



TORSTEN MATZAK

18. Dezember 2003

Die Expansion Europas - der Aufstieg der Seemächte und der Beginn des Kolonialismus

erstellt im Rahmen des Seminars

Internationale Beziehungen in Europa 1500 - 1815

Genese, Entwicklung und Forschungsstand frühneuzeitlicher internationaler Politik

am Historium

der Ludwig-Maximilians-Universität München

"Die Europäer betrieben ... das Treffen mit Außereuropa völlig einseitig. Sie brachen in den Eigenbereich der anderen ein und forderten die Aufnahme von Beziehungen. Es wurde nicht ein einziges Mal ernsthaft gefragt, ob die 'Partner' diesen Kontakt wünschten; sie mußten ihn einfach akzeptieren."¹

1. Kolonisation und Handelswege bis zum 15. Jahrhundert

Im folgenden kann nur ein kurzer Abriss über die kolonialen Entwicklungen der Antike und des Mittelalters gegeben werden. Für eine vollständige Darstellung und Einschätzung der Dimension und Tragweite der damaligen Kolonisationen fehlt an dieser Stelle der Raum. Der Abriß soll dem besseren Verständnis dienen.

1.1 Die Griechische Welt und Rom

Die Kolonisation war bereits fester Bestandteil der Expansion der Antike. Die bekanntesten antiken Kolonialreiche dürften dabei das Reich des Makedonenkönig Alexanders und das römische Reich, welches erst im 3. Jahrhundert n.Chr. zerfiel und damit lange Zeit eine Ende der Kolonialreiche einleitete, gewesen sein.

Kolonisation bedeutete in der griechischen Zeit hauptsächlich die Unterwerfung von Gebieten durch Besiedlung, nicht jedoch die klassische moderne Kolonialisierung mit dem Erwerb des Landes und der Unterwerfung der Bevölkerung. Dies war insofern nur eine Teilfolge, da sich die Griechen als das hochentwickelteste Volk sahen und alle anderen Völker den Barbaren - und natürlichen Sklaven - zurechneten. Die Auswanderung setzte ein mit der sozialen Krise der griechischen Polei nach 750 v.Chr..² Die Besiedlung vollzog sich dabei ausschließlich an den Küsten des nordwestlichen Mittelmeeres und die neu entstandenen Poleis blieben ihren Mutterpolis eng verbunden. Verschlossen blieben den Griechen die Küsten der Levante, Ägyptens und Nordafrikas, da sie gegen dort herrschenden Perser und Phöniker nicht in der Lage waren anzugehen.³

Die Kolonisten waren dabei nicht immer freiwillig bereit, sich aus ihrer alten Heimat fort zu bewegen und mußten durch die Zurückgebliebenen unter Hinweis auf die teils katastrophalen sozialen und wirtschaftlichen Lagen in den Heimatpolis zu diesem Schritt gezwungen werden. Vor diesem Hintergrund ist es letztlich auch erklärbar, dass die Kolonien letztlich als Tochterpolis gegründet waren, die ihren Heimatpolis verbunden blieben und auch mit Beistand gegen militärische Angriffe rechnen konnten. Allerdings besaßen die Kolonien ein eigenständiges Bürgerrecht und emanzipierten sich mit der Zeit auch von ihren Heimatpoleis. Die die Kolonialisten meist aus der Gruppe der Witwer und unverheirateten waffenfähigen Männer rekrutiert wurden, vollzog sich mit der einheimischen Bevölkerung eine rasche Verschmelzung und führte so zu einem - willkommenen - Vorbildeffekt für weitere Kolonien und die rasche wirtschaftliche Entwicklung.

¹ zitiert nach: Horst **Lademacher**, Gewürze, Sklaven und gemischte Gesellschaften; in: Christof Dipper / Martin Vogt (Hrsg.), Entdeckungen und frühe Kolonisation, Darmstadt 1993, S. 280.

² Werner **Dahlheim**, Die griechisch-römische Antike, Bd. 1 Griechenland, Paderborn Wien München Zürich 1997, 3. Auflage, S. 50 f.

³ ebd., S. 52.

Anders war die Gestaltung der Römischen Republik und des Römischen Kaiserreiches gestaltet. Die Römer führten vor allem Kriege und unterwarfen die dortige Bevölkerung. Zwar zogen auch römische Bürger in die Kolonien, die Ausbeutung der Kolonien blieb jedoch hauptsächlich den römischen Statthaltern und ihren Legionen vorbehalten. Die Römer begründeten dabei erstmals ein System, welche die Ausbeutung der Kolonien ermöglichte: der Statthalter hatte vor Antritt seines Amtes eine Pacht für die Provinz - wie die Römer die Kolonien nannten - zu entrichten und besaß während seiner Amtszeit gegenüber Rom keine weiteren Steuerpflichten. Wie und in welcher Höhe diese Pacht in den Provinzen wiederum von dem Statthalter eingetrieben wurde, war dessen Sache und führte zur rücksichtslosen Ausplünderung der Kolonien und unglaublichen Bereicherung der Statthalter und Legionäre. Erst in der Spätphase der römischen Republik und in der Kaiserzeit wandelte sich das System, nachdem immer mehr Einwohner der Provinzen das Bürgerrecht verliehen bekamen und die Provinzen gleichzeitig zur nachmilitärischen Entschädigung für die Legionäre diente.

1.2 Die Handelsbeziehungen des Mittelalters

Bereits im Mittelalter gab es immer wieder Reisen von Mönchen oder "Abenteurern" nach Asien. Der bekannteste ist hierbei sicher der Venezianer Marco Polo, der 1271 noch als Kind mit seinem Vater bis zum chinesischen Königshof gelangte.

Viele dieser Reisenden konnten relativ unbehelligt durch die örtlichen Machthaber durch Asien reisen. Eine Nebenwirkung dieser Reisen bestand darin, eine diplomatischen Dienst zu entwickeln mit diversen Schutzrechten⁴ und so die Beziehungen auch langfristig zu sichern. Gerade die entsandten Franziskanermönche wie Wilhelm von Rubruck, der zum mongolischen Großkhan an den Hof von Karakorum⁵ reiste (1248-1250), lernte die Erfurcht der Mongolen kennen, die sie einem Gesandten entgegenbrachten. Andere Reisende wurden nur durch diesen Status vor der Gefangennahme geschützt.

Die Reisenden hatten dabei nicht nur das Interesse der Kontaktpflege und der Handelsbeziehungen. Einerseits versuchten die europäischen Fürsten und der Papst, im Rücken der Moslems Verbündete zu finden. Andererseits ging es um eine gewisse religiöse Kolonialisierung, da die europäischen Christen sie zunächst mangels Kenntnis als Christen sahen und später zum Christentum bekehren suchten. In diesem Kontext sind auch die päpstlichen Unterwerfungsbefehle zu sehen, die beispielsweise 1246 den Großkhan Kujük in Karakorum erreichten und von diesem mit einer ebensolchen Antwort erwidert wurden.⁶

Den Reisenden des Mittelalters ist es jedoch vor allem zu verdanken, dass sie durch die Reiseschilderungen eine bessere Vorstellungswelt über Asien nach Europa brachten. Sie reisten teilweise bis nach Japan und dem heutigen Taiwan und konnten das Bild der Europäer

⁴ Natalie **Fryde**, Reisen nach Zentralasien im 13. Jahrhundert; in: Christof Dipper / Martin Vogt (Hrsg.), Entdeckungen und frühe Kolonisation, Darmstadt 1993, S. 103.

⁵ Der *Karakorum-Paß* liegt heute im Dreieck der Grenze zwischen China, Indien und Pakistan und spielt in der Auseinandersetzung um das Kashmir eine wesentliche strategische Rolle.

⁶ Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 19.

von den Naturvölkern nicht beseitigen, jedoch die natürlichen Begebenheiten aufklären und auch einen Eindruck von den politischen Gegebenheiten in Asien vermitteln.

Im Mittelalter gab es zwar bereits intensive Handelsbeziehungen und zahlreiche Reisen, die teils auch der Missionierung dienten. Die Kolonialisierung, das heißt die Unterwerfung einzelner Gebiete und Völker und deren Ausbeutung, wurde jedoch damals nicht praktiziert. Die europäischen Handelsmächte, allen voran die italienischen Städte, arrangierten sich mit den zwischenzeitlich mächtig gewordenen Arabern und bauten so ihr Handelsmonopol auf, was schließlich zum Ausgangspunkt der ersten portugiesischen Kolonialisationsbestrebungen wurde.

2. Beginn der frühneuzeitlichen Kolonialisierung durch Portugal

Die portugiesischen Kolonialisationsbestrebungen waren ursprünglich nicht auf den direkten Erwerb neuer Ländereien aus. Wie oben bereits dargestellt, waren die direkten Handelswege nach Asien durch die Muslime versperrt, die den *Sinai* als eine der wichtigsten Handelsrouten für die asiatischen Waren kontrollierten und mit den Venezianern und Genuesen im Asienhandel das Monopol besaßen.

"Von diesem Lande Calicut, das man Hochindien nennt, kommen die Gewürze her, die im Osten und Westen, in Portugal und in allen anderen Ländern der Welt verzehrt werden. Desgleichen kommen von der Stadt Calicut viele Edelsteine aller Art; das heißt von eigenen Erzeugnissen gibt es in dieser Stadt nur folgende Gewürze: viel Ingwer, Pfeffer und Zimt, obwohl letzterer nicht so fein ist der von einer Insel, die Ceylon heißt. Diese ist von Calicut acht Tagereisen entfernt und all ihr Zimt geht nach Calicut und nach einer Insel, die sie Malakka nennen, von wo die Gewürznelke nach Calicut kommt. Dort nehmen die Schiffe aus Mekka die Gewürze an Bord und bringen sie zu einer Stadt, die in der Gegend von Mekka liegt und Jiddah heißt. Von der Insel Malakka bis dorthin brauchen sie vor dem Wind fünfzig Tage, weil die Schiffe dieses Landes nicht mit Seitenwind fahren. Dort angekommen, löschen sie die Ladung und zahlen dem großen Sultan ihren Zoll. Dann werden die Gewürze in kleinere Schiffe geladen, die sie durch das Rote Meer zu einem Ort bringen, der nahe bei St. Katherina am Sinai liegt und Suez heißt. Auch hier wieder bezahlen sie Zoll. Dort laden die Kaufleute die Gewürze auf Kamele um, die sie für vier Cruzados pro Kamel mieten, und bringen sie in zehn Tagen nach Kairo, wo sie erneut Zoll zu bezahlen haben. Auf diesem Weg nach Kairo werden sie oft von Räubern überfallen, die es dort in großer Zahl gibt, seien es Beduinen oder andere. Dort laden sie die Gewürze von neuem in Schiffe um, die auf einem Fluß fahren, der Nil heißt und aus dem Land des Priesters Johannes aus Niederindien kommt. Auf diesem Fluß fahren sie zwei Tage, bis sie zu einem Ort kommen, der Rosette genannt wird und hier zahlen sie wieder Zoll. Nun lädt man die kostbare Fracht von neuem auf Kamele und bringt sie in einer Tagesreise in eine Stadt, die Alexandria heißt und eine Seestadt ist. Dorthin kommen die venezianischen und genuesischen Galeeren, um diese Gewürze zu kaufen. Der große Sultan von Kairo bekommt von den Gewürzen, wie man errechnet hat, 600 000 cruzados Zoll."⁷

Die Rolle Portugals bei der globalen europäischen Expansion war dabei nicht vorherbestimmt, sondern vielmehr aufgrund spezifischer Bestimmungsfaktoren gegeben. Während sich die anderen europäischen Mächte miteinander im Krieg befanden, konnte die portugiesische Dynastie einerseits die maurische Fremdherrschaft⁸ relativ frühzeitig abschütteln und sich andererseits gegen die Vormachtansprüche des Königreiches Kastilien erfolgreich zur Wehr setzen. Die neuen Könige des Hauses Aviz setzten die Politik von König Dinis, der das alte

⁷ Reisebericht
abgedruckt in: Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 52.

⁸ Die Mauren hatten im Mittelalter die gesamte iberische Halbinsel erobert. Erst im 13. und 14. Jahrhundert gelang der *reconquista*, die Mauren von der Iberischen Halbinsel zu vertreiben und die Königreiche Spanien und Portugal zu etablieren.

Königreich Portugal von 1279 bis 1325 regierte und sich bereits für die Seefahrt einsetzte, fort und gingen - gegen den Willen des Hochadels - ein Bündnis mit dem Bürgertum ein, um so Handel und Seefahrt zu fördern und sich auch direkt an Entdeckungsfahrten zu beteiligen.

Die Portugiesen konnten bei ihren Entdeckungsfahrten an der nordwestafrikanischen Küsten auf Erfahrungen aus langjährigen Handelsbeziehungen mit den nordafrikanischen Gebieten zurückgreifen, mußten jedoch über diesen Küstenstreifen hinaus auf Entdeckungsreise gehen. Allerdings sahen sie sich gezwungen, die bisher üblichen Galeerenschiffe mit zusätzlichen Segeln auszurüsten, um so die Ladeflächen für Handelsgüter freizuräumen und so längere Fahrten möglich zu machen.

Portugal wollte sich in Handelsfragen von den Arabern abkoppeln. Nach dem Abschluß des Reconquista in Portugal ging es dabei zunächst um das "nahe Ausland" im Norden Afrikas. Portugal hatte - wenn Ceuta auch erst 1415 erobert wurde - ein vitales Interesse an der Sicherung und Kontrolle der Handelswege durch die *Straße von Gibraltar* und der nordlichen Sahara. Über diese Wege kam vor allem das für die in Europa voranschreitende Münzprägung immer wichtiger werdende Gold nach Europa, welches in Afrika gefördert wurde - insbesondere um den Abfluß auszugleichen, der durch den Asienhandel rasch zunahm und die europäischen Vorräte abschmelzen ließ. Das Gold des südlichen Afrika gelangte jedoch nur über die arabischen Zwischenhändler nach Europa, so das es Portugal - welches besonders unter dem Goldmangel litt - darauf ankam, sich über den Seeweg den direkten Zugang zu den Fördergebieten zu sichern. Zwei andere Gründe für die Expansion war die notwendige Sicherung der Getreideversorgung (Rückgang der Bevölkerung im 14. Jahrhundert und damit deutliche Verteuerung der Arbeitskraft in Portugal) und der Versorgung der expandierenden Zuckerindustrie mit Sklaven.

Während Landexpeditionen kostenträchtig und der Erfolg auch nicht gesichert war, war der Seeweg in südliche Afrika für die Portugiesen technisch gesehen problemlos. Nach einigen Auseinandersetzungen mit Spanien um die Ansprüche über die Canaren und die gegenüberliegende afrikanische Küste gelang es den Portugiesen 1422 schließlich, das Kap Bojador zu umschiffen und damit den Zugang zu südlichen Küste Westafrikas zu schaffen.

Motive:

1. Eroberungsdrang im Dienste Gottes und zur Vermehrung des weltlichen Ruhmes
2. Suche nach christlichen Handelspartnern und die Frage nach der Größe des Ausdehnungsgebietes der Moslems
3. Verbreitung des christlichen Glaubens und Suche nach christlichen Partnern im moslemischen Hinterland

Erst mit Beginn des 16. Jahrhunderts unter König Manuel I. kann jedoch von der gesicherten Erkenntnis ausgegangen werden, das mit den Reisen an der afrikanischen Küste auch der Versuch verbunden war, einen Seeweg nach Indien zu finden und sich so von dem Handelsmonopol der Araber für asiatische Güter zu befreien, zielgerichtet voranzubringen.

"Der Infant Don Henrique, mein Oheim, begann mit der Entdeckung Guineas in der Absicht und mit dem Wunsche, von der Küste des genannten Landes Guinea aus Indien zu entdecken und aufzusuchen."⁹

⁹ König Manuel I., 1502

Für die Portugiesen stand neben dem Handel auch immer die Christianisierung der gewonnenen Gebiete im Mittelpunkt ihrer seefahrerischen Bemühungen - da die Moslems ähnliche Bestrebungen hatten, wurden die Auseinandersetzungen zwischen Arabern und Portugiesen auch unter der Formel "Pfeffer-Kreuzfahrer versus Zim-Hadschis"¹⁰ zusammengefaßt. Die Bedeutung, die die Missionierung für die portugiesischen Seefahrer besaß wird in dem Satz

"Wir suchen Christen und Gewürze."¹¹

bei der Ankunft da Gamas in Calicut deutlich¹² - die beiden Ziele der Seefahrten standen gleichrangig nebeneinander. Die Suche nach Christen hatte neben dem missionarischen Zweck bei König Heinrich zusätzlich das Ziel, die Moslems im Rücken anzugreifen und so ein leichteres Spiel im Kampf gegen sie zu haben.

Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts jedoch war man lediglich bis zum heutigen Ghana ("*Gold coast*"), Togo und den Kongo-Fluß vorgedrungen und damit von den indischen Gewässern noch weit entfernt. Das Bedürfnis nach Gold und Arbeitskräften¹³ konnte so zunächst zwar gedeckt werden, allerdings lag der Asien-Handel immer noch in den Händen der Araber. Bereits in den 1480er Jahren trat dann der Afrika-Handel zugunsten des gewachsenen Interesses am Seeweg nach Indien in den Hintergrund. In einem Dreistufenplan

1. Erkunden des Inneren Afrikas und Suche nach einem Landweg zur afrikanischen Ostküste auf der Höhe Kongos
2. Auffahrt des *Senegal* als vermuteter Westarm des Nil
3. Suche eines Landweges über das *Königreich Benin* (heute Nigeria)

wurden die nächsten Schritte festgelegt, da man damals noch nicht von einer afrikanischen Südspitze ausging. Alle Pläne mißlingen jedoch und 1488 entdeckte *Bartolomeu Diaz* mehr durch Zufall als geplant bei einer Reise in den afrikanischen Süden das *Kap der Guten Hoffnung*¹⁴ und der Seeweg zur ostafrikanischen Küste.

König Manuel I. betrieb nun planmäßig die Suche nach dem Weg nach Indien um die afrikanische Südspitze und konnte seinem Seefahrer *Vasco da Gama* aufgrund einer geheimgehaltenen Landreise an die afrikanische Ostküste relativ gute Pläne von den dortigen Gegebenheiten mitgeben.

In diesem Sinne rüstete Manuel I. speziell für die Expedition *da Gamas* gebaute Schiffe aus und sandte die besten Lotsen und Dolmetscher mit auf die Reise. Nach der Umrundung des Kaps kam man schließlich in unbekannte Gewässer, die nur von Land her einigermaßen bekannt waren - die Krone hatte im Vorfeld Spione ausgesandt, die die moslemischen

abgedruckt in: Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 42.

¹⁰ Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 53.

¹¹ zit. nach: Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 50.

¹² zit. nach: Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 50.

¹³ Die Sklaven wurden vor allem für die Atlantik-Inseln benötigt, die vor ihrer Entdeckung unbewohnt waren und nun kultiviert werden sollen.

¹⁴ Diaz taufte das Kap zunächst *Kap der Stürme* und erst der portugiesische König gab ihm mit der Hoffnung, den Seeweg nach Indien gefunden zu haben den Namen *Kap der Guten Hoffnung*. (Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 42).

Stützpunkte erkunden und so den Seefahren mögliche Landungspunkte benennen sollten. *Da Gama* stach schließlich am 3. August 1497 in See, um als erster Europäer Indien zur See zu erreichen.

Obwohl *da Gama* als Konkurrent von den arabischen Kaufleuten, die bislang das Monopol besaßen, gesehen wurde und die versuchten, sein Ansinnen zu untergraben, konnte er von dem indischen Fürsten (Samoré) in *Calicut* eine Gewürzladung erstehen und gelangte zurück nach Lissabon. *König Manuel I.*, der den Plan der Entdeckung des Seewegs nach Indien nachhaltig unterstützt und finanziert hatte, nannte sich daraufhin nunmehr *König von Portugal und der Algarve, Herr von Guinea und der Eroberung, der Schiffahrt und des Handels von Äthiopien, Arabien, Persien und Indien* - das darin liegende Programm sollte zumindest teilweise verwirklicht werden.

"Wie sollte man gebühlich den König Dom Manuel von Portugal rühmen, der seit vielen Jahren mit einer mächtigen Flotte neue Länder und Reiche zu entdecken sucht? Als Sieger über diese Völker gibt er ihnen seine Gesetze und ist so in der glücklichen Lage, ihnen den rechten Weg in die himmlische Heimat zu weisen. Von Lissabon aus, wo er einschiffen ließ, näherte er sich, nachdem er den Wendekreis des Krebses, das Äquinoktium und den Wendekreis des Steinbocks hinter sich gelassen hatte, den antarktischen Gestaden und lenkte dann den Kurs auf die Umschiffung Afrikas und eines großen Teiles Asiens. Nach einer Fahrt von mehr als 14.000 römischen Meilen erreichte er schließlich *Calicut*, das Land der aromatischen Spezereien. Die Insel Ceylon dann links hinter sich lassend, gelangte er an die äußere Grenze Malakkas, eine fruchtbare und besiedelte Landschaft, reich an Handelswaren. Als Sieger über diese Völker in einer blutigen Schlacht wurde er schließlich zu ihrem Beherrscher, und zwar so geschickt, daß sie, sobald sie nur Kenntnis von der Religion und dem frommen Verhalten der Christen erhalten hatten, sogleich die Taufe erbat. Der glückliche König! Ein stets zu bewundernder Held und der gegenwärtigen Preisungen so würdig wie der zukünftigen Lobreden! Auch die anderen Könige sollten, anstatt daß sie ihre armen Völker vernichten oder zugrunde richten, diesem edlen Beispiel folgen. Gebe Gott, daß es so sei!"¹⁵

Im Indischen Ozean selbst hatten die Portugiesen ein relativ leichtes Spiel. Einerseits besaßen die Araber, die bisher den Gewürzhandel kontrollierten, keine eigene Kriegsflotte und auch die Handelsschiffe waren den robusten portugiesischen Schiffen mit ihrer Artillerie nicht gewachsen. Die indischen Fürsten selbst besaßen zwar Landheere, konnten sich jedoch gegen Seefloten aufgrund fehlender Wehranlagen nicht zu Wehr setzen und waren untereinander so zerstritten, dass jeder einzelne Fürst die Portugiesen eher als Unterstützung im Kampf gegen seine indischen Rivalen den als Feind empfand.

Dem Portugiesen kam bei ihrem Plan, in Asien Fuß zu fassen, noch ein anderer Umstand zu Gute: Während in Europa der Handel in größeren Gemeinschaften und unter staatlicher Kontrolle stand, war dies sowohl bei den Arabern wie bei den Indern nicht der Fall. Der Staat - hier der indische Fürstenstaat - vergab weder Monopolrechte noch ging er mit den Kaufleuten über die Steuer- und Zollerhebung weitere Beziehungen ein. Handel war Sache der Familien, nicht des Staates. Trotz dieser wesentlich besseren Handelsorganisation der Portugiesen ließen sich die Araber - und Venezianer - das faktische Handelsmonopol nicht ohne Gewalt streitig machen. Als *Pedro Alvares Cabral* 1500 dem *Samoré* von *Calicut* Handelsbeziehungen anbot, beanspruchte er für Portugal bereits den Vorrang vor den mekkanischen Pfefferhändlern. Weder der *Samoré* noch die Araber wollten diesen Forderungen nachkommen, so daß *Cabral* vom Meer aus *Calicut* beschießen ließ und erst im *Radja von Kotschin* - einem späteren Zentrum des portugiesischen Handels - einen Handelspartner fand, der mit dem *Samoré* von *Calicut* im Konflikt stand und so wesentlich

¹⁵ Aus einer Lobpreisung auf den portugiesischen König Manuel I aus: , PERIPLUS - Jahrbuch für aussereuropäische Geschichtsforschung 8 (1998), S. 8-17 (8)

entgegenkommender den Forderungen *Cabrals* gegenüberstands - "der Feind meines Feindes ist mein Freund".

Die Portugiesen schlugen neben der Aufnahme von Beziehungen zu den indischen Fürsten noch einen anderen - gewaltbereiten - Weg ein, um das arabische Handelsmonopol zu stören und zu zerstören. *Da Gama*, der 1502 erneut in den Indischen Ozean vordrang, erlangte seine Ladung diesmal nicht durch Handel - oder dessen Versuch -, sondern durch Kaperung arabischer Handelsschiffe und störte damit bereits empfindlich den Handel und die Interessen der Araber.

"Und wenn Ihr unterwegs irgendwelche Schiffe trifft und Ihr meint in der Lage zu sein, sie zu nehmen, dann sollt Ihr das versuchen, aber ohne Euch in Nahkampf einzulassen, wenn es sich vermeiden läßt, sondern sie mit Eurer Artillerie zwingen, die Segel zu streichen und die Boote ins Wasser zu lassen, und darin ihre Lotsen, Kapitäne und Kaufleute zu Euch zu schicken, so daß dieser Krieg mit mehr Sicherheit und geringeren Menschenverlusten für Eure Schiffe geführt werden kann. Sollten ihre Schiffe mit Gottes Hilfe genommen werden, dann sollt Ihr Euch nach Kräften aller Waren bemächtigen, die Ihr darin findet und sie auf Eure Schiffe schaffen. Die Lotsen, Kapitäne und einige große Kaufleute sollt Ihr mit Euren Schiffen hier zu uns schaffen, wenn das geht, die anderen aber und die Mannschaften jener Schiffe sollt Ihr gegen Lösegeld freigeben, vorausgesetzt Ihr seid dazu im Stande und das Wette gestattet es. Seid Ihr nicht dazu in der Lage, dann sollt Ihr sie alle in das unbrauchbarste von jenen Schiffen stecken und gehen lassen. Die anderen sollt Ihr versenken oder verbrennen, aber sorgfältig darauf achten, wenn es dem Herrn gefällt, daß Ihr solche Schiffe kapert, daß Ihr alle Waren, groß und klein, an Euch nehmt."¹⁶

Da Gama kreuzte schließlich erneut vor *Calicut* auf, nachdem er in *Kotschin* eine Faktorei errichten und mit dem Radja einen Festpreis für Gewürze aushandeln konnte. Der Samoré, der ob der neuen Konkurrenz in Kotschin zunächst gesprächsbereit war, verweigerte jedoch weiterhin den Portugiesen das Monopol und da Gama ließ nunmehr systematisch ausfahrende Schiffe kappern, die Mannschaften töten und Calicut beschiessen. Schließlich konnten die arabischen Händler 1504 vernichtend geschlagen und aus Calicut vertrieben werden.

Die Portugiesen konnten nach den ersten Erfolgen rasch Fuß in Indien fassen und setzten bereits 1509 mit *Francisco de Almeida* den ersten **portugiesischen Vizekönig** in Indien ein. Dieser konnte die muslimische Flotte endgültig aus den Gewässern vor Indien vertreiben und die Vorherrschaft für Portugal sichern. Mit Einnahme von *Hormus* am Eingang des *Persischen Golfes* kontrollierten die Portugiesen den Handel der Araber nach Asien vollständig.

Almeida - seit 1505 Vizekönig - ging nun systematisch daran, die Herrschaft im *Indischen Ozean* zu festigen. Von *Ceylon* (Zimt) über *Malakka* (Nelken) bis nach *Mombasa* und *Mosambique* legte er Stützpunkte an und zerstörte mit der Einnahme der Insel Sokotré vor dem *Roten Meer* 1507 endgültig den arabischen Asienhandel. Die Gegenwehr des Samoré von *Calicut* gemeinsam mit dem Sultan - und wohl auch den Venezianern - organisiert, konnte 1507 dagegen rasch niedergeschlagen werden.

Der eigentliche *empire builder* der Portugiesen in Asien jedoch war der Nachfolger *Almeidas*, *Affonso de Albuquerque* (1509-15), der neben dem Ausbau der Stützpunkte auch einen maßgeblichen Territorialbesitz anstrebte und versuchte, durch die Heirat von Portugiesen mit

¹⁶ Auszug aus den königlichen Instruktionen für da Gamas Asien-Fahrt 1502 (Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 54).

getauften Inderinnen dem Bevölkerungsdefizit abzuhelpfen. Insgesamt zählte die portugiesische Gemeinschaft in Asien jedoch nie mehr als 12.000 bis 14.000 Menschen.¹⁷

Alberquere waren letztlich einige glückliche Umstände gegeben, die ihn zu dem machten, der das portugiesische Empire schuf. Die Einnahme *Goas* gelang, da der Sultan gestorben und die Hindu-Bevölkerung bereit war, sich eher den Portugiesen als dem noch in Machtkämpfen befindlichem neuen Sultan zu unterwerfen bereit waren - zwar mußten sich die Portugiesen kurzfristig die Insel räumen, konnten sie jedoch schließlich am 25. November 1510 endgültig nehmen und befestigen. Hier zeigte sich auch, dass der Erfolg der Europäer hauptsächlich auch darin begründet lag, dass die Städte kaum oder gar nicht befestigt waren - die Europäer wußten diesen Mangel zu beseitigen und konnten so ihre Stellung dauerhaft ausbauen und festigen.

Mit der Einnahme *Malakkas*, die *Alberquere* gegen eine übergroße Kriegsmacht des Sultans gelangt, gewannen die Portugiesen Respekt und Ansehen. Die indischen Fürsten - so der Samoré von *Calicut* und der Sultan von *Guherat* - legten nunmehr Wert darauf, gute Beziehungen zu den Portugiesen aufzubauen, um ihre eigene Macht abzusichern. Zu groß war die Furcht, ähnlich eingenommen und so vom Thron gestoßen zu werden. *Calicut* wurde schließlich dauerhaft durch einen Festungsbau für die Portugiesen gesichert.

China / Japan

In den Expansionsbestrebungen nahmen *China* und *Japan* eine besondere Rolle ein, die sich bis in Zeit des Kolonisation des 19. Jahrhundert gehalten hat. Beide Länder besaßen einen umfassenden Warenaustausch, der jedoch über Dritte abgewickelt wurde¹⁸ und so für die Portugiesen ein Einfallstor boten. Die Portugiesen trieben bereits in ihren indischen Besitzungen Handel mit den Chinesen, ohne jedoch selbst auf chinesischem Boden präsent zu sein.

Nach Japan waren die Portugiesen erstmals bereits 1543 gelangt und errichteten in *Nagasaki* 1549 eine dem Patronat des Königs unterstehenden Jesuitenmission. Diese lernte die Sitten und Gebräuche der Japaner kennen und war so ein wichtiges Bindeglied für den kommenden Handel mit den Japanern. Die Japaner selbst hatten zum damaligen Zeitpunkt noch keine zentrale Figur, wie sie heute der Tenno darstellt, sondern waren - ähnlich wie die indischen Fürsten - in zahlreiche kleinere Fürstentümer aufgeteilt.

Das chinesische Kaiserhaus trat den Portugiesen - obwohl oder gerade weil man sie in Indien kennengelernt hatte - wesentlich zurückhaltender gegenüber auf. Bereits zwischen 1518 und 1520 hielt sich eine portugiesische Delegation mit einem Sendbrief König Manuels I. in Peking auf und versuchte, Handelsbeziehung aufzunehmen und auf chinesischem Boden eine Faktorei zu errichten. Einerseits beachteten die Portugiesen dabei - aus Unkenntnis - jedoch bereits die chinesische Weltvorstellung vom Mittelpunkt der Welt nicht¹⁹, andererseits beanspruchten sie jedoch auch hier - wie gegenüber den indischen Fürstentümern - eine Vorrangstellung. Dies

¹⁷ Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 60.

¹⁸ Die Japaner bevorzugten die chinesische Seide und die Chinesen waren auf die japanischen Silberfunde erpicht.

¹⁹ Der chinesische Kaiser sah sich als Mittelpunkt der Welt ("Reich der Mitte") und verlangte deshalb von allen anderen Herrschend die Anerkennung seiner Vorrangstellung. König Manuel I. sprach den Kaiser in seinem Sendbrief jedoch als gleichrangig an, so dass der Kaiser von Haus aus brüskiert war und das portugiesische Ansinnen zurückwies.

lehnten der auf seine Stellung bedachte chinesische Kaiserhof ab und die Portugiesen wurden mit dem wenig schmeichelhaften Titel "Westbarbaren" bedacht.

Erst der Druck der chinesischen Kaufleute im Süden Chinas änderte die Haltung des Kaiserhofes und 1557 wurde den Portugiesen erlaubt, bei Kanton auf der Halbinsel *Macau* eine Faktorei zu erreichen. Auch wollte das Kaiserhaus den Schmuggel unterbinden, der in großem Maßstab die kaiserliche Autorität unterlief und Einnahmen aus dem Handel am Staat vorbei organisierte. *Macau* unterstand weiterhin der chinesischen Oberhoheit. Allerdings bekam es eine eigene Stadtverfassung und die Bevölkerung portugiesisch. Erst 1999 wurde die Stadt am Perlfluß an *China* zurückgegeben.

Wie üblich richteten die Portugiesen für den chinesisch-japanischen Zwischenhandel ein Monopol ein. Lediglich ein Schiff pro Jahr durfte Japan anlaufen und für den im Bieterverfahren ermittelten Kapitän war die Überfahrt mehr als lukrativ.

3. Koloniale Expansion der Niederlande und Großbritanniens

3.1 Niederlande

Ähnlich wie die ersten Kolonisationsbestrebungen der Portugiesen ging es den Niederländern zunächst weniger um den Landerwerb als um die Sicherung und Ausbau der Handelswege nach Asien. Die Niederlande trafen dabei auf eine außereuropäische Welt, die sich Spanien und Portugal in den Verträgen von Alcacovas (1479) und Tordesillas (1494) aufgeteilt zu haben und für neue Konkurrenten um den "Platz an der Sonne" kein Platz mehr zu sein schien. Die Niederlande konnten dabei zwei Vorteile in diesem Kampf für sich sprechen lassen: sie waren wirtschaftlich in der Lage, große Flotten auszurüsten und sie besaßen eine langjährige Erfahrung in der Seefahrt.

Zwar war bisher bereits Antwerpen in den - späteren spanischen - Niederlanden bereits der zentrale Umschlagplatz für Waren aus Asien. Mit der Verbindung Spaniens und Portugals unter der Personalunion *König Philipp II.* drohten jedoch für die Vereinigten (Nord-) Niederlande die bisher in Portugal gewährten Vorrechte verloren zu gehen - die Niederländer dominierten den Gold-Handel mit Guinea und übernahmen in Lissabon einen Großteil der Gewürzladungen zum innereuropäischen Handel. Die Vereinigten Niederlande hatten sich gerade in einem langen Kampf von Spanien losgesagt, so das sie auf eine Fortführung der Handelsbeziehungen über Portugal unter König Philipp II. nicht rechnen durften.

Amsterdam war nach der Teilung der Niederlande zum Zentrum des europäischen Handels aufgestiegen und hatte die südlich in den spanischen Niederlanden gelegenen Städte Brügge und Antwerpen als Hauptumschlagplätze abgelöst. Gleichzeitig war hier die führende europäische Warenbörse angesiedelt und Amsterdam war die führende europäische Finanzmetropole geworden. Die politische und wirtschaftliche Führung des Landes lag nicht in der Hand von Monarchen, sondern in der der Kaufleute, Reeder und Manufakturbesitzer.

Im Gegensatz zu den portugiesischen Königen verfolgten die niederländischen Kaufleute dabei keine missionarischen Absichten mehr. Ihnen kam es ausschließlich auf den Profit an, der aus dem Asien-Handel resultierte. Die Missionierungstätigkeit der reformierten Christen wurde letztlich nur solange geduldet, wie sie die Geschäftsinteressen nicht störte.

Die Niederlande konnten bei ihren Fahrten nach Indien nicht nur auf die Berichte portugiesischer Seefahrer zurückgreifen, sondern hatten mit *Jan Huygen van Linschoten* (1563-1611), der zeitweise in portugiesischen Diensten stand, einen eigenen Berichtersteller. So war es den Niederländern auch möglich, einen neuen Atlas zu veröffentlichen, der bisher in den Niederlanden verbreiteten Karten Asiens verbesserte und so eine genauere Fahrt ermöglichte.

Zunächst wollten sie jedoch den Spaniern und Portugiesen auf der Route um das *Kap der Guten Hoffnung* nicht begegnen. So waren die Niederländer bemüht, einen Weg über die Nordroute - entlang der europäisch-asiatischen Eismeerküsten - zu finden - ohne Erfolg. Zwar erreichten insgesamt drei Flotten Nowaja Semlja, mußten jedoch von dort umkehren.²⁰ Es blieb damit nur der Seeweg um das *Kap der Guten Hoffnung* oder durch *Magellan-Straße* um Südamerika herum. Mit Linschotens Routenbeschreibungen war es für die Niederländern dann - navigatorisch - recht leicht, den Weg nach Malakka und durch das Malaiische Archipel zu finden.

1602 gründeten die Kaufleute der niederländischen Städte die *Vereenigte Oostindische Compagnie* (V.O.C.), die die bisher betrennten Gesellschaften des Asien-Handels zusammenführte. Sowohl politisch wie ökonomisch besaß sie nunmehr eine Schlafkraft, die sie massiv gegen die Portugiesen vorgehen lassen konnte.

"Es ist wohl bekannt, daß der König von Spanien sich über die Zwietrach freut, weil er sehr schwierig für ihn wäre, eine starke Einheitskampagne zu bekämpfen. Es ist daher im Interesse der Republik [der Niederlande], daß alle Parteien sich zusammenfinden und einer einzige Organisation einfügen."²¹

Die Generalstaaten gewährten der V.O.C. am 20. März 1602 das Patent (octrooi), welches ihr das Handelsmonopol zwischen dem Kap der Guten Hoffnung und der Magellan-Straße auf 21 Jahre gewährte - andere niederländische Kaufleute waren damit vom asiatischen Handel faktisch ausgeschlossen. Durch die Verbindung mit dem Recht auf Kriegsführung, des Vertragsschlusses und der Landnahme war die V.O.C. zu einer quasi-staatlichen Organisation geworden, die sich der Aufsicht der Generalstaaten jedoch entzog und auch sonst kein Kontrollgremium aus den gesellschaftlichen Organen besaß, die jedoch ausschließlich am Profit interessiert waren.

Die V.O.C. war faktisch die erste Gesellschaft, die auf der Ausgabe einer Volksaktie basierte, deren Aktionäre sich in einzelnen Kammern organisierte, von denen das obersten Leitungsgremium - dem *Rat der Siebzehn* (Heren Zeventien) - beschiedt wurde. Auf die Beschreibung der näheren Ausgestaltung und der Gesellschaftspolitik muß hier jedoch verzichtet werden.

Obwohl von den Niederländern eine Konfrontation mit den Portugiesen vermieden werden sollte, kam es bereits bei der ersten Begegnung vor Bantam am 25. Oktober 1596 zu einem Gefecht. Die Portugiesen sahen die Niederlande zur Recht als eine Bedrohung für ihren zukünftigen Asien-Handel an, den sie sich selbst in langen Kämpfen gesichert hatten.

²⁰ PERIPLUS 8 (1998), S. 50

²¹ Johan van Oldenbarnevelt, einer der stärksten Befürworter der V.O.C. und Staatsmann der Vereinigten Niederlande zur Begründung für eine einheitliche Handelsgesellschaft (abgedruckt in: Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983, S. 114).

Die V.O.C. konnte in Asien bereits auf einige Stützpunkte zurückgreifen, die die Vorgesellschaften angelegt hatten. Ziel der V.O.C. war es dabei, das Gewürzmonopol der Portugiesen zu übernehmen, was ein Netz an befestigten Stützpunkten erforderte. 1605 konnte sie auf *Amboina* schließlich ein Fort (*Fort Victoria*) errichten und mit den Insulanern einen Gewürzmonopolvertrag schließen. Ähnliches gelang der V.O.C. auch auf anderen Inseln. Allerdings mißlang die Niederlassung an der westindischen Küste und auf Ceylon zunächst, so daß das niederländische (V.O.C.)-Kolonialreich auf das Gebiet des heutigen Indonesien beschränkt blieb.

Die Zahl der Monopolverträge, die bis 1609 geschlossen werden konnten, veranlasste den *Rat der Siebzehn* zur Einsetzung eines ständigen Generalgouverneurs. *Jan Pieterszoon Coen*, der von 1619 bis 1623 und 1627 bis 1629 Generalgouverneur war, nutzte die Gelegenheit, um zielgerichtet die Portugiesen und Engländer zu vertreiben und den Handel bis nach Japan zu übernehmen. An der Company vorbei baute er Jakarta zum befestigten Zentralpunkt der Niederländer aus (damals unter dem Namen Batavia), durfte allerdings die portugiesischen Stützpunkte auf Weisung der Company nicht erobern.²² Allerdings vertrieb er - gegen den Willen der Company - die Engländer aus den niederländischen Gebieten, die beispielsweise auch in Jakarta und auf Amboina Faktoreien errichtet hatten - das von ihm zu verantwortende Amboina-Massaker, in dem er englische Verschwörer hinrichten ließ, wird erst in den englisch-niederländischen Kriegen "wiedergutmacht". Die aufständischen Banda-Insulaner, die einen 1605 geschlossenen Monopolvertrag nur mässig einhielten, wurden schließlich mit Hilfe japanischer Söldner gefügig gemacht und endgültig unterworfen.

Coen war es jedoch nicht gelungen, das Gewürzmonopol der Niederländer zu vervollständigen. Erst 1643 konnten die Faktoreien der Portugiesen auch im Zimt- und Pfefferhandel soweit übernommen werden, dass von einem niederländischen Monopol gesprochen werden kann - Portugal selbst war auf Macau beschränkt worden und die Niederländer die unumschränkten Herren der asiatischen Meere.

Wie auch die Portugiesen so hatten auch die Niederländer vor allem damit zu kämpfen, dass sie ein relativ großes Gebiet mit einer relativ kleinen Zahl an Beamten und Soldaten kontrollieren sollten.

Die Ähnlichkeit der Wege des portugiesischen und des niederländischen Kolonialreiches zeigt sich auch im Weg in den fernen Osten - nach China und Japan. Die Niederländer wollten von den Profiten, die aus dem chinesisch-japanischen Zwischenhandel resultierten, ebenfalls profitieren - nur hatten sich die Verhältnisse zwischenzeitlich gewandelt. Neben den Jesuiten waren auch die Spanier auf Japan aktiv geworden und versuchten, über die Franziskaner Zugang zu den japanischen Gebieten zu gewinnen.

Die Holländer durften 1609 auf Hirado erstmals eine Faktorei errichten und betrieben sie gemeinsam mit den Engländern, die aber 1623 den Niederländern allein das Feld überließen. Die Portugiesen waren über diese Entwicklung ebensowenig erfreut wie zuvor über die Landung der Franziskaner auf Japan, zumal die zwischenzeitlich einsetzende Christverfolgung in China den Handelsplatz Macau auch unsicher machte. Schließlich wurden sämtliche Ausländer aus Japan vertrieben und lediglich die Niederländer durften auf der künstlichen Insel Deshima im Hafen von Nagasaki ihre Faktorei weiterbetreiben. Die Ursache hierfür war

jedoch eine innerjapanische: 1637 brach in Shimabara (West-Kyushu) ein Aufstand von Bauern, verfolgten Christen und herrenlosen Samurai aus

3.2 Großbritannien

Englische Kaufleute waren bereits zu Zeiten der Portugiesen und der Holländer in Asien aktiv. So wurde 1582 die *Levant Company*²³ durch englische Kaufleute gegründet, die in Asien mit Genehmigung der Portugiesen einige Faktoreien eröffnen und später an den niederländische Asienkolonien partizipieren konnten.²⁴ Bis zum ersten Drittel des 17. Jahrhunderts war die englische Seeflotte jedoch zu schwach, um Handelsstützpunkte in Übersee notfalls auch mit Gewalt durchzusetzen und zu verteidigen. Der Kampf gegen Spanien band die Seestreitkräfte im europäischen Raum, so dass für aussereuropäische Expansionen letztlich kein Raum mehr blieb.

Dennoch hatte sich in Asien bereits ein lebhaftes Geflecht von Faktoreien durchgesetzt. Die ersten englischen Asien-Schiffe (1601-03, 1604-06) steuerten dabei jedoch nicht Indien, sondern die Pfeffermärkte auf Sumatra und Bantam an. In der Folgezeit war den Engländern gelungen, im Indien des Moghul-Reiches ebenso aktiv wie im Pfefferhandel in Bantam und Suaratre vertreten zu sein und dort Faktoreien gründen zu können. 1619 konnte hinsichtlich des niederländischen Gewürzhandels vertraglich ein Drittel für englischen Kaufleute gesichert werden und die Engländer nutzten ebenso die niederländische Niederlassung auf Hirado für den Handel mit Japan. Allerdings wurden die Engländer in der Folge insbesondere aus den niederländischen Kolonien vertrieben und die Engländer konnten sich lediglich noch im Süden Indiens halten und dort 1641 das Fort St. George errichten²⁵ - eine Position, die vom Fürsten von Golkonda, der sie kurz zuvor noch aus seinen eigenen Gebieten verdrängt hatte, nicht angegriffen wurde.

Erst der Frieden mit Spanien (1630)²⁶ und der Waffenstillstand, den der Präsident von Surat William Methwold, mit dem portugiesischen Vizekönig 1635 schloß, erlaubte es den Engländern, wieder eine sichere Basis zu erringen. Allerdings konnten sie sich gegen die überragende Stellung der Niederländer im heutigen indonesischen Archipel nicht durchsetzen, so dass eine Konzentration auf Indien stattfand.

Die Companys selbst waren in ihrer Kapitalausstattung und damit ihrer Leistungsfähigkeit beschränkt und können eher mit dem V.O.C.-Companys verglichen werden. Dies und die schwache politische Stellung im politischen Systems Englands führten dazu, dass der Handel unter der Kontrolle anderer Kolonialmächte abgewickelt wurde und damit auch von deren Wohlwollen abhängig war. Als der V.O.C.-Generalgouverneur *Coen* beispielsweise die Engländer als lästige Konkurrenz ansah, versuchte er sie zu verdrängen oder - im Massaker von Amboina - einzuschüchtern.

²² Coen wollte diese nach Ablauf des Waffenstillstandes mit Spanien-Portugal 1621 erobern und in niederländischen Besitz nehmen

²³ Gründung 1582 als *Turkey Company* als Monopolistin des Nahost-Handels

²⁴ vgl. Reinhard 1983, S. 44

²⁵ um das Fort herum entstand die Stadt Madraspatam (Madras)

²⁶ eine der Folgen war davon, dass der spanische Silberhandel statt über Genua über London abgewickelt wird

Die Kapitalausstattung der Company of Marchant of London trading into the East Indies, die noch 1600 (31. Dezember) eine königliche Monopocharta erhalten hatte, hinkte weit hinter der V.O.C. zurück und so war hier nur begrenzt möglich, Flotten für die Asienreisen auszurüsten. Dies führte letztlich auch dazu, dass lediglich Einzelreisen - nicht wie bei den Niederländern mehrere Reisen gleichzeitig - durchgeführt werden konnten. Die Konflikte in Asien führten dabei ebenso wie die Konflikte zwischen London und den übrigen Hafenstädten zur Illiquidität der Company, da die Investoren für eine starke Kapitalausstattung fehlte.

Jakob I. hatte an einer starken Seeflotte - wie dies Elisabeth I. vor ihm noch hatte²⁷ - kein Interesse, da die Erhöhung der Steuern, auf die er dringend angewiesen war, für andere Zwecke verwendet werden mußten.²⁸ Der Frieden mit Spanien hatte die ursprüngliche Bedeutung der Flotte auch in Frage gestellt und ihre Bedeutung für die Etablierung eines sicheren Seehandels war für die englische Krone noch nicht sichtbar.²⁹

Die Zurückhaltung der Krone stieß allerdings bei der Kaufmannschaft zunehmend auf Widerstand. Sie sah sich einer gewachsenen Piraterie ausgesetzt, die den Seehandel massiv störten und vor der die Kaufleute von der Krone Schutz beanspruchten. Erst die Auseinandersetzung zwischen der Krone und dem Parlament einerseits und der Bindung der kontinentalen Staaten im Dreißigjährigen Krieg andererseits gaben der englischen Flotte die Möglichkeit, wieder aufzuwachsen und so für den Kampf um die asiatischen Kolonien gerüstet zu sein.

- England, das keine eigenen starken Landstreitkräfte besaß, wollte nicht in den Krieg eingreifen und reagierte auch nicht auf diesbezügliche Hilferufe von Verbündeten wie dem *Kurfürsten von der Pfalz*. Im Gegensatz dazu waren die kontinentalen Mächte alle in der ein oder anderen Form in den Krieg eingebunden und die stärksten Konkurrenzen zur See - die Niederländer - mußten einen Teil ihrer Militärausgaben in die Sicherung ihrer Landgrenze und in die erneute Auseinandersetzung mit den Habsburgern einsetzen.
- Die englische Krone - sowohl aus Desinteresse wie auch Mangels einer entsprechenden Finanzierbarkeit - war nur bedingt bereit, die Flotte zu modernisieren. Einer der stärksten Befürworter der antiroyalistischen Bewegungen in der Revolutionszeit war daher die Londoner Kaufmannschaft, die die beschlagnahmten Ländereien mit Zustimmung des Parlaments nutzen, um die Flotte aufzurüsten und so die frühere Seestärke wiederherzustellen - die Investition eigenen Vermögens oder höherer Steuern für die Aufgabe war dagegen nicht denkbar, so dass man von der Substanz lebte. Die *Puritane Revolution* gab den Überseehandelsvertretern - für sie gab es einen natürlichen Zusammenhang zwischen maritimer Stärker und überseeischen Niederlassungen³⁰ - endgültig den erhofften Durchbruch. Dies führte auch dazu, dass die *Puritane Revolution* manchmal als kommerzielle Revolution bezeichnet wird.³¹

²⁷ Unter den Stuart war die Flotte stark aufgerüstet worden und hatte es schließlich geschafft, die spanische Armada vernichtend zu schlagen und so den Krieg mit Spanien entschieden. Elisabeth I. konnte dabei auf legendäre Kapitäne wie Francis Drake zurückgreifen, die jedoch beim Regierungsantritt Jakob I. bereits verstorben waren, ohne adäquate Nachfolger zu unterlassen.

²⁸ Aufstieg und Verfall, S. 39

²⁹ Erst Karl I. sah sich wieder gezwungen, die Flotte zu stärken. Allerdings war es ihm aufgrund seiner bestehenden Finanznot durch ein am Parlament vorbei erhobenes "Schiffsgeld" möglich, fremde Ansprüche im Kanal zu begegnen. (vgl. Aufstieg und Verfall, S. 47).

³⁰ Aufstieg und Verfall, S. 49

³¹ Aufstieg und Verfall, S. 49

Unter dem Einfluß der Kaufmannschaft wurde 1651 der *Navigation Act* erlassen. Die Kolonien wurde damit dem Parlament unterstellt und der Handel mit den Kolonien den englischen Schiffen vorbehalten. Die Navigationsakte markiert folglich den Übergang von einer Wirtschaftsform, deren Grundlage Monopolgesellschaften waren, zu einer vollständigen Integration des englischen Handels auf der Basis eines nationalen Monopols, bei dem der Staat die führende Rolle übernahm. Sie spiegelt den Sieg eines nationalen Handelsinteresses über die diversen Interessenprivilegien der privaten Companies wider. Die Art des Überseehandels, wie ihn die Companies betrieben hatten, war geprägt von Hin-und-zurück-Verkehr, von Produktionsbeschränkungen und einer Politik hoher Preise. Die Navigationsgesetze nunmehr schlossen fremde Schiffe vom Handel mit den englischen Kolonien aus und schufen ein Monopolgebiet mit besonderen Privilegien für englische Kaufleute. Damit kam der Aufstieg Londons zur Welthandelsmetropole und die Stadt an der *Themse* wurde zum Drehpunkt und Stapelplatz für überseeische, koloniale Produkte ("Kolonialwaren").

Mit dem *Navigations Act* war noch ein anderer Effekt verbunden: Das Staatsmonopol der Navigationsakte für englische Schiffe verschaffte englischen Kaufleuten überproportionale Gewinnmöglichkeiten, ganz zu schweigen von der wirtschaftlichen Initialwirkung des Schiffbaus. Die Ablösung des Monopols der Kompanien, die immer nur für privilegierte Gruppen offenstanden, durch das Staatsmonopol verschaffte einer viel breiteren Schicht von Kaufleuten den Zugang zum Überseehandel und bot Anlagemöglichkeiten für Kapital, das auf dem Lande und in den Manufakturen erwirtschaftet worden war und sonst brachgelegen hätte. Was aber letzten Endes als Spätwirkung dieser See- und Handelspolitik eine besondere Voraussetzung für die Chancen der Industriellen Revolution in England war, war die Fortentwicklung der Kolonien von Rohstofflieferanten zu neuen Absatzmärkten für britische Manufakturwaren und Massenprodukte wie Textilien ("New Draperie"). Christopher Hill stellt fest: "Der nordamerikanische Markt hatte keine Grenzen."³² - eine These, die auch für andere Kolonien gelten kann.

Mit dem *Navigations Act* verloren die bisherigen Companys ihre bevorrechtigte Rolle im Überseehandel. Der Weg, den die Niederländer mit der Gründung der *Vereenigde Ost-Indische Compagnie* (V.O.C.) eingeschlagen waren, wurde bewußt nicht gegangen. England, das zwischenzeitlich parlamentarisch geworden war, suchte mit der Entmonopolisierung den Handel für alle Kaufleute zu öffnen, wenn sie bloß englisch waren. Dies führte jedoch dazu, dass sich die Kapitalausstattung der Companys weiter verschlechterte und so traten der zwischenzeitlich weitgehend geschlossene Kreis der Londoner Kaufleute an König Karl II. heran und erbaten eine neue königliche Charta, die wie früher einen Monopolcharakter besaß. Diese war - nunmehr der V.O.C. angelehnt - nicht nur mit dem Handelsmonopol, sondern auch mit dem Recht der Kriegsführung, des Vertragsschlusses und des Festungsbaus verbunden.

Hinzu kam, dass König Karl II. 1661 Katharina von Braganza aus dem portugiesischen Königshaus heiratete und diese Bombay mit in die Beziehung einbrachte. Dadurch war der beste Hafen an der indischen Westküste englisch geworden, der zudem auch befestigt war und somit den Fuß Englands in Indien verdeutlichte. Bombay wurde unmittelbar an die

Company verpachtet, die versuchte durch die Ausgabe englischer Pässe an indische Schiffe dem führenden indischen Hafen den Rang abzulaufen.

Insgesamt erlebte der englische Handel in den folgenden Jahren einen gewaltigen Aufschwung - auf das 1657 gezeichnete Kapital der *Levante Company* wurde bis 1700 eine Dividende von 641,5 Prozent ausbezahlt und die Kapitalausstattung um 100 Prozent verbessert.

Allerdings kam es in Indien mit dem Moghul-Reich zu ernsthaften Auseinandersetzungen um Zolleinnahmen und Handelsprivilegien, die schließlich zur kriegerischen Auseinandersetzung (1680) zwischen der Company und dem Moghul-Reich geführt hatten. Zwar endete der Konflikt für England mit einer Niederlage, allerdings konnte sich die Company im Sumpf des Hindu-Deltas halten und dort das Fort William - dem späteren Calcutta - errichten.³³ Im Westen -Bombay - konnte der Krieg schließlich gegen Zugeständnisse an den Moghul-Kaisers beendet werden und aufgrund der Zusicherung „guten Benehmens“ der Handel mit dem Moghul-Reich weiterhin zugelassen blieb.

Der Company ging es - aufgrund des fehlenden Rückhaltes im Mutterland - zum damaligen Zeitpunkt noch nicht um Macht. Vielmehr war es - wie in den Anfangszeiten der niederländischen Kolonialisierung - das Ziel, ein Netz an Handelsniederlassungen zu errichten.

Erst 1693 kam es zum - freiwilligen - Zusammenschluß von einigen Companys zur *United Company of Merchants of England Trading to the East Indies* (E.I.C.), die die V.O.C. in ihrer wirtschaftliche Stärke hinter sich ließ. Die *Levante Company*, die noch während der Revolutionszeit die Stuarts gestützt hatte, war ins Hintertreffen geraten und konnte ihre Monopolstellung nicht erneuern - beteiligte sich allerdings mit einem erheblichen Teil an der neuen Gesellschaft, die das Parlament durch einen Kredite für sich gewinnen konnte und es bis ins 19. Jahrhundert erhalten.

Das Problem für die E.I.C. bestand jedoch darin, dass sie aus Indien immer weniger Gewürze aber immer mehr indische Baumwolle brachte, die sich zunehmender Beliebtheit erfreute. Dies jedoch führte zum Konflikt mit der englischen Wollindustrie, die sich in ihrer Existenz bedroht sah und so gesetzliche Beschränkungen des Wollimports beim Londoner Parlament durchsetzte - ohne das davon der Wiederexport betroffen war und so die englische Wollindustrie dennoch schädigte.

Die E.I.C. war - wie auch die V.O.C. - als Aktionärs-gesellschaft gegründet worden - allerdings waren die niederländischen Kammern nicht zwischengeschaltet, sondern die Aktionäre waren unmittelbar an der E.I.C. beteiligt. Die Geschäftsleitung oblag den *Court of Directors*, dem neben den *Governor* und dem *Deputy Governor* 24 Direktoren für einzelne Geschäftsfelder angehörten. Die Schiffe für Indienfahrten wurden zunehmend nicht mehr selbst gebaut, sondern bei Reedern gemietet, die dann das Verlustrisiko trugen und es auf der Londoner Versicherungsbörse absichern konnten.

In Indien selbst waren die bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts auf 170 angewachsene Zahl der Stationen in drei *Presidencies*³⁴ zusammengefaßt. Den Präsidenten unterstand dabei nur das kaufmännische Personal, während das Militär weiterhin bei der Krone blieb. Im Gegensatz zu

³² Christopher Hill: Von der Reformation zur Industriellen Revolution, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Englands 1530-1780, 1977, S. 128.

³³ ab 1700 Sitz des Präsidenten von Bengalen

³⁴ Bombay (von Surat aufgrund von Konflikten mit Vertretern des Mogulreiches in das befestigte Bombay verlegt), Fort St. George auf Madras und Fort Williams in Calcutta.

den Portugiesen wurden die Positionen des Präsidenten nicht auf Zeit vergeben, in der sie soviel als möglich aus den ihnen unterstellten Kolonien herauspressen konnten. Sie besaßen vielmehr ein festes Jahresgehalt i.H.v. 500 Pfund - ebenso wie die weiteren Angestellten der *presidencys* - die Company war an einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung interessiert.

Ähnlich wie die Niederländern hundert Jahre zuvor wollten auch die Engländer sowenig Berührungspunkte mit ihren Hauptkonkurrenten - den Niederländern - in der Seeschifffahrt und gründeten 1659 auf St. Helena eine Zwischenstation für die Handelsreisen.

Mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen waren jedoch lediglich die inneren Voraussetzungen, um die Niederländer als die **Herren der Weltmeere** ablösen zu können. Diese Auseinandersetzung wurde nicht in Asien geführt, sondern in der Nordsee und im Ärmelkanal, wo den Niederländern der Zugang zu den Weltmeeren abgeschnitten werden sollte. Die Niederländer hatten bereits gegen den *Navigation Act* protestiert, da er ihren eigenen Handel mit England einschränkte - Waren aus den Kolonien durften nunmehr nicht über Amsterdam eingeführt werden.

Bereits im Ersten *Englisch-niederländischen Krieg* (1652-54)³⁵ konnten die Engländer unter Admiral Drake einen herausragenden Sieg über die Niederländer erringen. Während die englischen Kaufleute von den Auswirkungen weitgehend verschont blieben, erlitten die Kaufleute von Amsterdam schwere Verluste und die Niederländer mußten die Engländer auch für das Amboina-Massaker entschädigen.³⁶ Die folgenden Jahre verliefen für England sehr gut: im Englisch-Spanischen Krieg (1656-60) behielt England die Oberhand und es konnte unter *Cromwell* mit zahlreichen Staaten, darunter Portugal, Handelsbeziehungen eingehen, die es im Kampf mit den Niederlanden in Vorteil brachte. Aber: die Politik *Cromwells* fand unter den Kaufleuten nur bedingt Zustimmung, da die Kriege die Handelsbeziehungen mit Spanien störten und die Handelsflotte ungeschützt den Angriffen spanischer Freibeuter aussetzte. Erst die *Glorious Revolution* und die Wiedereinsetzung der Stuarts (Karl II. und Jakob II.) konnte hier den Einklang wieder herstellen. Die puritanische Politik verfolgte das Ziel einer starken Stellung im Welthandel und in der Auseinandersetzung um die Kolonien wesentlich härter und stellte die Flotte in den Dienst des Schutzes des Handels. Die Niederländer hatten sich jedoch von dem verlorenen Krieg zwischenzeitlich wieder deutlich erholt und bestimmten weiter den Seeverkehr - eine Entwicklung, die auch die zwei folgenden englisch-niederländischen Kriege³⁷ nicht wirklich ändern konnten.

Ohne das der Kampf zwischen England und den Niederlanden wirklich entschieden wurde, wuchs der Überseehandel nach der *Glorious Revolution* rasch an. Der Handel wurde globaler und löste sich von der Wolle als Hauptexportartikel. In dieser Zeit, noch durch Jakob II. und Karl II. angestoßen und durch Wilhelm III. von Oranien fortgeführt, wurde auch die Flotte permanent in Ausbildung und Aufbau verbessert.

³⁵ Friede von Westminister, 5. April 1654.

³⁶ Der Generalgouverneur der V.O.C., *Coen*, war zu Beginn des 17. Jahrhunderts bestrebt, die Engländer, die unter der Hoheit der Niederländer eigene Handelsniederlassungen betrieben, zu vertreiben. Um Druck auszuüben, ließ er deshalb auf Amboina sowohl Engländer wie auch Einheimische und Japaner töten und setzte -gegen den Willen seiner Gesellschaft, sein Monopol durch.

³⁷ zuletzt beschlossen durch den Vertrag von Westminister im Februar 1674

Die Auseinandersetzung mit den Niederländern - und ihren Verbündeten - fand im Zuge des *Siebenjährigen Krieges* statt. Konnten sich die Engländer aus dem *Dreißigjährigen Krieg* noch heraushalten, so waren die Interessen jetzt vital, da hier auch über den Bestand des *Empire* mitentschieden wurde.

Dabei soll jedoch auch darauf hingewiesen werden, dass die Engländer neben den Niederländern auch mit den Franzosen in Konflikt um Macht und Einfluß in Asien standen, die sich um eine koloniale Position bemühten.

4. Fazit

Die europäische Kolonialpolitik hatte sich im Laufe von dreihundert Jahren einem deutlichen Wandel unterzogen. Allen drei großen asiatischen Kolonialmächten - Portugal, Niederlande und England - ging es nicht hauptsächlich um Landgewinne, sondern um die Öffnung von Handelswegen.

Während sich die europäischen Mächte letztlich zwar Handelsrechte untereinander streitig machen wollten und sich insgesamt jedoch arrangierten - die Niederlande in Indonesien und England in Indien -, wurden die bisherigen dominanten Händler in Asien - die Araber - aus ihrer Stellung vertrieben. Diese Arbeit, die noch die Portugiesen erfüllten, war zentral eine religiöse Frage - „Wir suchen Christen und Gewürze“.

Entscheidend für die Kolonialisierung in Asien war die starke Feuerkraft, die die Europäer nach Asien mitbrachten. So waren bereits die Schiffe der Asienfahrer stark bewaffnet, denen die arabischen Händler nichts entgegensetzen konnten.

Die Europäer, die eigentlich nicht auf Landerwerbungen abzielten, verstanden es darüber hinaus mittels des Festungsbaus überall, sich die Feinde vom Leib zu halten. Die befestigten Handelsplätze bildeten das Rückrad des gesicherten Handels von zentralen Plätzen aus und waren für die einheimische Bevölkerung immer auch eine Bedrohung, sich an die Abmachungen zu halten.

5. Literaturhinweise

Literatur- und Forschungsüberblick:

Jürgen **Osterhammel**, Außereuropäische Geschichte: Eine historische Problemskizze, GWU 46 (1995), S. 253-276.

Monika **Schlicher** / Tilman **Frasch**, Die Portugiesen in Asien - Eine Auswahlbibliographie, PERIPLUS 8 (1998), S. 98-102.

Klaus A. **Vogel**, 1492 - Europa und die Entdeckung neuer Welten, GWU 50 (1999), S. 689-706, 763-772.

Überblicksdarstellungen:

Sushil **Chaudhury** / Michel **Morineau** (Ed.), Merchants, Companies and Trade . Europe and Asia in the Early Modern Era, Cambridge 1999.

Ronald **Daus**, Die Erfindung des Kolonialismus, Wuppertal 1983.

Christof **Dipper** / Martin **Vogt** (Hrsg.), Entdeckungen und frühe Kolonisation, Darmstadt 1993.

Goeffrey **Parker**, Empire, War and Faith in Early Modern Europe, London 2002

Jürgen **Osterhammel**, Krieg und Frieden an den Grenzen Europas und darüber hinaus; in: Ronald G. Asch / Wolfgang Eckart Voß / Martin Wrede (Hrsg.), Frieden und Krieg in der Frühen Neuzeit . Die europäische Staatenordnung und die außereuropäische Welt, München 2001.

Wolfgang **Reinhard**, Geschichte der europäischen Expansion

Bd. 1 Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart e.a. 1983

Bd. 2 Dritte Welt Afrika, Stuttgart e.a. 1990.

Wolfgang **Reinhard**, Kleine Geschichte des Kolonialismus, Stuttgart 1996.

Marilia **dos Santos Lopes**, Dom Manuel oder das Projekt eines glücklichen Königs, PERIPLUS 8 (1998), S. 8-17.

Monika **Schlicher**, Zwei Kritiker der portugiesischen Kolonialherrschaft, PERIPLUS 8 (1998), S. 88-97.

Peter **Kirsch**, Niederländische Augenzeugenberichte aus Portugiesisch-Indien, PERIPLUS 8 (1998), S. 46-74.

Heiner **Haan** / Gottfried **Niedhart**, Geschichte Englands vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, München 1993.

Paul M. **Kennedy**, Aufstieg und Verfall der britischen Seemacht, Herford Bonn 1978

Ausgewählte Problemstellungen:

Robert **von Friedeburg**, Konservatismus und Reichskolonialrecht . Konservatives Weltbild und kolonialer Gedanke in England und Deutschland vom 19. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg, HZ 263 (1996), S. 345-393.

Walter **Demel**, China im 17. Jahrhundert - Kriegsgebiet oder Friedensreich?; in: Ronald G. Asch / Wolfgang Eckart Voß / Martin Wrede (Hrsg.) , Frieden und Krieg in der Frühen Neuzeit . Die europäische Staatenordnung und die außereuropäische Welt, München 2001.

Helwig **Schmidt-Glitzner**, Europa aus chinesischer Sicht in der Frühen Neuzeit; in: Ronald G. Asch / Wolfgang Eckart Voß / Martin Wrede (Hrsg.) , Frieden und Krieg in der Frühen Neuzeit . Die europäische Staatenordnung und die außereuropäische Welt, München 2001.

Christlicher Missionierungsgedanke

Horst **Gründer**, Christianisierung und Kolonialismus - Bemerkungen zur Rolle der Religion im westlichen Expansionismus der Neuzeit, ZfK 34 (1984), S. 257-266.

Horst **Gründer**, Conquista und Mission, APuZ B 37/1992, S. 3-15.

Horst **Gründer**, Mission, Kolonialismus und Emanzipation in Schwarzafrika, HJb 109 (1989), S. 371-386.

Wolfgang **Reinhard**, Christliche Mission und Dialektik des Kolonialismus HJb 109 (1989), S. 353-370.

Karl J. **Rivinius**, Interdependenz von Politik und Evangelisation in China, HJb 109 (1989) S. 387-420.