerstörerischen Größenwachstum ihrer Schiffe geantwortet. Diesem Zirkelschluss höherer Kosten und ständig größerer Schiffe entsprach zudem eine Handelsform, die von aggressiven Maßnahmen und der Existenz einer Kette von Stützpunkten geprägt war. Die Holländer stellen der gleichen Aufgabenstellung andere Lösungsvorschläge gegenüber. Bei dem folgenden Vergleich müssen wir berücksichtigen, dass wir auch einen Lernprozess beschreiben. Nur die Holländer, die künftigen Rivalen, haben die Chance der Nachahmung, des laufenden Vergleichs und vor allem des Neuanfangs: Bei ihnen hatten noch keine Erfahrungen unveränderbare technische und organisatorische Traditionen geschaffen. Die Holländer kennzeichnet vom Beginn ihres Auftretens in Asien an, dass sie auf das Transportproblem mit einer Kombination verschiedenster Lösungsmöglichkeiten reagieren. Große Entfernungen bewirken lange Segelzeiten, lange Segelzeiten bewirken eine große Nahrungsmenge, eine große Nah-

²² Die beste Gesamtdarstellung bietet: C. R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire*, London 1977, Kapitel 1 und 2.

rungsmenge bewirkt eine extreme Größe des Schiffes. Der Estado da India hatte sich damit eine „lineare“ Problemverkettung und Problemperzeption zu eigen gemacht. Die drei Probleme können aber nicht nur mit Hilfe der „iberischen“ Lösung, der Vergrößerung der Schiffe, gelöst werden. Indem man entweder die Distanz, die Segelzeiten oder das Eigengewicht verringerte, konnte man der „portugiesischen“ Problemverkettung ausweichen:

1. Man konnte versuchen, die Distanzen zu minimieren, indem man sich auf die nächstgelegenen Kolonien, die Kernzone, konzentrierte.
2. Man konnte versuchen, die Segelzeiten zu minimieren, indem man schneller, berechenbarer oder beständiger segelte. Dadurch konnte man den Problemen Nahrungsmenge und extreme Schiffsgröße entgehen.
3. Man konnte versuchen, die Nahrungsmenge zu minimieren, indem man entweder Matrosen sparsamer verpflegte oder einsparte bzw. Nahrungsmittel zwischendurch aufnahm. Dadurch konnte man das Eigengewicht des Schiffes verringern.

Auf das bisherige Zeitzonenschema mussten diese Lösungsstrategien dann in der folgenden Weise einwirken: Eine Konzentration auf die Gebiete der Kernzone behielt das geltende Zeitzonenschema bei, wich aber dem von ihm implizierten Problem- und Entwicklungsdruck aus. Eine Verbesserung der Segelzeiten optimierte das geltende Zeitzonenschema und dehnte, zukunftsweisend, den Radius der verschiedenen Zeitzonen aus. Eine Verringerung des Eigengewichts übernahm wiederum das geltende Zeitzonenschema, machte aber seine Konsequenz, das Größenwachstum, obsolet. Einer Strategie der selektiven Nutzung des Zeitzonenschemas und einer des „Unterlaufens“ steht also eine Strategie der Veränderung, der Ausdehnung des Zeitzonenschemas gegenüber. Es ist leicht einsehbar, dass die erste Strategie eine rein wirtschaftliche Adaption, die zweite eine technisch-wirtschaftliche Revolution und die dritte eine eher organisatorische Evolution gegenüber dem bislang geltenden „chronometrischen“ Zonenmodell darstellt. So unterschiedlich alle drei Strategien sein mochten, allen ist gemeinsam, dass sie die von den Portugiesen und Spaniern fast 200 Jahre praktizierte einseitige und starre Strategie verwarfen. Sie reagierten nicht auf Konsequenzen des Spiels, sondern veränderten seine Bedingungen. Man gewinnt am leichtesten, wenn man seine eigenen Regeln setzen kann. Während die Portugiesen ihren Schiffstyp den Bedingungen eines neuen Verkehrssystems anpassen, passten die Holländer, wie wir sehen werden, das neue Verkehrssystem ihrem alten Schiffstyp an. Wir müssen deshalb im folgenden die drei neuen Lösungsstrategien kurz darstellen.

Verkürzung der Distanzen, Beibehaltung des Zeitzonenschemas

Vom iberischen Monopol über das Mar del Sur abgeschreckt, konzentrieren sich die Holländer, aber auch Engländer und Franzosen bereits seit dem 16. Jahrhundert auf die Kernzone. Diese umfasst Gebiete, die von den Spaniern noch nicht entdeckt sind (die Ostküsten Nordamerikas), von ihnen nur formal beansprucht werden (die südliche Ostküste) oder nicht angemessen verteidigt werden können (Teile der Karibik). Hauptursache für letzteres ist, dass sich beide Kolonialimperien in der mittleren Zeitzone, deren Zugang und Luxusprodukte sie kontrollieren zu können glauben, vorrangig militärisch und administrativ engagiert haben. Indem sich Engländer und Holländer auf den Handel mit der Kernzone und schließlich auf deren Kontrolle konzentrieren, sichern sie sich Plünderungschancen bezüglich des Festlandes und der Silbertransporte, einen künftigen Absatzmarkt für Asienprodukte und vor allem einen Plantagensektor für die Befriedigung europäischer Massenbedürfnisse.²³

Verkürzung der Segelzeiten, Ausdehnung des Zeitzonenschemas

Die Segelzeiten kann man durch verschiedene Verfahrensweisen verkürzen. Man kann die direkten Wegstrecken oder die schnellsten natürlichen Antriebssysteme, Wind-, Wetter- und Strömungsverhältnisse, ausfindig machen. Man kann die Suche nach neuen Strecken und Windsystemen, also die Möglichkeiten der Orientierung, verbessern. Schließlich kann man versuchen, das Transportmittel selbst zu beschleunigen. Das Erste setzt die Verbesserung geographischer, klimatischer und meteorologischer Kenntnisse voraus, das Zweite die aus dem Ersten ableitbare Verbesserung der Kartographie und die Verbesserung der Navigation, das Dritte schließlich Verbesserungen im Bereich des Schiffsbaus und der Takelage.²⁴ Diese Lösungsstrategien führen aber nicht nur zur Verkürzung der Segelzeiten. Dank verbesserter Bauweise, Navigation und Kartographie können die Schiffe nicht nur schneller, sondern auch berechenbarer und beständiger segeln. Sie machen sich vom Diktat der Liegezeiten und der Unberechenbarkeit frei. Tote Zeit, in der das Schiff ohne Gewinn vor Anker liegt, wird geringer, vor allem aber kann die kostspielige Menge an Proviant, bedingt durch die Unvorhersehbarkeit der Segeldauer, verkleinert werden. Die ständige Einsatzfähigkeit des Schiffs löst einen neuen Entwicklungsdruck in den Häfen aus. Erst jetzt besteht ein dauerhaftes Interesse daran, das Schiff möglichst schnell zu

²³ J. H. Parry, *The Spanish Seaborn ...*, Kapitel XV

²⁴ Kartographie: L. Bagrow, *Geschichte der Kartographie*, Berlin 1951, S. 47–100; Navigation: J. Kandier, *Nautische Instrumente* München; 1978; U. Granzow, *Acapulco ...; Schiffsbau: J. H. Parry, Trade and Dominion. The European Overseas Empires in the 18th Century*, London 1971.

überholen und zu beladen. Wissenschaftliche und technische Innovationen im Bereich der Kartographie, der Navigation und der Schiffsbautechnik erlauben nun, dass die knappe Ressource des Schiffsraums besser genutzt wird. Die Verkürzung sowohl der toten wie der Segelzeit bewirkt, dass die Dauer der Passagen schrumpft und das Zeitzonenschema sich kontinuierlich auszuweiten beginnt. Die Holländer operieren deshalb im Lauf des 17. Jahrhunderts in einem Zeitzonenschema, das sich vollständig von dem ihrer portugiesischen Zeitgenossen unterscheidet: Weite Teile des südlichen Amerika und Afrika rücken in den Radius der Einjahrespassagen, weite Teile Asiens in den der Zweijahrespasagen. Die Kernzone und die mittlere Zone dehnen sich aus, die Peripherie schrumpft.

Verringerung der Nahrungsmenge, Unterlaufen des Zeitzonenschemas

Durch sparsamere Verpflegung der Matrosen, durch Einsparung an Matrosen und durch die Einrichtung von Proviantstationen kann das Eigengewicht des Schiffes reduziert und lukrativer Frachtraum gewonnen werden. Bereits seit dem 15. Jahrhunderts hatten sich die Holländer zum größten Frachtunternehmer Nordwesteuropas entwickelt, und zwar auf der Basis eines neuen Schiffstyps, der „Fluyt“ (Flöte). Dieses Schiff war relativ klein, nur selten größer als 300 Tonnen, und hatte nur geringen Tiefgang. Beides gestattete es ihm, auf Flüssen bis weit ins Innere Europas und im Bereich des holländischen Kanalsystems zu operieren. Da die Holländer gezwungen waren, Holz aus Norwegen zu importieren, mussten sie lernen, kostengünstig zu produzieren: Frühzeitig gingen sie deshalb, unter partieller Zuhilfenahme von Kränen und Flaschenzügen, zur „Serienfertigung“ dieses Schiffstyps über. Um mit Hilfe dieses Schiffstyps den gesamten europäischen und internationalen Transportbedarf abdecken zu können, erhielt das Standardschiff Zusatzvorrichtungen für den Weizen-, Holz- und Atlantikhandel, für Herings- oder Walfischfängerei. Die Schiffe waren damit nicht nur billig, sondern auch vielseitig. Bei größeren Handelsunternehmungen segelten sie in der Form des funktionsteiligen Konvois. Im Überseehandel wurden oft reine Transportschiffe, geschützt von zwei Kriegsschiffen, eingesetzt.²⁵

Die geringen Produktionskosten führen direkt und indirekt zu geringen Betriebskosten: Da es sich um Serienschiffe handelte, war ihre Bedienung leicht und damit leicht zu erlernen. Auf ausgebildete, teure Matrosen konnte oft verzichtet werden. Zusätzlich sorgte der Einsatz von Flaschenzügen bei der Segelsetzung für eine weitere Einsparung an Arbeitskräften. Beides führte dazu, dass weniger, unqualifiziertere und billigere Arbeitskräfte eingestellt werden konnten und geringere Proviantmengen geladen werden mussten, auch weil leicht auswechselbare Hilfskräfte keine hohen Ansprüche an

²⁵ C. R. Boxer, *The Dutch ...*, S. 20

die Verpflegung stellen konnten. Es nimmt deshalb nicht wunder, dass die zeitgenössischen Betrachter, vor allem die konkurrierenden Engländer, immer wieder mit Erstaunen auf zwei Dinge hinweisen: auf die Fähigkeit der Holländer, das in ihre Städte abgewanderte Lumpenproletariat Deutschlands und Polens in ihren Schiffen arbeiten zu lassen, und auf die Kargheit der ihnen auf den Schiffen zugeteilten Nahrung und Kleidung.²⁶

All das ließ auch auf relativ kleinen Schiffen noch einen genügend großen Prozentsatz an billigem Frachtraum und verschaffte den Holländern unüberbietbare Vorteile im europäischen und atlantischen Transportgeschäft. Auf den Schiffstyp der *Fluyt*, ihre fortschrittliche Fertigung und die dadurch mögliche Kostensenkung greifen die Holländer auch beim Bau und Betrieb ihrer Asiensegler zurück. Eine radikale Senkung des Eigengewichts ihrer Asienschiffe aber verdanken sie dem Unterlaufen des Entfernungsdiktats: Auf halbem Weg zwischen Holland und Indonesien errichteten sie mit Kapstadt eine rasch autarke und sehr bald Nahrungsüberschüsse für die Asienkonvois produzierende Siedlungskolonie. Alle Asienkonvois müssen auf der Hin- wie auf der Rückreise hier anlegen und Wasser und Nahrung aufnehmen. Die Siedler sind Angestellte der VOC und müssen zu geringen, von ihr festgelegten Preisen die notwendigen Nahrungsmengen verkaufen. Zu Recht wird Kapstadt bald das „Gasthaus der zwei Meere“ genannt. Auch die englischen Schiffe können diesen strategischen Vorteil nützen, da die Holländer es nicht wagen, den Engländern den Zugang zu dieser Proviantsstation zu verwehren. Ein ohnehin geringes Eigengewicht der Schiffe kann durch diesen Wegposten im Idealfall halbiert werden.²⁷

III Das Problem der Unberechenbarkeit der Märkte

A) Die Portugiesen

Wir haben den portugiesischen *Estado da India* an seinem vorläufigen Endpunkt verlassen. Der Bau von immer größeren und teureren und deshalb von immer weniger Schiffen hat deutlich gemacht, dass unter der Vorherrschaft der Portugiesen weder der Frachtraum im Bereich der neuen Route gesteigert noch die Frachtkosten dramatisch gesenkt werden konnten. Die Portugiesen konnten mithin weder eine Relokalisierung noch eine Steigerung des Asienhandels auslösen. Damit konnten sie auch die Preise an den

²⁶ Ibid.: Verpflegung: S. 67–68; Anwerbung: S. 81–82.

²⁷ Umfassende Beschreibung Kapstadts: O.F. Mentzel, *A Geographical-topographical Description of the Cape of Good Hope*, 2 Vols., Glogau 1785, Cape Town 1925.

europäischen Asienmärkten nicht senken. Sie konnten das auch nicht wollen. Geringere Gewinnspannen bei fehlender Mengensteigerung hätten rasch das prekäre Finanzierungsgerüst der Carreira zum Einsturz gebracht. Im 16. Jahrhundert operiert damit die Carreira im Schatten der alten Handelswege; deren Produkte und Händler dominieren und bestimmen nach wie vor die Märkte und Preise in Europa. Die portugiesische Krone zeigt keinerlei Interesse, deren Preisgestaltung zu unterlaufen. Das wenige, das sie zu hohen Kosten nach Europa schafft, möchte sie so teuer wie möglich verkaufen. Auf der Seite der technischen Problemzwänge haben wir vielerlei Gründe gefunden, warum der Transport großer Mengen und die Ausweitung des Handels nicht möglich waren: Länge und Unberechenbarkeit der Passage; Herstellungskosten, Betriebskosten und Verwundbarkeit der Schiffe; Knappheit des verfügbaren Frachtraumes und in Konsequenz dieser Rahmenzwänge und Kosten die Notwendigkeit, sich auf Luxusprodukte zu stützen. Dies waren Güter mit gewaltigen Spannen zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis – 1:5 bis 1:20 und mehr –, die bei geringfügigem Volumen extrem („absolut“) hohe, also nur in Silber oder Gold bezifferbare Endpreise erzielten. Es handelte sich mithin um Prestigegüter, die wie das Prestige selbst nur dann ihren sozialen Wert behielten, wenn sie äußerst knapp blieben. Dennoch bleibt die Frage, warum der Estado diese Probleme nicht entschiedener in Angriff nahm, ob neben der Unmöglichkeit, sie zu lösen, auch noch eine Unwilligkeit bestand. Konnten oder wollten die Portugiesen die neue Route nicht über die alte triumphieren lassen?

Wenn wir dieser Frage nachgehen, müssen wir neben der bislang schematisch unterstellten Konkurrenz auch die Koexistenz und das Zusammenspiel von neuem und altem Transportsystem betrachten. Die portugiesischen Entdecker, die gegen Ende des 15. Jahrhunderts an der Malabarküste und bis 1512 in allen wichtigen Seehandelsstädten Asiens mit der alten Handelsroute in Konkurrenz treten, machen nacheinander dreierlei Erfahrungen: dass ihre neue Route weder im Frachtraum noch in den Kosten einem Wettbewerb mit der alten standhält, dass in der Mehrzahl der Fälle die zumeist islamischen Händlergruppen und die von ihnen abhängigen Entrepotkönige ihnen den Zugang sowohl zu den Waren wie zu den Kreditmärkten versperren und dass Asienprodukte nur gegen Silber und Gold, nicht gegen eigene, europäische Waren einzuhandeln sind. Ihnen fehlen Kapital, der Zugang zu den Märkten und eine schlagende Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen einer neuen Route. Dieser Benachteiligung, die sie um den Lohn einer 80-jährigen Investition und Anstrengung zu bringen droht, steht aber eine eben durch diese Anstrengung zwangsläufig entstandene Chance gegenüber: Die Portugiesen verfügen jetzt über Schiffe, die größer und gefährlicher sind als alle anderen, die bisher auf der alten Route segelten. Diese maritime Gewaltchance erlaubt ihnen die bereits erwähnte fort-

dauernde Entscheidungsfreiheit zwischen friedlicher und aggressiver Konkurrenz. In den entscheidenden 15 Jahren der Begründung des Estado da India erlaubt der Einsatz, das Exempel oder nur die Androhung von Gewalt den Portugiesen, ihre Benachteiligung gegenüber dem alten Handelssystem zu überwinden. Durch Gewalt sichert sich der Estado die Verfügung über das notwendige Kapital und den Zugang zu allen wichtigen Märkten und Meerengen, durch beides kann er eine künstliche Konkurrenzfähigkeit der neuen Route sichern. Nicht nur das, diese Gewaltmaßnahmen beginnen den traditionellen Asienhandel zu schwächen.²⁸

Von Sofala bis Macao und Nagasaki beginnen die Portugiesen ein System von Stützpunkten und Niederlassungen zu errichten, das alle möglichen Spielarten des ungleichen Tausches abbildet. Dem Goldstaub exportierenden Hafen von Sofala wird ein Tributvertrag oktroyiert; durch die Kontrolle des Hafens Ormuz am Eingang des Persischen Golfes und durch einen Vertrag mit dem Schah sichern sich die Portugiesen die Kontrolle über den

²⁸ Zahlreiche Beispiele für die sich aus dem neuen Schiffstyp ergebende Gewaltchance lassen sich in einem anonymen Bericht der 2. Reise Da Gamas finden. Die beiden folgenden Beispiele spielen vor der Malabarküste.

Gewalt gegen Entropothenrcher: „Bei unserer Ankunft erhielt der Admiral eine Botschaft, die nicht so war, wie er erwartet hatte. Und Sonntag früh befahl er sechs Schiffen, so nahe wie möglich zur Stadt zu fahren, um, wenn der König nicht tun wolle, was Recht wäre, ihm allen möglichen Schaden zuzufügen. Und so war's Sonntag den ganzen Tag und blieb so bis Montag. Montag wartete der Admiral bis Mittag, denn so hatte er es dem König sagen lassen. Und als der Admiral in dieser Stunde sah, daß vom König keine Botschaft kam, nahm er zweiunddreißig Mauren, die er in einer Sambuke gefangengenommen hatte, und befahl, sie auf den Schiffen aufzuhängen, damit man sie von der Stadt sehen könne. Als sie aufgehängt waren, wurden Geschütze abgefeuert, und wir sahen Palmen und Häuser einstürzen. Am Nachmittag befahl der Admiral, alle Mauren herunterzunehmen und ihnen die Köpfe, Hände und Füße abzuschneiden und alles mit Ausnahme der Körper, die sie in das Meer warfen, mit einem Brief in ein kleines Boot zu legen. Er ließ das Boot an das Ufer laufen, und als es ans Ufer kam, kamen viele Mauren hin und nahmen den Brief. Und danach schoß er neuerdings bis in die Nacht und am nächsten Tag bis Mittag. ... (später) kamen zwei Adelige aus Calicut mit der Botschaft des Königs zum Admiral, er wüschte mit ihm Frieden und Freundschaft zu halten.“ Vasco da Gama, Die Entdeckung ..., S. 107, 112

Gewalt gegen Schiffe einheimischer Händler: „Der Admiral erhielt Nachrichten, daß Mekkaschiffe kämen, und inzwischen stachen wir mit der Flotte in See, und als wir zwei Tage im September gefahren waren, sichtete das Schiff S. Gabriel ein Schiff, fuhr hin und überfiel es. Und das Schiff war von Mekka und führte 200 Seelen. Und sie schätzten das, was sie darin erbeuteten, auf 25000 Cruzados. Und als sie das gesamte Geld mit allem, was sie besaßen, ausgeliefert hatten, verbrannten und erschlugen sie alle, so daß nur 17 kleine Knaben blieben, die sie bekehrten.

Dienstag den 13. Dezember, kam die Karavelle, auf der sich der Admiral befand, aus Cananor an mit der Nachricht, Vicente Sodré lade in Cananor und er habe dort im Meer drei große Schiffe gekapert, die mit Reis beladen waren; man biete ihm für eines 3000 Cruzados, und die ganze Besatzung und was darauf sei, kaufe sich los.“ *Ibid.*, S. 106, 111.

Export der persischen Silberlarinen nach Osten; durch Verträge mit den Chinesen und Japanern kontrollieren sie in Macao und Nagasaki den Exporthandel des Japansilbers, nach 1580 auch noch das Silber der spanischen Manila-Galeone. Durch Verträge mit und Militärhilfe für rivalisierende Entrepotmagnaten, durch Beschuss, Blockade, und Eroberung feindlicher Entrepotplätze sichern sie sich an der Malabarküste, in Colombo und Malacca den Zugang zu den Waren, vor allem zu den Gewürz-, aber auch den Kreditmärkten. Dennoch trägt beides nicht zu einer stetigen Ausweitung und stärkeren Bedeutung der neuen Handelsroute bei.

Im Schatten der zahlreichen ungelösten und noch unlösbaren technischen Probleme zeigt sich nach 1512 ein gegenläufiges Interesse. Die Gewaltchance wird nicht genutzt, um die Wirtschaftlichkeit der neuen Route zu steigern und die der alten zu schädigen, sondern um die alte Route zunehmend zu kontrollieren, auszubeuten und zu nutzen. Sie manifestiert sich in einem System von Stützpunkten und Schiffspatrouillen, von Zollabgaben, Handelslizenzen und Monopolstrecken. Sofala, Mocambique, Mombasa, Muscat, Ormusz, Diu, Daman, Bassin, Chaul, Goa, die Malabar-Stützpunkte, Colombo, Malacca, Macao und Nagasaki bilden die Zollstationen eines Kontrollnetzes, mit dessen Hilfe man den alten asiatischen Seehandel erfasst und besteuert. Die portugiesische Krone stützt sich administrativ, politisch und finanziell auf dieses System: Aus dem Verkauf der jährlich festgelegten, begrenzten Mengen an Pfeffer und anderen Produkten, die sie über die neue Route erhält, erzielt sie weniger Gewinn als aus dem System des Ämterverkaufs, der Verpachtung von Monopolstrecken und des „Verkaufs“ von (Monopol-)Handelsreisen. Das Interesse der Krone richtet sich deshalb auf die Beibehaltung des alten, nicht mehr auf den Ausbau und die Durchsetzung des neuen Transportsystems.²⁹ Das portugiesische System des Asienhandels operiert damit gleichzeitig in zwei Sphären. Während es über Zollkontrollen und andere Interventionen die Endpreise im alten System erhöht, profitiert es von dieser Erhöhung über die im Rahmen des neuen Systems transferierten kleinen Gewürzmengen. Das Doppelsystem verharrt in einer prekären Balance: eine zukunftssträchtige, revolutionäre Alternative wird aufrechterhalten, aber unter der Bedingung, sie nicht zum Durchbruch gelangen zu lassen. Zugleich ist das System fast maßgeschneidert für den sozialen, politischen und kulturellen Hintergrund seiner Trägergruppen. Es operiert nicht nach den wirtschaftlichen Mechanismen und Werten der Konkurrenz, der Leistung und Innovation, sondern nach den machtpolitischen

²⁹ Diese Einschätzung des Estado da India findet sich bei D. Rothermund, *Asian Trade and European Expansion in the Age of Mercantilism*, New Delhi 1981, Kapitel 4: „Maritime Protection Rent; The Portuguese System“; siehe auch N. Steensgard, op.cit. „Estado da India“, S. 81–95.

der Dominanz, der Tapferkeit und der Intervention. Auf der Basis dieser drei Mechanismen und Werte können sich die drei entscheidenden Trägergruppen des Imperiums, Monarchie, Aristokratie und Kirche, wechselseitig verständigen. Für die Krone bildet das Zollnetz ein Imperium, für die Aristokratie ein Kreuzzugs- und feudales Karrierefeld und für die Kirche ein Missionsgebiet. Das System repräsentiert, reguliert und stabilisiert einen ständischen Verteilungskampf. Die Krone profitiert von ihm über das Gewürzmonopol und den Ämterverkauf, die Aristokratie durch die Besetzung lukrativer Ämter, die Kirche – und die Orden – von der Kontrolle über einige der Monopolreisen. Diese Entscheidung für das alte und gegen das neue Handelssystem entlastet die portugiesische Krone von dem Konkurrenzdruck und damit dem Druck, neue technische, wissenschaftliche und wirtschaftliche Probleme lösen zu müssen. Den Gewinn an Ruhe und Routine bezahlt sie mit dem Preis einer „histoire manquée“, sie nutzt diese einmalige Entwicklungschance nicht und verspielt damit nicht nur ihre künftige Stellung im Asienhandel.

Vor dem Hintergrund dieses historischen Interessen-, Standes- und Entwicklungskompromisses können wir aber die wirtschaftlich kontraproduktiv wirkende Strategie der Schiffsvergrößerung anders einschätzen. Wenn die Sonne sinkt, wirft sie einen langen Schatten, und im Verlauf des späten 16. Jahrhunderts sehen wir die Portugiesen unter immer schwierigeren Bedingungen an der seit 1420 betriebenen Strategie der Vergrößerung der Schiffe unbekümmert festhalten. Unter den Bedingungen eines Kontrollimperiums, in dem militärisch-politische Gesichtspunkte stets ökonomisch-merkantile überwiegen und das von Europa aus nur schwierig zu erreichen und kaum zu kontrollieren ist, weist aber der portugiesische Schiffstyp bestimmte Vorzüge auf. Bei allen drei Aufgaben, für die die Schiffe eingesetzt werden, überwiegt der Vorzug ihrer Größe und ihres Gewaltpotentials anscheinend die Nachteile ihrer Kostenexplosion. Die Schiffe dienen der Sicherung der Verbindung zwischen Goa und Lissabon, dem Gütertransport auf den Monopolrouten in Asien, der Verteidigung der Stützpunkte und der Einschüchterung der Gegner. In allen Bereichen kommt der Angriffs- und Verteidigungsfähigkeit der Schiffe im Verlauf des 16. Jahrhunderts steigende Bedeutung zu. Diese Fähigkeit richtet sich nicht nur gegen die alten, niedergeworfenen oder zurückgedrängten asiatischen Gegner, sondern auch gegen die neuen holländischen und englischen Rivalen. Die Schiffe werden aber auch teurer und größer, weil sie sich immer mehr zu waffenstarrten Festungen entwickeln. Für die Portugiesen ist diese Größensteigerung die einfachste schiffsbautechnische Möglichkeit, einen steigenden Grad der Bewaffnung durchzusetzen. Sie verfügen weder wie die Niederländer über die Tradition des funktionsteiligen Konvois, noch wie die Engländer über die schiffsbautechnische Innovation der „race-built-ships“, auf der Breitseite

bewaffnete Schiffe ohne riesige Kastellaufbauten, die kleiner und wendiger sind.³⁰ Stattdessen stapeln sie vorn und hinten riesige Kanonendecks übereinander, die eine Vergrößerung des Schiffsrumpfs notwendig machen, ohne dass das Schiff wesentlich stabiler oder manövrierfähiger würde. Die dadurch gewonnene Ladefläche dient auf den Monopolstrecken dem Transport asiatischer Produkte, während die Carreira den Transport der Truppen nach Goa und den Rücktransport des königlichen Pfeffers nach Lissabon übernimmt.³¹

Die Steigerung des Transportraums geht einher mit der Steigerung der Verteidigungsfähigkeit. Das Größenwachstum löst das Problem mangelnden Frachtraums, schwer zu rekrutierender Mannschaften und zunehmender militärischer Verwundbarkeit. Es löst die Probleme aber unvollständig und nur kurzfristig – bei zunehmender holländischer und englischer Konkurrenz. Diese Strategie entspricht jedoch einer Entwicklungstradition, die sich seit mehr als einem Jahrhundert bewährt hat. Die (Größen-)Steigerung des Vorhandenen ist einfacher als die organisatorische oder schiffsbautechnische Innovation. Dieser Konservatismus entspricht auch den begrenzten Verwaltungs- und Kontrollmöglichkeiten der Krone. Im Rahmen einer stets korrupten und fernen Verwaltung ist es anscheinend leichter, einzelne große Schiffe bauen, ausrüsten, bemannen und kontrolliert segeln zu lassen als viele kleine.

B) Die Holländer

Die Holländer treten seit 1596 in der Form konkurrierender Handelsexpeditionen, sehr bald aber auf der Grundlage einer Monopolhandelsgesellschaft, der VOC, in den alten und neuen Asienhandel ein: Von Anfang an segeln sie im Rahmen des neuen Transportsystems, frühzeitig allerdings in Asien auf einer neu entdeckten Passage, den „Roaring forties“. Dieses Windsystem trägt sie in Gegenden, die außerhalb des Schwerpunkts des portugiesischen Netzwerks liegen, in die Javasee und zu den indonesischen Inseln. Hier, im heutigen Indonesien, sichern sie sich den Zugang zu den Anbaugebieten zweier der drei wertvollsten (Edel-)Gewürze, Nelke und Muskatnuss. In der Javasee errichten sie bald Stützpunkte und kontrollieren die Hafenplätze. Erst in der Mitte des 17. Jahrhunderts, nach 1656, sichert sich die VOC durch die Kontrolle über die ceylonischen Küstengebiete und durch die Übernahme Colombos das Handelsmonopol für das dritte Edeltgewürz, den

³⁰ D. Howarth, *Die Kriegsschiffe*, Amsterdam 1979

³¹ Probleme der Beschaffung des königlichen Pfeffers: Jan Kieniewicz, *Portuguese Factory and Trade in Pepper in Malabar*, in: *Economic and Social History Review*, VI, 1, 1969; Probleme der Vermarktung des königlichen Pfeffers: N. Steensgard, *op.cit.*, S. 97–103

Zimt. Sie engagiert sich jetzt auch zunehmend im Pfefferhandel und im Handel mit indischen Stoffen – an der Malabarküste und in weiteren indischen Häfen.

Damit umgehen die Holländer sowohl das alte wie das neue Handelssystem. Sie sichern sich den Zugang zu lukrativen Quellen des Asienhandels, zunächst aber nicht zu den Handelsplätzen. Sie segeln in Asien auf neuen Passagen und umgehen anfangs die Stützpunkte des Estado da India.

Die dreifache Behinderung, die die Portugiesen erst zum kalkulierten Einsatz von Gewalt zwang und dann die gewalttätige Intervention darauf ausrichtete, das alte System zu kontrollieren, zu nutzen und zu erhalten, besteht für die Holländer nicht. Als Nachzügler haben sie den großen Vorteil, die Fehler ihrer Vorgänger nicht wiederholen und deren Erfahrungen nicht bezahlen zu müssen. Zusätzlich verfügen sie über die Tradition eines rentabilitätsbezogenen Schiffsbaus. Wir haben bereits gesehen, wie sich diese Vorteile bei der Verkürzung der Segelpassagen und der Verringerung des Eigengewichts der Schiffe auswirken. Die neue Route kann unter ihrer Regie von Anfang an zu einer gefährlichen Konkurrentin für die alte werden. Als Gruppe von Händlern in einer Nation von Händlern verfügen sie in einem außerordentlichen Maße über Kapital und Zugang zu den europäischen Kapitalmärkten. Und sie müssen keinen ungehinderten Zugang zu den Märkten oder Hafenstädten Asiens suchen: Dank dem durch die Vorrangstellung der Portugiesen gewonnenen geographischen, navigatorischen und merkantilen Wissen segeln die Holländer anfänglich ausschließlich in die Anbaugebiete der Edelpfeffer. Gegenüber ihren Vorgängern besitzen sie damit eine wettbewerbsfähige neue Route, Kapital und die Fähigkeit, mangelnden Zugang zu den Märkten durch den Zugang zu den Anbauregionen kompensieren zu können. Zusätzlich zwingt der merkantile Hintergrund ihrer Trägergruppen und vor allem ihre Organisation in gewinnorientierten „Reedereien“ sie dazu, diese drei Vorteile ins Spiel zu bringen.

Die Holländer operieren auf der Basis der Organisationsform der „Reederei“, seit Beginn des 17. Jahrhunderts entwickelt sich daraus die Handel treibende Aktiengesellschaft. Händler sind gezwungen, Gewinne zu machen, Dividenden auszuschütten und zu reinvestieren. Weder haben sie das Recht und das Interesse, noch haben sie es nötig, sich auf kriegerische Auseinandersetzungen einzulassen. Sie können aufgrund ständiger technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Verbesserungen mehr und billigeren Frachtraum bereitstellen, solange mehr und neue Asienprodukte in Europa sich mit Gewinn absetzen lassen. Gewinninteresse und Profitzwang bewirken, dass nicht nur steigende Warenmengen der alten Route in den Bereich der neuen gelangen, sondern dass völlig neue Produkte gewinnbringend gehandelt werden können. Sie führen weiterhin dazu, dass die VOC schließlich in die alten (See-)Routen, in den Küstenhandel und in die Märkte ein-

dringt, eine Hegemonialstellung erwirbt und zum (See-)Spediteur Asiens wird. Unter den Holländern kann damit neben einer Relokalisierung auch eine Steigerung des Asienhandels einsetzen. Der Realisierung dieser Chancen, also der „Economies of Scale“, Ausweitung und Diversifizierung, stehen aber neue Probleme gegenüber.

Wie können die aus der technisch möglichen, fortdauernden Steigerung des Warentransports resultierenden Probleme des Massenabsatzes, der Preispolitik, der Nachfragesteuerung und Bedürfnisveränderung gelöst werden? 100 Jahre nach dem Eintritt der Portugiesen in den Asienhandel sehen wir bereits 15 Flotten der Holländer mit mehr als 60 Schiffen in die Javasee segeln, um mit Gewürzen beladen zurückzukehren, die auf den europäischen Märkten mit Gewinn verkauft werden. Die Holländer zeigen damit, dass auf der Basis ihrer neuen technischen Problemlösungen und einer auf Rentabilität ausgerichteten Betriebsform die neue Route aus sich selbst heraus jene Wettbewerbsvorteile und Gewinnchancen generiert, die sie gegenüber der alten zum Durchbruch bringen können. Die Frage stellt sich allerdings, wie lange diese Steigerung im Rahmen unabhängig und gegeneinander operierender Händlergruppen aufrecht erhalten werden kann. Damit eine weitere Steigerung des Frachtvolumens unter Vorherrschaft der Niederländer möglich ist, muss ein System gefunden werden, das dauerhafte und berechenbare Gewinne ebenso sicherstellt wie die Reinvestition dieser Gewinne in den Asienhandel.

Die Antwort auf diese doppelte Herausforderung ist der Monopolhandel. Alle 15, oft zeitlich befristeten und auf verschiedene Handelsstädte Hollands verteilten Handelsgesellschaften werden um 1603 zu einer Monopolhandels-gesellschaft vereinigt. Dieser Gesellschaft wird nicht nur das Exklusivrecht für den Verkauf der Asienprodukte in Holland, sondern auch für den Einkauf und Handel übertragen. Die Monopolhandelsgesellschaft hat also, indem sie über ein auf Holländer ausgerichtetes dreifaches Monopol verfügt, zugleich eine – was Holländer betrifft – globale Reichweite. Im Verlauf des 17. Jahrhunderts wird die VOC nicht nur zum größten privaten Schiffseigentümer der Welt, sondern auch zum größten privaten Besitzer von Handelsstützpunkten, schließlich von Territorien und Armeen. Denn die VOC gibt sich bald nicht nur mit dem Einkaufs-, Transport- und Verkaufsmonopol zufrieden. Durch die militärische und administrative Übernahme der Zimt-, Nelken- und Muskatangebiete fügt sie ihrem holländischen Handelsmonopol ein asiatisches, in der Wirkung globales Produktionsmonopol hinzu.³² Für die Lösung der Transport- und Vermarktungsprobleme bietet dieses System des erweiterten Monopolhandels evidente Vorteile:

³² C. R. Boxer, *The Dutch ...*, S. 22–25

Auf der Basis noch kleiner, regional zersplitterter, wenig transparenter Märkte, gekennzeichnet von freier und unberechenbarer Konkurrenz, und bei Transportstrecken, die sich über 20.000 Kilometer und 8 Monate ausdehnen, würde ein freier Handel die Preisfluktuationen des alten Systems in das neue übertragen. Die Märkte fluktuierten dauernd zwischen zuviel oder zuwenig, zu billig oder zu teuer. Freie Konkurrenz zwischen technisch überlegenen neuen, holländischen Händlern würde die Einkaufspreise nach oben, die Verkaufspreise nach unten drücken und die Gewinnspannen verringern. Die Unberechenbarkeit der Preisfluktuation würde darüber hinaus geringere Gewinnspannen unkalkulierbar machen. Der Handel könnte die für seinen Ausbau notwendigen Investitionen nicht erbringen; das verfügbare Kapital würde rentablere Investitionsziele vorziehen. Das sich selbst finanzierende Wachstum der neuen Route käme zum Stillstand. Der Monopolhandel konstituiert dagegen jenes wirtschaftliche Regulativ, das über die Gewinnsicherung auch die Reinvestition und damit die Steigerung und Verbilligung des Frachtraums im Rahmen der neuen Route sichert – über fast zwei Jahrhunderte.³³ Die dank dem Monopolmarkt berechenbaren Gewinne machen technische und wirtschaftliche Entwicklungen, Experimente, Anstrengungen und Investitionen wenn nicht planbar, so doch möglich. Wie die vorhandenen Zahlen zeigen, gelingt es der VOC zumindest auf dem holländischen Markt, trotz des Modus' des Auktionsverkaufs die Preisgestaltung auf Jahre hinaus stabil und damit berechenbar zu machen. Da sie die Preise nicht direkt diktieren kann, muss sie die Verkaufspreise durch eine Manipulation des Angebots und der Nachfrage regulieren.

Während die letzte Option ein feinmaschiges Netz von Vertrauensleuten und Kennern nicht nur der holländischen, sondern auch der europäischen Märkte voraussetzt, verlangt die erste organisatorisch aufwändige Produktionskontrollen und Lagerhaltung: Die VOC muss den Bestand der Gewürzbäume und Pflanzen regelmäßig erfassen; sie muss verhindern, dass lokale Potentaten, Bauerngruppen, Händler ihr Anbaumonopol unterlaufen und heimlich eigene Pflanzungen anlegen; sie muss diese Widersacher bespitzeln und periodisch „Ausrottungskampagnen“ durchführen; sie muss im Falle guter Ernten den Überschuss einlagern oder verbrennen. Die Aufrechterhaltung dieses Produktionsmonopols und der laufenden Produktionskontrollen erfordert den Aufbau eines Netzwerkes von Lagerhäusern, Sammelstellen, kanonenbestückten Forts, Patrouilleflotten und Informanten sowie „Stilllegungsprämien“ an mächtige einheimische Herrscher. Die Produktionskontrolle und die Absatzkontrolle eines globalen Monopolprodukts stellen Verwaltungsaufgaben dar, die in dieser Größenordnung bislang noch nie von einer einzelnen privaten Händlergruppe in Angriff genommen wurden.

³³ Darstellung der „Peddling markets“: N. Steensgard, op.cit., S.42–59; Darstellung des Monopolmarktes: *ibid.*, S. 141–153

Der durch Angebots- und Nachfragesteuerung ausgelöste Zwang zur Einführung bürokratischer Mechanismen verstärkt sich noch durch den Zwang, beide Aufgaben über eine extreme Raum- und Zeitdistanz zu „synchronisieren“. Nicht nur im Bereich der Fixkosten, der „sachlichen Betriebsmittel“, sondern auch in der internen bürokratischen Entwicklung stellt die VOC deshalb alle zeitgenössischen Händler-, Monopol- und Aktiengesellschaften in den Schatten. Um 1700 verfügt sie in Asien über eigene Flotten, mehr als 40 Forts, drei befestigte Städte, zahlreiche Werften und eigene Lager. Die Abläufe innerhalb dieses Monopolsystems werden mit einem Personalstab von mehr als 30.000 Angestellten gesteuert, dessen Ordnungsstruktur eine verwirrende Mischung bürokratischer und traditionaler Elemente aufweist. Alle Verwaltungs- und Entscheidungsabläufe müssen schriftlich festgehalten und am Ende des Anstellungsvertrages der Führungsgruppe vorgelegt werden. Vor allem aber verfügt die VOC über ihr eigenes Rechtsprechungs- und Strafvollzugssystem. Nicht nur über die Lektüre der Tagesprotokolle, Gerichtsakten und Anbauzahlen vermag die Amsterdamer Eigentümergruppe eine Kontrolle aufrecht zu erhalten, alle 10 Jahre wird zusätzlich eine Inventarisierung des gesamten Netzwerkes der Niederlassungen vorgenommen. Sowohl Angestellte wie Niederlassungen sind in eine eindeutige Hierarchie eingeordnet. Jeder Rangebene sind spezifische Gerichtskompetenzen zugesprochen. Nicht nur intern, sondern auch nach außen werden die Abläufe berechenbar reguliert und rechtlich abgesichert: über die Monopolcharta und vielfältige Handels- und Tributverträge.³⁴

Wie die Entwicklung der Preise zeigt, nutzte die VOC ihr Monopol nicht zur Erzielung exorbitant hoher und damit spekulativer Gewinne. Als Staat im Staate suchte sie vielmehr, nur relativ hohe, vor allem aber berechenbare Preise und Gewinne zu sichern. Sie wollte und musste ihren mächtigen Anteilseignern – die immer auch Staatsfunktionen bekleideten –, dem Staat, der Öffentlichkeit und dem Markt gegenüber berechenbar bleiben.³⁵ Auf der Basis des Gewürzhandels sehen wir deshalb einen ersten sowohl großen als auch kalkulierbaren Markt für Überseeprodukte entstehen. Die Kontrolle über diesen Monopolmarkt versetzt die VOC in die Lage, zusehends auch

³⁴ Beste Inventarisierung der VOC und Darstellung ihrer internen bürokratischen Struktur in englischer Sprache: J. Sp. Stavorinus, *Voyages to the East Indies*, 3 Vols., London 1798.

³⁵ Vergleicht man etwa die monatlichen Pfefferpreise über einen Zeitraum von 3 Jahren auf einem Markt des alten Systems – Venedig, 1588 bis 1590 – mit den Preisen auf einem Monopolmarkt des neuen Systems – Amsterdam, 1624 bis 1626 –, so zeigt sich der folgende Unterschied: Auf dem venezianischen Markt schwankt der Preis über die 3 Jahre in einem Bereich von über 30%, im Jahresdurchschnitt von Monat zu Monat im Bereich von 5 bis 10%. Auf dem Amsterdamer Markt bleibt der Preis für die ersten 2 Jahre völlig unverändert, um zu Beginn des letzten Jahres um 20% zu sinken, anschließend aber auf diesem Niveau stabil zu bleiben. N. Steensgard, *op.cit.*, S. 55 und 150.

Produkte nach Europa zu bringen, für die sie entweder kein doppeltes Monopol hat oder für die anfänglich keinerlei Bedürfnis vorhanden ist, für die sie also entweder Konkurrenz auf der Angebots- oder Desinteresse auf der Nachfrageseite annehmen musste. In der Entwicklung des Kaffee- und Textilhandels und der damit einhergehenden Entstehung von weiteren großräumigen und stabilen Märkten zeigt sich deshalb später und indirekt ein weiteres Mal die Bedeutung des Monopols. Das vollständige Gewürzmonopol bildet den Gewinnsockel und Schutzschirm der VOC. Dank diesem können laufend neue Produkte mit anfänglich geringem Gewinn nach Europa gebracht werden. Damit ist die Wirkung dieses ersten internationalen großen und berechenbaren Marktes aber nicht erschöpft. Parallel zu seiner Steigerung und Vielfalt und oft in einem unentwirrbaren Verbund wechselseitiger Interessen entwickeln sich die künftigen Kredit- und Kapital-, Aktien- und Versicherungsmärkte. Sie werden schließlich zur Voraussetzung und Folge der ständig steigenden Warentransaktionen. Der kommerziellen Revolution des 17. Jahrhunderts folgt die finanzielle Revolution des 18. Jahrhunderts. Zugleich neigt die Struktur dieser Märkte dazu, sich zu vervielfältigen. Der holländische Markt ist zu klein, die Niederlande bilden nicht nur ein europäisches, sondern auch ein internationales Entrepot. Vor allem die im Kernbereich gewissermaßen komplementär operierende Westindische Monopolgesellschaft beginnt mit dem transatlantischen Re-Export der Asienprodukte. Nach Lösung der technischen Probleme, die einem Massentransport von Waren entgegenstanden, sehen wir deshalb die Holländer mit dem Instrument des Monopolhandels auch die wirtschaftlichen Probleme lösen, die einer Steigerung und Diversifizierung der Gütermengen entgegenstanden: Das Monopol verringert nicht nur die Unberechenbarkeit der Märkte, es bildet die Voraussetzung für die Entstehung immer neuer, weitgespannter und auf Massenprodukte gestützter Märkte.

Damit haben wir einen vorläufigen Endpunkt erreicht. Wir müssen nun lediglich unseren Blickwinkel noch einmal kurz erweitern, sowohl über das 17. Jahrhundert als auch über die Holländer hinausblicken. Warum, müssen wir uns fragen, schreitet auch nach dem parallelen Niedergang der Portugiesen und des alten Handelssystems etwa gegen Mitte des 17. Jahrhunderts die Entwicklung des neuen Asienhandels stets weiter fort? Eine Antwort darauf ermöglicht der Asienhandel im 18. Jahrhundert. In diesem Jahrhundert sehen wir, vor allem in Südasien, mehr als drei europäische, „nationale“ Monopolhandelsgesellschaften nicht nur Handel treiben, sondern in wachsendem Maße territoriale Kontrolle ausüben.³⁶ Nach dem Niedergang der asiatischen und portugiesischen Rivalen ist im Rahmen des neuen Trans-

³⁶ Die beste topographische Darstellung der neuen des europäischen Asienhandels im 18. Jahrhundert findet sich bei Auguste Toussaint, *L'Océan Indien au XVIIIe siècle*, Paris 1974.

portsystems selbst ein neuer, sich ständig verstärkender wirtschaftlicher und politischer Konkurrenzmechanismus etabliert. Zwar operieren die Gesellschaften in Europa in monopolistisch reservierten Zonen, aber im Bereich der asiatischen und der transatlantischen Re-Exportmärkte liegen sie in einem scharfen Wettbewerb, aus dem in Südasien die englische Monopolgesellschaft, die „East India Company“, als Sieger hervorgeht – allerdings um den Preis, später auf ihren Monopolhandel verzichten zu müssen.

Die durch die Organisationsform des Monopols ausgelösten technischen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen haben die Notwendigkeit und Rechtfertigung des Monopolhandels aufgehoben. Aus den kleinen und unberechenbaren Luxusmärkten des 16. Jahrhunderts sind die großen und transparenten Massenmärkte des 18. und 19. Jahrhunderts entstanden. Neue Märkte, berechenbare Transaktionen und ökonomische und politische Rahmenbedingungen sind entstanden, die Handelsmonopole als unnötig, entwicklungshemmend und anachronistisch erscheinen lassen. Der Asienhandel des 19. Jahrhunderts entwickelt sich unter dem Dogma des Freihandels und im Rahmen völlig neuer wirtschaftlicher und politischer Interessen – der kapitalistischen Transformation.

Hatte die Entwicklung des Asienhandels im 17. Jahrhundert zur kommerziellen und im 18. Jahrhundert zur finanziellen „Revolution“ mit beigetragen, so haben sich diese beiden Transformationen inzwischen verselbstständigt: Sie sind Konsequenz und Antriebsmoment nicht nur des gesamten westeuropäischen, vor allem des englischen Kolonialhandels, sondern auch der binnenwirtschaftlichen Entwicklung. Zumindest eine indirekte Folge dieser beiden Transformationen ist die industrielle Revolution. Die im Asienhandel, in der (östlichen) „mittleren Zeitzone“, einsetzenden Lern- und Innovationszwänge haben maßgeblich, wenn auch zunehmend unspezifischer zu Innovationsschüben, „Revolutionen“ beigetragen, aus denen auch die industrielle schließlich resultierte. Globale Handels- und Finanzsysteme sind jetzt im Entstehen begriffen, sie werden von einer industriellen Transformation vorausgesetzt und ausgebaut. Nach der Kolonialisierung zeigt sich nun Industrialisierung als unausweichlicher Lernprozess und die Innovationen und Interessen des (westeuropäischen) Industrie- und Territorialstaates geben jetzt dem Asienhandel die Mittel und Ziele vor – die Mittel der bürokratischen und militärischen Technik und das Ziel der territorialen Annexion.