

Einige Überlegungen zum „Zeitalter der Entdeckungen“

Von Wilhelm Treue*

Im folgenden sollen ein paar Gedanken zu der historischen Periode vorgelegt werden, die wir als „Zeitalter der Entdeckungen“ bezeichnen. Dazu scheinen einige Vorüberlegungen angebracht zu sein, weil einiges vorgetragen wird, was der Begründung bedarf.

Die Vorüberlegungen setzen ein bei der Eroberung der Balearen durch die Mauren im Jahr 708, bei Tariks Überquerung der Meerenge von Gibraltar und bei der Schlacht von Poitiers im Jahr 732. Über letztere ist in älteren Lexika zu lesen, durch den von Karl Martell erfochtenen Sieg über die Araber sei das Abendland vor der Unterjochung durch den Islam gerettet worden, woraus man schließen könnte, daß die großen deutschen Lexika um 1910 die Iberische Halbinsel nicht zum Abendland zählten – ein für die kulturgeschichtliche Auffassung an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert interessanter Gedanke: An den Pyrenäen hörte Europa auf.

Tatsächlich dauerte die portugiesisch-christliche Rückeroberung von der Mitte des 11. Jahrhunderts über die Eroberung von Lissabon 1147 und des Algarve Mitte des 13. Jahrhunderts, als dem Islam 1248 auch Sevilla wieder verlorenging, den großen christlichen Sieg am Salado-Fluß 1340 bis zu Heinrich des Seefahrers Landung und Sieg bei Ceuta im Jahr 1415. In Spanien endete bekanntlich die Reconquista sogar erst 1492 mit der Eroberung von Granada.

Praktisch hat also jedes Gebiet von Portugal mindestens 400, manches mehr als 600 Jahre unter islamischer Herrschaft oder doch unter kulturell-zivilisatorischem islamischem Einfluß gestanden.

Es braucht hier nicht im einzelnen auseinandergesetzt zu werden, was das speziell für diese Gebiete und generell für Europa bedeutet hat. Sigrid Hunke hat 1960 in einem schnell weit verbreiteten Buch mit dem Titel „Allahs Sonne über dem Abendland, unser arabisches Erbe“ überaus fleißig dessen Vielfalt dargestellt – von den Moscheen und Palästen über Textilien und Medizinen, Philosophie, Naturwissenschaften und Literatur bis zu Musik und Sprache. Hunkes Buch endet mit der Errichtung des Kreuzes über der Alhambra am 2. Januar 1492, den mit ihr verbundenen Vertreibungen und Vernichtungen, und wörtlich: so war „das blühend-

* Das Folgende ist der leicht erweiterte Text meiner Abschiedsvorlesung, die ich in fortdauernder Dankbarkeit für die vieljährige Gastfreundschaft und Kollegialität und schließlich für die Auszeichnungen, die das Institut für Geschichte und die Universität Salzburg mir haben zuteil werden lassen, am 18. Januar 1988 am Institut gehalten habe.

ste Land des Erdteils entvölkert und in kurzer Zeit wieder zur Wüste geworden. Der Sieg über das Arabertum war vollkommen.“

Gewiß – aber als Heinrich der Seefahrer 1415 nach Afrika übersetzte, geschah das fast genau 700 Jahre nachdem die islamische Penetration dieses Teils von Europa begonnen hatte. Hunderte von Jahren hatten die Europäer auf der Iberischen Halbinsel ihren Alltag unter der Herrschaft von, in Verbindung, in Lebens- und Arbeitsgemeinschaft mit Afrikanern und Arabern verbracht. Darum geht es hier bei den Vorüberlegungen.

Bereits 1922 hat Alfred Rühl in der Zeitschrift der „Gesellschaft für Erdkunde“ zu Berlin in einem Aufsatz über die Wirtschaftspsychologie der Spanier geschrieben: „Man ist zu der Annahme berechtigt, daß die Zeit der arabischen Herrschaft eine Höhe des spanischen Wirtschaftslebens bedeutet hat, die weder vorher noch nachher erreicht worden ist.“ Rühl belegte dieses Urteil sorgfältig. Aber in der Zeit des Faschismus in Mitteleuropa und auf der Iberischen Halbinsel erlaubte der Rassismus nicht die Fortführung solcher Studien. 15 Jahre später erschien 1937 in Princeton Philip Hittis großes Werk über die „History of the Arabs“, das bis 1961 nicht weniger als sieben Auflagen erlebte.

Da aber hatte der angesehene Stuttgarter Geograph Hermann Lautensach nach langen Vorstudien im Jahr zuvor, also 1960, bereits eine inhaltsreiche Arbeit von nur 100 Seiten über „Maurische Züge im geographischen Bild der Iberischen Halbinsel“ veröffentlicht, die 30 sehr konzis geschriebene Seiten über die von den Arabern eingeführte Kulturpflanzen, die Trockenfelder, die künstliche Bewässerung und das landwirtschaftliche Jahr enthält. Im Vorwort heißt es, „daß die islamische Kultur die der Westgoten und der christlichen Nachfolgestaaten weit übertraf“.

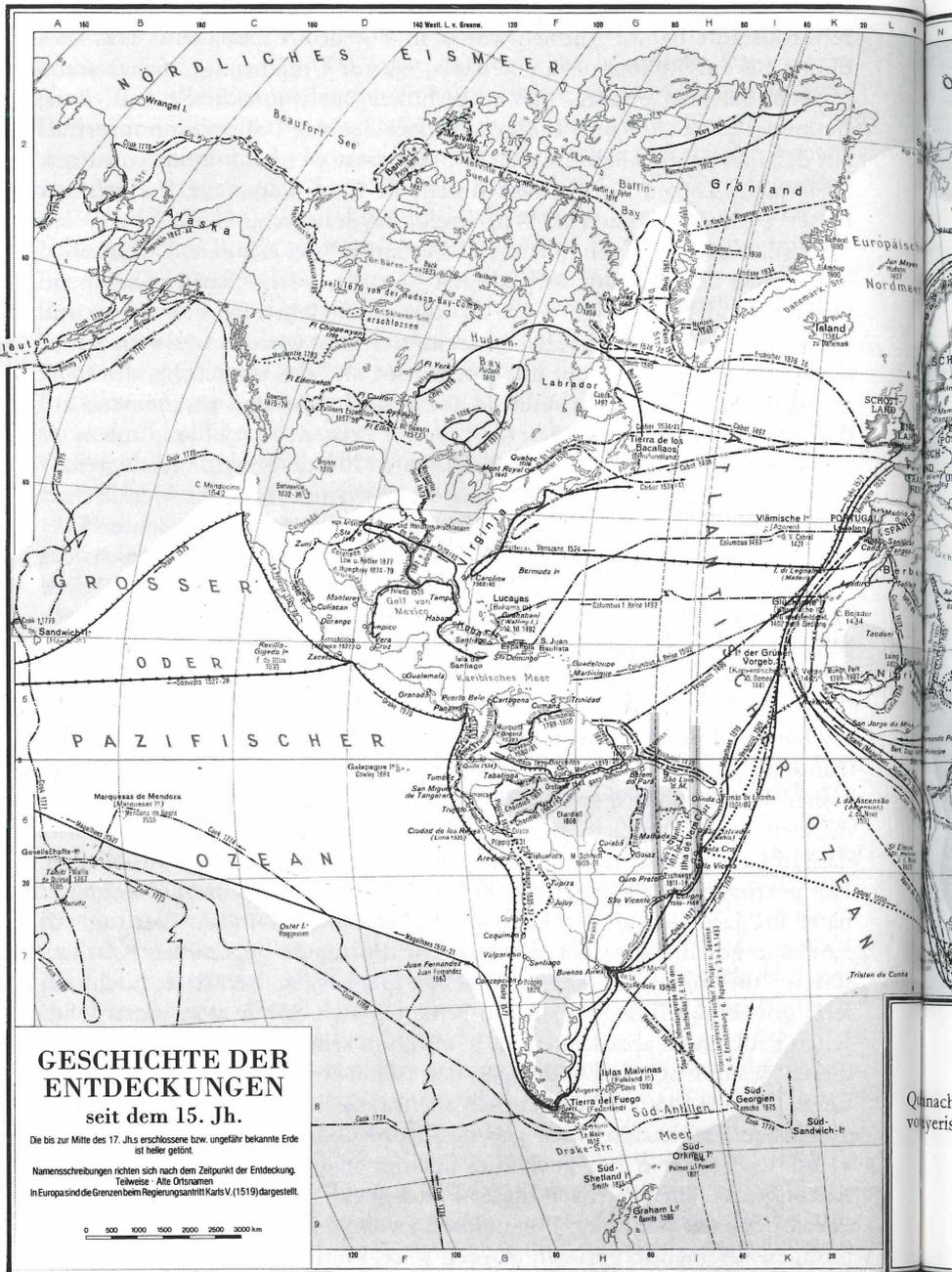
Nun erwiesen sich Rühls Aufsatz von 1922 und Lautensachs Buch von 1960 als höchst anregend. Um 1968–75 hat es in Deutschland durch den Marburger Kress, in den „Annales“ durch Rache Arié und im „Journal of economic History“ eine ebenso intensive wie inhaltsreiche Diskussion über die Ausbreitung der arabischen Agrarrevolution zwischen 700 und 1100, über den Ackerbau in der „agronomie hispano-arabe“ gegeben – zurück bis zur Zuführung altgriechischer Erfahrungen durch Araber, nach vorn bis zum Verfall der spanischen Landwirtschaft nach dem Sieg der Reconquista. Es sei daraus hier nur festgehalten, daß Spanien, nachdem dort die altrömische Landwirtschaft vergessen worden war, aus den Erfahrungen der arabischen Bewässerungstechnik, aus der Übernahme von Reis, hartem Weizen, Zuckerrohr, Baumwolle, Wassermelonen, Eierpflanzen, Spinat, Artischocken, Mais als *blé du Turquie*, Orangen, Limonen, Bananen, Mangos, Kokospalmen usw., durch die Erschließung bisher un bebauten Landes in arbeits- und kostenintensiver Tätigkeit einen ungeheuren Gewinn gezogen und die christlichen und islamischen Landwirte offensichtlich eng zusammengearbeitet hatten. Nach neueren Kenntnissen war um das Jahr 1000 Cordoba eine Millionenstadt – und zwar eine vielrassige mit Spaniern, Berbern, Ägyptern, Syrern und

sogar auch Indern als Einwohnern – mit Handel bis Bagdad und einer asiatisch-afrikanisch-mediterranen Zivilisation. Daneben wuchsen andere Großstädte heran: Ähnlich war es in Toledo, Almeria usw. Das alles blühte bis zur Reconquista einerseits, bis zur Umfahrung Afrikas andererseits, als man erlebte, daß trotz hoher Transportkosten z. B. Reis, Baumwolle, Zucker und Indigo auf dem Seeweg billiger importiert als auf der Iberischen Halbinsel selber produziert werden konnten. Andrew Watson in Toronto und Lucie Bolens in Genf waren die Hauptträger dieser Diskussion, auch an Wittfogels „Hydraulische Gesellschaft“ mit ihrer staatlich gelenkten „Grünen Revolution“ sei erinnert. Doch haben selbst diese fleißigen und sorgfältigen Autoren sich noch nicht eingehend mit der Frage beschäftigt, wie z. B. die verschiedenen Rechtssysteme und -auffassungen im Alltag aufeinander abgestimmt worden sind – also etwa das christliche Kreditrecht mit Zinsverbot und das islamische, das wohl grundsätzlich eine ähnliche Basis hatte. Beide konnten anscheinend auf den Zins überhaupt oder oberhalb von 5 Prozent verzichten, indem sie von vornherein für den Kapitalgeber einen Mindestgewinn festlegten.

Die Reconquista beseitigte zwar die mohammedanische Gesellschaft und ihre Macht, aber in Burgos z. B., einer christlichen Stadt, lebten 1481 noch immer mehr Mauren als Christen, und die Kapitäne Heinrichs des Seefahrers, die in diesen Jahrzehnten an der westafrikanischen Küste entlang nach Süden fuhren, taten dies aus einer langen arabisch-iberischen Geschichte und Gemeinschaft heraus.

*

Damit mögen die Vorüberlegungen beendet sein. Wenden wir uns der Tatsache zu, daß jene Kapitäne, Matrosen und Kaufleute nun, indem sie bisher den Europäern unbekannte Küstenstriche und Inselgruppen „entdeckten“, jahrzehntelang immer wieder den ihnen bekannten Mohammedanern begegneten, also in einem ihnen vertrauten Lebensraum blieben. Der portugiesische König Johann I. war 1385 auf den Thron gelangt und hatte im Jahr darauf den noch heute bekannten Windsor-Vertrag mit England geschlossen, der die Existenz Portugals gegenüber Kastilien rettete, aber nicht die innenpolitischen Gegensätze beendete. Nicht zuletzt um seinen Kriegeradel und seine eigenen Söhne von innenpolitischen Problemen abzulenken, d. h. also, um seine Herrschaft zu konsolidieren, wandte er sein Land gegen den Islam, so daß man den Zug gegen Ceuta im Jahr 1415 nicht eigentlich als Anfang der großen Zeit der portugiesischen Expansion oder gar des Entdeckungszeitalters bezeichnen kann. Er gehört daher auch nur bedingt in die Zusammenhänge der Reconquista. Im Jahr nach dieser Fahrt gegen Ceuta, bei der die Flotte der zur See unerfahrenen Portugiesen zweimal beinahe von Meeresströmungen auseinandergerissen worden wäre, sandte der 22jährige Heinrich zum ersten Mal eine sogenannte Expedition in den Atlantik, die Informationen über einen sagenhaften Goldfluß und über die Stärke der Meeres-



strömungen sammeln sollte. Man hat diese Fahrt als „Schulfahrt“ und als des jungen Prinzen „Gesellenstück“ bezeichnet, aber man weiß nicht, welche Zukunftsvorstellungen Heinrich an diese Fahrt knüpfte. Ranke hat 1888 gemeint, Prinz Heinrich, d. h. Portugal habe die Absicht gehabt, zum Reich des Priesters Johannes zu gelangen und anschließend mit diesem, also mit den afrikanischen Christen vereint, den Mauren, dem Islam in den Rücken zu fallen, um den islamischen Druck auf den Mittelmeerraum und insbesondere auf Westeuropa zu verringern. Abgesehen davon, daß man 1415/16 so weltkriegspolitische Vorstellungen im kleinen Portugal kaum entwickelt haben dürfte, wußte man auch durchaus, wie groß das islamische Reich war, und daß man dieses nicht mit ein paar hundert oder tausend portugiesischen Soldaten von Äthiopien aus, dessen Lage man nicht genau kannte, gefährden konnte.

Sicher ist die gelegentlich begegnende Meinung ganz falsch, Heinrich habe in Ceuta den genialen Plan entwickelt, wie Dietzel 1941 schrieb, „den Todfeind seines Volkes, den Islam, von hinten zu fassen . . .“. Die Eroberung Afrikas sei ihm also nur ein Mittel zum Zweck gewesen.

1418/19 ist Heinrich noch einmal nach Nordafrika übergesetzt, um Ceuta aus einer marokkanisch-granadischen Belagerung zu befreien. Anschließend wurde er 1419 Gouverneur des Königreichs Algarve an der äußersten Südwestküste Portugals, an dessen Spitze er eine sogenannte „Stadt des Infanten“, Sagres, mit dem berühmten Arsenal zu bauen begann. Er hat dort jedoch nachweislich erst seit 1438, also viel später, zwar häufig, aber keineswegs ständig residiert. Außerdem erwarb er einen Anspruch auf die Kanarischen Inseln, auf denen ein paar Franzosen saßen. Danach begann er seit 1420 mit Hilfe des Christusordens, dessen Großmeister er geworden war, das unbesiedelte Madeira zu kolonisieren. Sein Bruder Eduard, der 1433 König geworden war, schenkte ihm sogar die Inselgruppe. Heinrich war nun also Landwirt und Kaufmann, nicht Entdecker und auch nicht mehr Bekämpfer der „Ungläubigen“. Denn wenn er 1427 und erneut 1431 im Einverständnis mit seinem Vater Kapitäne zur Erschließung der weiter westlich im Atlantik gelegenen Azoren aussandte, dann dürfte das mit diesen kolonialwirtschaftlichen Ansätzen zusammengehangen haben. Die Azoren-Inseln wurden seit 1432 und stärker seit 1444 auch unter Heranziehung von Flamen erschlossen – Heinrichs Schwester war Herzogin von Burgund geworden – und z. B. mit Vieh aus Portugal versorgt. Daß er sich auch für die afrikanische Gegenküste interessierte, die Küste von Guinea, war in diesem Zusammenhang selbstverständlich.

Im Jahr 1434 ließ der Infant ein Schiff zum Kap Bojador segeln. Man stellte fest, daß die Meeresströmung nicht unüberwindlich, die Hitze nicht unerträglich war und kein Magnetberg die Nägel aus den Schiffswänden zog. Man erlebte es jetzt – gewußt hatte es Heinrich bereits durch Informationen von islamischen Kaufleuten. Im Jahr 1435 gelangte man über das Kap hinaus.

Von 1436 bis 1441 interessierte sich Heinrich kaum für die Erweiterung wirtschaftsgeographischer Kenntnisse, sondern nahm an einem schweren Krieg gegen die Mauren teil, der 1437 den Portugiesen vor Tanger eine blutige Niederlage brachte. Nur der Azoren-Archipel wurde weiter erschlossen, auch erhielt er 1439 eine Art Verfassung.

Im Jahr 1441, also ein volles Vierteljahrhundert nach dem Zug gegen Ceuta, begann Heinrich dann tatsächlich wohl mit einer systematischen Suche nach Handelsausweitung und nach dem Weg zu Afrikas südlichem Ende. Er tat das fünf Jahre lang. Er schickte Schiffe zum Robbenfang beim Kap Bojador und darüber hinaus bis zum Kap Blanco bei $20^{\circ} 45'$ nördl. Breite, wo man Gold fand und – anscheinend zum ersten Mal – ein paar Eingeborene fing. Lissabon sah die ersten schwarzen Menschen mit krausen Haaren, nachdem man bisher nur den dunkelbraunen Mauren begegnet war.

Der Goldfund verstärkte den Wunsch, das Goldland selber zu erreichen. Im Jahr 1443 besaß Heinrich das Monopol zur Schifffahrt jenseits von Kap Bojador, als eines seiner Schiffe 150 km über Kap Blanco hinaus zum Golf von Arguim gelangte. Bei den Arguim-Inseln kämpfte man 1443 mit Eingeborenen und machte 14 Gefangene. Damit begannen nun auch 1444/45 Sklavenjagd und -kauf mit Hilfe der Araber, die gewöhnlich ein Pferd gegen 10 bis 15 Männer tauschten. Der 50jährige Infant, der Portugal nicht verließ, gründete eine erste allgemeine Monopol-Handelsgesellschaft, erzielte hohe Gewinne und fand so viele Interessenten, daß er bis 1446 nicht weniger als 51 Schiffe ausrüsten und aussenden konnte: Er war ein Großkaufmann, der seinen Geschäftskreis geographisch und materiell dauernd ausweitete, und ein Großgrundbesitzer, der jährlich etwa 1000 Sklaven von der Arguimküste für seine Inselwirtschaft kaufte.

Aber nun wurden die Handelsfahrten immer länger. Das bedeutete, daß der Frachtraum, der nach der Versorgung der Besatzungen mit Lebensmitteln von und bis Lissabon seit 1444 für wertvolle Einkäufe zur Verfügung stand, sehr schrumpfte. Also legte der Infant auf Lanzarote eine Zwischenstation an. Auch verteilte er die Aufgaben. Einige Schiffe sollten im Süden neue Handelsmöglichkeiten erschließen, andere nur bis zum Golf von Arguim fahren, wo ein wichtiger arabischer Handelsplatz existierte. Mindestens seit dem 12. Jahrhundert blühte dort, also im heutigen Ghana, der von den Arabern beherrschte Gold-Salz-Tauschhandel, nicht selten im Gewichtsverhältnis zwei Teile Gold für einen Teil Salz, entsprechend dem sprichwörtlichen Salzbedürfnis der Neger im Niger-Gebiet. Man transportierte das Salz in großen Scheiben, die rechts und links an den Seiten der Kamele hingen, über Timbuktu durch die Sahara zu anderen Teilen Afrikas. Auch handelte man mit Textilien, noch mehr aber mit Kupfer, Messing und mit Pottwal-Ambra vom Atlantik. In unseren 60er Jahren hat man an diesen arabischen Handelsplätzen chinesisches Porzellan gefunden, das dorthin von Ostafrika quer durch den

Kontinent transportiert worden war. Auf die chinesischen Expeditionen nach Ostafrika und in das Rote Meer zur Zeit Heinrichs des Seefahrers wird noch zurückzukommen sein.

Hinter diesen arabischen Handelsplätzen an der afrikanischen Westküste profitierten Fürsten, die ihren alten Glauben behalten hatten, aus praktischen Gründen aber außerdem auch zum Islam übergetreten waren und damit seit dem 11. Jahrhundert dessen Anerkennung und Protektion gefunden hatten, von der Intensivierung des Transsahara-Handels mit dem Magreb und dehnten ihre Reiche aus. Seit etwa 1235, also seit 200 Jahren, gab es am oberen Niger und an seinen Zuflüssen das bedeutendste westafrikanische Reich: Mali, dessen Herrscher ihren Reichtum vor allem dem Goldhandel nach dem Westen und nach dem Osten verdankten. Sie erlebten täglich die militärische Stärke des Islam und vergaßen daher nicht, fleißig nach Mekka zu pilgern. Dabei warfen sie zum Erstaunen aller anderen Pilger mit Gold etwa so um sich, wie heute Golf-Emire mit Petrodollars. Durch solche gut organisierten und militärisch starken Staaten konnten christliche Soldaten nicht einfach hindurchmarschieren zur Rettung von Konstantinopel. Das wußte Heinrich genau.

Erreichten die arabischen Karawanen die Arguim-Bucht, dann erschien diese ihnen – natürlich nicht auch den Portugiesen, die aus Lissabon oder Madeira kamen – als der „Grüne Golf“, der übrigens nur wenig mehr als 1° von der Mündung des Senegal entfernt lag. Und dieser bot die Möglichkeit, in das Innere des Erdteils zu gelangen.

Dieser Handels- und Reisekomplex des Infanten – und ebenso der Sklavenhandel – wurden schnell so umfangreich, daß der Prinz ihn ver selbständigte und 1448 auf zehn Jahre an eine spezielle Handelsgesellschaft verpachtete. Diese legte ein befestigtes Handelskontor an, das fortan eine bedeutende Rolle spielen sollte. Im Jahr 1637 eroberten es die Niederländer, 1685 verkauften sie es an den Kurfürsten von Brandenburg, 1717 überließ der sparsame preußische König Friedrich Wilhelm I. es wieder den Holländern. Bald danach eroberten es die Franzosen.

Im Jahr 1445 umfuhr man das Kap Verde, im Jahr darauf gelangte ein Schiff des Infanten in die Gegend der Gambia-Mündung – dem südlichsten Punkt zu Lebzeiten des Prinzen. Denn plötzlich stellte dieser jetzt die Suche nach dem südlichen Ende Afrikas ein. Offenbar ging es dem fürstlichen Kaufmann in Lissabon und Sagres nun zunächst einmal um die Festigung und Ordnung seines Kolonial- und Handelsreichs. Die Landwirtschaft auf den Inseln und deren Verkehr mit Portugal standen im Vordergrund. Ihr Ertrag war abhängig auch von der Innen- und Außenpolitik der Heimat. Und da machte Spanien den Portugiesen ihre Monopolansprüche auf den Besitz der Küsten und Inseln sowie des Handels mit ihnen streitig, so daß es 1451 zu einem portugiesisch-katalanischen Krieg kam, der bis 1454 dauerte. In dieser Zeit ruhte natürlich die friedliche Seefahrt. Wohl am 8. Januar 1454 schlichtete Papst Nikolaus V. den

Streit: Die Spanier erhielten die Kanarischen Inseln, alles übrige und etwaige weitere neu entdeckte Gebiete die Portugiesen – also die gesamte westafrikanische Küste. Papst Calixt III. bestätigte 1456 diese Entscheidung und erweiterte sogar – wohl auf Anregung des Infanten – die Rechte Portugals „bis zu den Indern“, womit zu dieser Zeit die Abessinier gemeint waren.

Im folgenden Jahr 1457 begann Heinrich zum drittenmal mit der Seefahrt – auf eigenartige Weise. Die neuen Fahrten standen durchweg aus nicht deutlich erkennbaren Ursachen unter dem Kommando italienischer Kapitäne und sollten auf dem Gambia, dessen Mündungsgebiet besiedelt war, zum Goldland des Priesters Johannes vordringen. Dieses erreichte man zwar nicht, aber gewissermaßen nebenbei entdeckte einer der Italiener, der Venezianer Cadamosto, durch einen Sturm zu ihnen getrieben, zwei der Kapverdischen Inseln. Der Infant begann im nächsten Jahr sofort mit ihrer Bewirtschaftung.

In diesem Jahr, also 1458, wurde Prinz Heinrich erneut bei einem Feldzug gegen die Mauren in Marokko eingesetzt. Dabei tat der 58jährige sich durch die Führung eines internationalen Truppenkontingents so sehr hervor, daß er allseits Bewunderung fand – auch hier also offenbar ein sehr begabter Organisator.

Im Jahr 1460 gelangte man bis Sierra Leone. Am 13. November dieses Jahres ist der Infant in dem von ihm gegründeten Sagres gestorben, wo erst 1840 ein Denkmal für ihn errichtet wurde. Ein Seefahrer war er nicht gewesen, ein Entdecker im strengen Sinn gleichfalls nicht, auch nicht, was als bester Kenner Diffie 1977 betont hat, *a learned man*, aber ein großartiger Vorbereiter und Organisator kaufmännisch-expansionistischer Unternehmungen. Alle Reisen und Geschäfte, die er veranlaßte, spielten sich in dem seit Jahrhunderten bekannten christlich-islamischen, iberisch-arabischen Milieu ab. Man kann sagen, wo immer auch die Kapitäne des Infanten landeten, stießen sie auf ihnen vertraute arabische Kaufleute. Nur mit unabhängigen Eingeborenen gerieten sie in Gefechte, nicht mit jenen unter arabischer Oberherrschaft stehenden Stämmen und Königreichen, die Afrika südlich der Sahara bewohnten. Diese Begegnung mit Menschen einer Lebensart und Weltanschauung, die den Portugiesen vertraut war, hat sich dann an der ostafrikanischen Küste und in indischen Häfen wiederholt – so groß war das Reich Mohammeds: es erstreckte sich von Granada bis Schwarzafrika, Indonesien und China.

Die große wissenschaftlich-organisatorische Leistung des Infanten bestand nicht zuletzt in der Sammlung, Sichtung und Auswertung von Nachrichten über einen weiten Teil dieses Raumes und – im phantasievoll-realistischen Weiterdenken – über diese Informationen hinaus. Informationen – das waren Briefe, Berichte, Itinerare, Land- und Seekarten, sogenannte Portolane. Über sie diskutierte er mit Fachleuten mündlich und schriftlich – Kapitänen und Männern, die viele Jahre lang als Abenteurer und Gefangene, als Scharlatane und Kaufleute, bald als Christen,

bald als Mohammedaner den Raum nördlich und südlich des Mittelmeers, Ägypten und Äthiopien durchzogen und dabei jene Kenntnisse gesammelt und kombiniert hatten. Mindestens vom Hörensagen kannten sie durch arabische Kaufleute Häfen an der Westküste Indiens. Es ist durchaus denkbar, daß Heinrich Ende der 50er Jahre über diese mehr wußte als einige Jahrzehnte später die Portugiesen, die dort landeten und nun erneut auf ein ihnen von Lissabon bis Kap Verde vertrautes menschliches Milieu stießen, in dem sie auf die altgewohnte Weise europäisch-arabisch-indischen Tauschhandel bis zu dem Augenblick treiben konnten, an dem sie sich an einem wirtschaftlich von Arabern beherrschten Ort niederlassen und damit deren Konkurrenten beim innerasiatischen Handel werden wollten. Dann brach der Krieg aus und nahm sehr schnell seine grausamste Form an: die des Glaubenskriegs.

Natürlich hat der Infant, ein physisch starker, energischer, wissensdurstiger Mann, nicht von 1415 bis 1460 geradlinig ein zielbewußtes „Entdecker“-Leben geführt. Das braucht nicht mehr bewiesen zu werden. Der Luxemburger Forscher Ferdinand Salentiny hat 1977 in seinem Buch „Aufstieg und Fall des portugiesischen Imperiums“ geschrieben: „Daß er sich fast immer . . . in der Stadt Sagres aufhielt und von dort aus . . . die Westafrika-Politik leitete, daß er eine Marineakademie gründete und ein bedeutendes Observatorium errichtete . . ., muß wohl größtenteils als Legende bezeichnet werden“, und Diffie hat das im gleichen Jahr bestätigt: Es gab keine Schule oder Akademie in Sagres. Sicher hat der Infant nach seinen ersten maritimen Erfolgen Portugal zu einem seefahrenden Staat machen wollen wie Venedig und Genua und wie – in ganz anderen Räumen – England, Frankreich und die Niederlande. Daher hat Diffie 1977 seine Studie über Heinrich mit dem Satz beendet: „Kein anderer Name hat den Rang Heinrichs in der Geschichte der größten Entdeckungsnation der Welt – Portugals.“

Es wird hier nicht eingegangen auf die vielen Reisen ins Innere Afrikas, welche hauptsächlich italienische Kaufleute in der gleichen Zeit unternahmen, in der Heinrichs Kapitäne die Küste entlangfuhren. Aber drei Stichworte seien für den Anfang und das Ende des 15. Jahrhunderts gegeben: Als Heinrich 1415 gegen Ceuta segelte, trieben Italiener Handel in Timbuktu; um 1500 stieß Leo Africanus dort auf einen Baumeister aus Granada. Als Heinrich daran dachte, seine Leute von der Küste her niger-aufwärts nach Abessinien zu schicken, kannten Italiener den Oberlauf dieses Flusses.

Ein Wort über die Wirkung des Infanten auf die Portugiesen selber: Wenn nicht mit der Eroberung Ceutas, dann doch seit der Rückkehr der ersten Schiffe aus dem Golf von Arguim wuchs ihr Selbstbewußtsein. Die Könige verlängerten ihre Titel entsprechend zu Herrschern über Portugal, „die Algarve diesselts und jenseits des Meeres in Afrika, Herren über Guinea, über Handel und Schiffahrt nach Äthiopien, Arabien, Persien und Indien“. Der Infant sei der erste gewesen, der den Portugie-

sen „neue Wege zu größerer Ehre und Reichtum“ eröffnet habe, die unentdeckt geblieben waren seit der Erschaffung der Welt, schrieben die Dichter bereits im 15. und 16. Jahrhundert. Das portugiesische Volk selber erhob sich in seinem Selbstbewußtsein über alle anderen europäischen Völker – auch über die Spanier, obwohl man sich mit diesen als Iberer verwandt fühlte. Nur mit dem römischen Imperium verglich man das eigene Reich, fühlte sich ihm aber um 1500 auch schon überlegen durch seine Größe.

Nach Heinrichs Tod nahm das portugiesische Entdeckungswesen einen neuen Charakter an. König Alfons V., den schwere innen- und außenpolitische Sorgen quälten und der einen teuren Krieg führen mußte, stellte 1460 fest, daß sein Onkel Heinrich erhebliche Schulden hinterlassen hatte. Unter ihrem Druck erklärte der König, daß der Staat für Afrika-Handel und Kolonialwirtschaft genug Raum erschlossen habe. Er verpachtete die Wirtschaft auf den Kapverden und verpflichtete den Pächter, in jedem Jahr 100 Meilen Küste neu zu erschließen. Der Pächter, Fernao Gomez, ein korrekter und tüchtiger Mann, erwarb ein Vermögen, unterstützte mit einem Teil davon den König in seinen Kämpfen mit Marokko und ließ seine Kapitäne allmählich bis Benin segeln und die nach ihm selber benannte Insel Fernando Po besetzen. Bis 1475, dem letzten Vertragsjahr, wurden auf diese ganz unauffällige und undramatische Weise 1000 Meilen Küste von 8° nördl. Breite bis 2° südl. Breite bekannt, wobei der Handel an ihr sich als so einträglich erwies, daß er Gomez genug einbrachte und dieser die Beibehaltung der Erschließungsklausel im Vertrag ablehnte. Infolgedessen übertrug der König diese Aufgabe seinem ältesten Sohn, dem späteren König Johann II. Der aber hatte Mühe, das Erreichte gegen spanische Kaperer zu behaupten. Es kam hinzu, daß man durch die Geographie verunsichert wurde. Die Küste wandte sich keineswegs, wie seit langem erwartet, nach Osten, sie verlief nicht einmal mehr nach Süden, sondern eher nach Südwesten, entfernte sich also von Abessinien und von den Mauren. Vielleicht war man bei den Kapverden näher an Kathay als im Golf von Guinea? Tatsächlich empfahl der Florentiner Naturforscher Toscanelli, die Reisen entlang der afrikanischen Küste einzustellen und über den wahrscheinlich schmalen und außerdem mit Inseln besetzten Atlantik nach Kathay zu segeln. Johann II. befolgte nicht Toscanellis Empfehlung, die zu Kolumbus und nach Amerika führte. Erst nach dem kastilischen Erbfolgekrieg, der nach einer portugiesischen Niederlage 1479 so endete, daß die Portugiesen die Seeherrschaft und ihren Überseebesitz fast ganz behaupteten, konnte die maritime Expansionspolitik wieder aufgegriffen werden.

Der Thronbesteigung Johanns II. im Jahr 1481 folgte endlich, mehr als 20 Jahre nach dem Tod des Infanten Heinrich, die zweite Welle der staatlichen Aktivität bei Seehandel und Entdeckung. Der Guinea-Handel wurde reorganisiert und intensiviert, 1482 an der Kongomün-

derung eine der üblichen Steinsäulen, der in Lissabon hergestellten Padraos, als Zeichen der Besitzergreifung errichtet, das bald berühmte Fort Sao Jorge da Mina oder El Mina mit aus Portugal herangeschafften Steinen gebaut, dessen 60 Soldaten fortan den Handel mit Gold, Elfenbein, Gewürzen, Straußenfedern, Benin-Pfeffer und den Ankauf von jährlich 500 Sklaven sicherten.

Seit 1484 schickte der ungeduldige König weitere Expeditionen aus. 1485 fuhr man ein Stück kongoaufwärts und setzte Franziskanermönche ab, die missionieren und den König des Landes Mani, den Herrn des Kongo, besuchen sollten, und gelangte bis 13° südl. Breite. Johann II. nahm den Titel „König von Guinea“ an und ergänzte entsprechend Portugals Wappen. Im Jahr 1486 erreichte man im Raum der Walfischbucht 22° südl. Breite. Für so lange Fahrten brauchte man nun Versorgungsschiffe. Daher kommandierte 1487 Bartholomeo Diaz erstmals drei Schiffe. Im Jahr 1489 sandte der Manikönig eine sogenannte Delegation nach Lissabon. Höflich ließ er sich taufen und nahm den Titel Johann I. an.

Um diese Zeit gab es bereits einen überaus ertragreichen portugiesischen Seehandel mit Westafrika. Genannt sei in diesem Zusammenhang A. Teixeira des Motas Kölner Vortrag aus dem Jahr 1969. Er schließt mit den Sätzen: „Der vielleicht vollständigste Ausdruck dieses ökonomischen und kulturellen Faktors war die Entstehung und außerordentliche Verbreitung einer Sprache, des ‚Crioulo‘, mit afrikanischer Struktur, aber vorherrschendem romanischem Vokabular, einer Sprache, die aus der Kommunikation über See zwischen vielfältigen Völkern entstand . . . Nach der Meinung eines hervorragenden Linguisten unserer Zeit, Valkenhoff, entstand das portugiesische Crioulo im 15. Jahrhundert in Westafrika, verbreitete sich nach Amerika und Indien und war die erste Universalsprache überhaupt.“ Offenbar änderte sich in diesen Jahren das Reiseziel der Expeditionen. Jetzt suchte man nur noch nach der Umfahrung Afrikas zwecks Erreichung von Abessinien. Der Weg nach Indien schien eindeutig über den Atlantik zu führen.

Bartholomeo Diaz war vermutlich verwandt mit den beiden Diaz, die 1434 Kap Bojador umfahren bzw. 1445 Kap Verde entdeckt hatten. Er selbst war 1478 an der Guinea-, 1481 an der Goldküste gewesen. 1487 erreichte er nun die Lüderitz-Bucht sowie 25° 38' südl. Breite, dann segelte er 13 Tage nach Süden, ohne Land zu sichten, kehrte um und betrat am 3. Februar 1488 zum erstenmal südostafrikanischen Boden in einer Bucht, die er Aguada de Sao Bras (St. Blaize) nannte. Sie befindet sich rund 450 km vom heutigen Kapstadt entfernt. Vor ihrer Landung durchfuhr die Flotte eine Flußmündung (der Gourits), wo große Viehherden beobachtet wurden. Deshalb taufte sie den Fluß auf den Namen Rio dos Vaqueiros.

In Sao Bras wurde an einer Quelle Trinkwasser getankt, was zu einem ersten unglücklichen Zusammenstoß mit Hottentotten führte, die sich hier mit ihrem Vieh aufhielten.

Schließlich setzte Diaz die Fahrt ostwärts entlang der Küste fort, wobei er verschiedenen Buchten Namen gab, darunter der Baia das Alagos, heute Plettenberg Bay, Cape Recife, das seinen Namen behalten hat, und der Baia da Roca, heute Algoa Bay. Unter dem Druck seiner meuternden Besatzung kehrte Diaz schließlich um und segelte zurück zur Mündung des Rio do Infante, in dem man früher den Great Fishriver zu erkennen geglaubt hat, bei dem es sich aber nach der Auffassung des angesehenen südafrikanischen Universitätsprofessors Eric Axelson eher um den Keiskamma, 50 km südwestlich des heutigen East London, gehandelt haben dürfte. Bei Kwaaihoek errichtete Diaz das erste Padrao auf südafrikanischem Boden, ein Kreuz, dessen Überreste Axelson kurz vor dem Zweiten Weltkrieg ausgegraben hat.

Auf der Rückfahrt sah man das Kap und taufte es Cabo Tormentoso. Nach der Entdeckung von 1250 Meilen Küste war man im Dezember 1488 wieder in Lissabon. Man kannte also an der Jahreswende 1488/89 die Südspitze Afrikas und die Richtung der Ostküste – d. h. den Weg nach Äthiopien.

Im Jahr 1490 wurde bekannt, daß der Abenteurer Pedro de Covilhao, der früher portugiesischer Spion in Marokko gewesen, 1487/88 über Kairo nach Aden gewandert, per Schiff zur Malabarküste, nach Goa, zur Sansibarküste, schließlich wieder nach Kairo gelangt war und König Johann II. einen Bericht geschickt hatte. Damit war die Existenz eines Ozeans und die Möglichkeit der Seefahrt um Südafrika durch diesen Indischen Ozean nach Indien bewiesen.

Der nächste Reisende aus Lissabon wußte mithin seit 1488–90, wie und in welcher Zeit er nach Indien gelangen konnte.

Gleichwohl verging fast ein Jahrzehnt, bevor Vasco da Gama diese Fahrt unternahm und Kalikut erreichte, weil nämlich Kolumbus im März 1493 mit einem Schiff Lissabon anlief, dessen Besatzung behauptete, man käme, den Atlantik überquerend, vom östlichen Asien. Nach langwierigen Vorbereitungen und mehreren päpstlichen Bullen gelangte man 1494 zum Vertrag von Tordesillas, der Portugal den Weg nach Indien, einen großen Teil des Südatlantiks, das noch unbekannte Brasilien und alle östlich davon gelegenen Gebiete zusprach. Eine Bulle Leos X., dem man einen dressierten Elefanten geschenkt hatte, sicherte Portugal diesen Besitz.

Als Johann II. 1495 starb, befand man sich also in bezug auf den vorteilhaftesten Weg nach Indien und Kathay in einer unklarerer Situation als 1490. Es kam hinzu, daß sein Nachfolger, Manuel der Glückliche, erst die in Portugal fast üblichen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit seiner Thronbesteigung überstehen mußte, bevor er seiner Begeisterung für die Fortsetzung der Entdeckungsfahrten nachgehen konnte. Auch zögerten die portugiesischen Kaufleute und Kapitäne, viele hundert Meilen gegen den Südostpassat zu segeln, über dessen Heftigkeit Diaz eindrucksvoll berichtet hatte.

So sammelte man erneut jahrelang nach dem Vorbild des Infanten Angaben über Strömungen und Winde, Länder und Leute beim Kabo Tormentoso, bevor Vasco da Gama am 4. Juli 1497 mit vier Schiffen Lissabon verließ. Nach 13 Wochen, also 91 Tagen ununterbrochener Seefahrt, der bei weitem längsten Reise außer Sicht des Landes, die jemals von Europäern überstanden worden war, erreichte er die St.-Helena-Bucht in Südafrika. Anschließend umrundete er ohne Schwierigkeiten das Kap. Anfang 1498 kam man über Mozambique und das ganz arabisch wirkende Mombasa nach Malindi, das den Eindruck einer portugiesischen Garten- und Palmenstadt machte. Dort sah da Gama am 25. Januar zum erstenmal indische Baumwollstoffe und gewann durch Zufall die Hilfe von Ibn Madschid, dem berühmtesten asiatischen Geographen und Seemann dieser Zeit sowie Autor einer großartigen Sammlung von Segelanweisungen. Gut beraten also, erreichte da Gama, nachdem er am 24. April Malindi verlassen hatte, mit seinen Schiffen am 20. Mai Kalikut an der Malabarküste. Egmont Zechlin in Hamburg, der Senior und wohl immer noch beste deutsche Kenner der portugiesischen Expansion, hat sich mit diesem Fragenkomplex, wie überhaupt mit der Ankunft der Portugiesen östlich des Kaps eingehend beschäftigt.

Es ist zu beachten, daß die portugiesischen See- und Kaufleute sich nun bereits wieder seit Monaten im Raum des Islam, nicht nur in seinem Wirtschafts- und Seefahrtsraum, sondern auch in seinem Herrschaftsraum befanden, also, wenn nicht im heimischen, so doch in einem vertrauten und ganz und gar nicht fremden Milieu. Gleichwohl begann jetzt der Kampf zwischen dem christlichen Portugal und der gesamten mohammedanischen Welt um die Vorherrschaft im Indischen Ozean und östlich dieses Meeres.

Zwischen Ceuta und Kalikut existierten seit langer Zeit auf Sprache, Religion und Kaufmannsbräuchen beruhende Handelsbeziehungen, deren Art da Gama und seinen Leuten zumindest nicht fremd war. Sie hätte man in Kalikut nutzen können, obwohl über die islamischen Kaufleute natürlich ebenso wie über die indischen Eingeborenen Hindu-Fürsten herrschten. Als aber die Araber merkten, daß die Portugiesen sich festsetzen und aus seefahrenden Kaufleuten Siedler, d. h. Konkurrenten auf dem indischen Küsten- und Binnenmarkt werden wollten, veränderten sich die seit Hunderten von Jahren auf der Iberischen Halbinsel gewohnten Beziehungen mit einem Schlag. Die Araber wiegelten die Bevölkerung gegen die Eindringlinge auf. Man untersagte da Gama die Errichtung einer dauernden Handelsniederlassung; er mußte das Land verlassen. Im September 1499 war er, als Entdecker zweifellos weniger bedeutend als Diaz, wieder in Lissabon, wo er jedoch mehr bewundert wurde als jener. Sofort wurden 13 Schiffe unter Pedro Alvares Cabral nach Indien geschickt. Angesichts der Menge seiner Schiffe und ihrer bewaffneten Besatzungen erlaubte man jetzt, 1502, die Gründung einer Faktorei. Aber Cabrals Schiffe hatten kaum den Hafen zur Rückkehr verlassen, da

erschlugen die von den Arabern erneut aufgewiegelten Einwohner alle Portugiesen.

Als „Admiral von Indien“ führte da Gama 1502/03 den Gegenschlag, behandelte die Einwohner mit der Grausamkeit des Glaubenskriegs, tat das gleiche in Kochin, erzwang Handelsabkommen und war im September 1503 wieder in Lissabon. Bald darauf organisierte man die Besitzungen und Faktoreien südlich und östlich der Atlantikinseln als Vizekönigreich. Als es Schwierigkeiten gab, ernannte König Manuel 1524 Diaz zum VI. Vizekönig und schickte ihn nach Indien. Dort starb er am 24. Dezember 1524 in Kochin. Seine Reisen öffneten Europa nicht nur den Handel mit dem Osten, sondern auch den im Osten selber.

Die bisherige Skizze sei mit ein paar grundsätzlichen Überlegungen fortgesetzt und abgeschlossen:

1. Die portugiesischen Entdeckungsreisen sind zwar im Laufe der Jahrzehnte gelegentlich vom Staat an private Wirtschaftsunternehmer verpachtet worden, schließlich aber doch jenseits der Kapverdischen Inseln so sehr zum Politikum geworden, daß der Staat sie ganz an sich zog. Erst Kochin, dann Goa wurde zur politischen, militärischen, wirtschaftlichen und auch zur kirchlichen Hauptstadt eines Vizekönigreichs und erhielt als solche denselben Status wie die Reichshauptstadt Lissabon.
2. Im Laufe eines Jahrhunderts wurden die Portugiesen, die 1415 Mühe gehabt hatten, eine kleine Kriegsflotte über die Gibraltar-Enge zur Gegenküste zu bringen, die Nation mit den bedeutendsten, tüchtigsten, erfahrensten Entdecker-Kapitänen und -Mannschaften. Venezianer und Genuesen bewarben sich um den Dienst auf portugiesischen Schiffen. Lissabon und Sagres wurden Zentren von Schiffbau, Schifffahrt und Seefahrtsstudien. Die Größe der Schiffe wuchs zwischen 1500 und 1550 von 400 auf 600 Tonnen, also um 50 Prozent, so daß nun zwei Schiffe soviel transportierten wie früher drei. Die Qualität der portugiesischen Schiffe und der Geschwader war so gut, daß nach den glänzenden Leistungen von Diaz, da Gama und Cabral sowie ihrer Kapitäne und Mannschaften die Fahrten nach Kalikut und Goa und von dort weiter nach Osten und in den Pazifik hinein Routineunternehmen mit relativ geringen Verlusten wurden.
3. Das setzte voraus, daß auch der Schiffbau – der Bau der Schiffskörper und deren Ausstattung mit Material – sehr gut war. Zwar ist dieser portugiesische Schiffbau bisher nicht eingehend untersucht worden, aber festzustellen ist, daß die Portugiesen vor allen anderen europäischen Völkern den Atlantik bis Brasilien und zurück überquerten, das Kap der Stürme umrundet und, wenngleich bei der ersten Fahrt von einem arabischen Experten beraten, auch den ihnen gänzlich fremden Indischen Ozean bewältigt haben. Darüber hinaus waren sie geistig so beweglich, daß sie wohl spätestens seit 1510, wie zeitgenössische

Gemälde beweisen, in Indien auf Eingeborenenwerften atlantiktüchtige Schiffe bauen ließen, also zu einer Kombination europäischer und indischer Kenntnisse gelangten, welche neue Schiffstypen, mindestens höhere Schiffsqualitäten aus Teakholz und Kokosnußholz aus Indien und seinen Inseln ermöglichten. Aber alles in allem wissen wir wenig über diesen Komplex – das sicherste aus George Fadlo Houranis Buch über „Arab Seafaring“ aus dem Jahr 1951.

4. In den Jahren 1503/04 kamen die ersten deutschen Schiffe nach Lissabon, um indische Güter zu kaufen. So schnell sprach sich Portugals Erfolg herum. Ihnen folgten die Fugger, Welser, Hochstätter, Imhof, 1508 ein Antwerpener Syndikat, und schnell verstärkte die Verteilung des Pfeffers aus Lissabon über Nord- und Westeuropa Antwerpens Aufblühen. Seit 1513 kauften schließlich auch die Venezianer in Lissabon ein. Aber dieses dem Adriahafen gefährliche portugiesische Monopol dauerte nur bis 1550. Danach konnte man einerseits große Mengen Pfeffer, die an den portugiesischen Blockadeschiffen bei Bab el Mandeb vorbei durch das Rote Meer gelangten, in Alexandria kaufen und nördlich der Alpen absetzen und andererseits aus Italien Geschützgießer und immer schwerere Kanonen bis nach Indien schicken, von wo aus sie z. B. gegen die portugiesischen Niederlassungen in Malakka eingesetzt wurden.
5. Anscheinend waren die Portugiesen in Indien grausamer als an der afrikanischen Küste. Aber an dieser setzte man von vornherein nur den portugiesisch-maurischen Handel fort, den man seit Jahrhunderten auf der Iberischen Halbinsel betrieben hatte. Jenseits des Kaps der Guten Hoffnung dagegen richtete sich die Grausamkeit hauptsächlich gegen arabische Kaufleute, die dort energisch alte Monopole verteidigten, nicht so sehr gegen die Inder, Indonesen usw., mit denen man im allgemeinen gut auskam.

Wie schwierig es für die Portugiesen war, diese Vielfalt der schwarzen, braunen und gelben Menschheit mit vielen Zwischentönen, der Araber, Inder, schließlich Indonesen und Chinesen differenziert kennenzulernen und in ihr historisch-christlich bestimmtes Weltbild einzuordnen, wissen wir aus Bildern und Beschreibungen, nicht zuletzt aus den vielen Mißverständnissen und Unfähigkeiten, das Gesehene zu rezipieren. Wie es umgekehrt war, wissen wir aus dieser frühen Zeit nicht. Dazu gibt es erst etwa seit der Mitte des 16. Jahrhunderts Bilder und Texte, die aber nun auch wir durchaus falsch interpretieren können.

6. Die Portugiesen waren, wie die anderen europäischen Völker auch, nicht nur Expansionisten und Kaufleute, sondern auch einfach neugierige Menschen, die die Welt kennenlernen wollten. Die Inder, Indonesen haben anscheinend nie den Wunsch oder gar das Bedürfnis gehabt, die Welt jenseits des Indischen Ozeans kennenzulernen. Sie haben Europa so wenig entdeckt wie sie Wissenschaften und Forschungen entwickelt haben, die mit den abendländischen verglichen

werden können. Sie haben auch weder wirtschaftlichen Expansionismus noch religiöse Mission betrieben. Bei den Chinesen war das in vieler Hinsicht anders.

7. Wie auf der Iberischen Halbinsel abendländisch-christliches und islamisch-maurisches Recht – Bodenrecht, Wirtschaftsrecht usw. – miteinander ausgekommen sind, wissen wir seit den letzten 20 Jahren recht gut, wie, auf welche Weise das gleiche in Indien geschehen ist, dagegen noch nicht – ebenso wenig, wie man Handel trieb, also Werte von Materialien, Produkten festlegte oder schätzte, die man zum ersten Mal sah, Gold- und Silbergehalte der zahllosen asiatischen Münzen feststellte usw. Französische Forscher haben in den jüngsten 20 Jahren angefangen, sich mit solchen Fragen aus den Quellen auf der Iberischen Halbinsel und in Asien zu beschäftigen. Die Zeitschrift „Annales“ hat sich auch auf diesem Gebiet Verdienste erworben.

8. Die Konsolidierung der portugiesischen Herrschaft auf den indischen Küsten geschah erstaunlich schnell: Seit 1503 Bau von Forts an vielen Stellen, anschließend Handelsverträge, Organisation einer Kolonialverwaltung, 1505 Erhebung zum Vizekönigreich mit Kochin als Hauptstadt, weitere Expansion nach Ceylon, Madagaskar, 1507 erste Festsetzung in Hormuz, 1509 entscheidender Sieg über die Araber bei Diu, Herstellung der kaum noch bestrittenen Seeherrschaft im Indischen Ozean, 1510 Einnahme von Goa, 1511 Herrschaft im chinesisch-arabischen Umschlaghafen Malakka, dessen mohammedanischer Sultan Vasall des Kaisers von China war – und das alles weit entfernt von Lissabon, wo man die Vizekönige ein- und absetzte und die Richtlinien der Politik festlegte.

Wie wichtig in diesen Zusammenhängen Diu war, geht aus zwei Tatsachen hervor. Den Türken, die den Handel Levante-Westeuropa beherrschten, war der arabische Besitz von Diu, d. h. die Beendigung der portugiesischen Kap-Umfahrung nach Indien so wichtig, daß sie 1538 von Suez aus 70 Schiffe mit 20.000 Mann gegen Diu schickten, um es zurückzuerobern. Der Versuch schlug nicht zuletzt dadurch fehl, daß gerade im Oktober 1538 eine neue starke portugiesische Flotte eintraf und die Festung vom Belagerungsdruck befreite. Die türkische Geschichtsschreibung des 17. Jahrhunderts hat die weltstrategische Bedeutung dieses Ergebnisses genau erkannt. Von der europäisch-amerikanischen Geschichtsschreibung ist sie erst im 20. Jahrhundert ebenso gut in ihre Weltgeschichte eingeordnet worden: Zwischen 1957 und 1977 ist sie viermal sorgfältig und kontrovers untersucht worden – zuletzt von dem Dänen Nils Steensgard in seinem großartigen Buch über „Carracks, Caravans and Companies“ und 1977 von dem Amerikaner George Winius.

9. Kein anderer europäischer Staat machte dem kleinen Portugal, einem für abendländische Verhältnisse drittklassigen Königreich, zwischen 1415 und 1600, also fast 200 Jahre lang, die Seeherrschaft streitig –

eigentlich auch Spanien nicht, das heißt: Zu Beginn der Neuzeit, als das Osmanische Reich als Großmacht zum europäischen Staatensystem gehörte und die Engländer und Niederländer noch Völker an dessen Rand waren, errang und behauptete Portugal die Seevormacht jenseits des Kaps. Aber die Vernichtung der spanisch-portugiesischen Armada in englisch-niederländischen Gewässern 1588 war, wie man bald merkte, ein Menetekel auch für den Raum von Diu über Goa bis Macao.

10. Goa, eine Ansammlung von etwa 30 Dorfgemeinschaften, die man fast ungehindert leben ließ, wurde seit 1510 schnell ein großartiges Zentrum eines europäisch regierten und entwickelten Reichs – eine portugiesisch-christliche Festungs-, Hafen- und Handelsstadt und zugleich der Ausgangsort für zahlenmäßig sehr umfangreiche, finanziell sehr einträgliche islamische Pilgerfahrten nach Mekka. Im Jahr 1530 verlegte man den Sitz der portugiesischen Regierung in Asien von Kochin nach Goa. 1538 wurde dort ein Franziskaner erster Bischof, 1542 traf der Jesuit Franz Xavier ein und fing sofort mit der Ausbildung indischer Missionspriester an, also mit christlichem Expansionismus im Angriff auf den Islam. 1557 fand die Erhebung zum Erzbistum statt, drei Jahre später begann die Inquisition. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts lebten in Goa etwa 20.000 Europäer, befuhren ständig große und kleine Flotten und Geschwader die asiatischen Meere – bereits seit 1513 bis Kanton und bis zu den Molukken – und behaupteten die Seeherrschaft als Voraussetzung für den Handel mit und auch auf einigen Inselgruppen Indonesiens usw.
11. Mehrfach wurde betont, daß die Portugiesen, wo immer sie an der afrikanischen Küste landeten, auf den Islam und auf arabisches Brauchtum stießen. Dieses war an der ostafrikanischen Küste, etwa gegenüber von Madagaskar, fast so alt wie in Granada – nur mit dem Unterschied, daß es in Ostafrika um 1500 noch stark war und immer stärker wurde, während in Granada die Reconquista eben 1492 abgeschlossen worden war.
12. In der Zeitschrift „Spektrum der Wissenschaft“ veröffentlichte im Oktober 1987 der Oxforder Archäologe Mark Horton jüngste Forschungsergebnisse. Danach haben seit etwa 960–970 suahelische Seefahrer, die zum Islam übertraten und damit unter den Schutz der militärisch-politischen Großmacht gerieten, Elfenbein und Bergkristall aus Südäthiopien und Gold aus dem Madagaskar gegenüberliegenden Ostafrika in das Rote Meer geschafft. Von dort gelangten diese Güter zum Nil, nach Alexandria, schließlich nach Sizilien und zur Iberischen Halbinsel. Andererseits brachten die Suaheli Salz, Kauri- und Spiralmuscheln sowie Seide zur afrikanischen Küste. Dieser weitreichende Handel blühte noch immer, als die Portugiesen in diesen Raum gelangten. Nachdem sie also seit dem 7./8. Jahrhundert von ihm indirekt durch die islamischen Eroberer und Besatzer in der

Heimat profitiert hatten, übernahmen sie jetzt im 16. Jahrhundert unmittelbar Teile dieses Handels und lenkten ihn um das Kap der Guten Hoffnung nach Lissabon.

13. Chinesen in größerer Zahl begegneten die Portugiesen wohl erst in Hinterindien oder Kanton. Das ist nicht so selbstverständlich, wie es zunächst erscheint. Wären schon die Kapitäne des Infanten Heinrich um das Kap der Guten Hoffnung herum nach Ostafrika gelangt, dann wären sie dort vielleicht einer der letzten der sieben großen See-Expeditionen mit bis zu 300 Schiffen begegnet, die Kaiser Cheng-Tsu von Nanking aus zwischen 1405 und 1433 über vietnamesische und thailändische Häfen, Surabaja auf Java, Sumatra, Malakka, Ceylon, Kochin, Kalikut, Hormus, Aden bis Mogadischu, Malindi einerseits und Dschidda, d. h. Mekka, andererseits durchführen ließ – und zwar unter der Oberleitung eines ihm nahestehenden Mohammedaners, Cheng-Ho. Es heißt, der Kaiser habe durch diese Fahrten nicht in Afrika kolonisieren oder Handel treiben, sondern nur die besuchten Gebiete als Symbol der chinesischen Weltherrschaft in das chinesische Tributsystem einordnen wollen.

Mit der siebenten Fahrt endete die chinesische Aktivität 1433 plötzlich aus Gründen, die man bis heute nicht deutlich erkennen kann. Selbst die Portugiesen, die nur 70 Jahre später zum Teil die gleichen Häfen anliefen und z. B. in Kalikut die Reste der chinesischen Herberge vorfanden, aber nicht als solche erkennen konnten, haben dort anscheinend nichts mehr über die großen chinesischen Geschwader gehört, was sie besonders erinnenswert fanden. Es kam hinzu, daß sie überall chinesischen Kaufleuten begegneten, von ihnen Baumwollstoffe, Seide, Rhabarber und Porzellan kauften und seit 1514 wiederholt selber chinesische Häfen anliefen. Schließlich durften sie ja in Macao jene Handelsstation errichten, die sie mehr pro forma als materiell noch heute besitzen.

Schiffbaulich scheinen die Chinesen den Europäern zu dieser Zeit wesentlich überlegen gewesen zu sein. Unter ihren 3000 Kriegsschiffen und 650 bewaffneten Spezialtransportern, z. B. für Munition und Wasser, gab es 1500-Tonner, die 100 m lang und 30 m breit gewesen sein sollen. Vielleicht erklärt dies auch die Tatsache, daß die Portugiesen schon bald nach ihrer Ankunft in Indien dort mit eingeborenen Arbeitern erstklassige Karaken bauen konnten. Granzow zufolge baute man in Kochin und anderen Häfen allerdings nur die Schiffsrümpfe aus Teakholz bis zum dritten Deck und schickte diese dann zur Fertigstellung nach Goa. Ein Versuch der portugiesischen Regierung, den gesamten portugiesischen Schiffbau dieses guten Holzes wegen nach Asien zu verlagern, scheiterte an den hohen Preisforderungen der Gouverneure bzw. Vizekönige in Goa. Portugiesische Schiffverluste in den afrikanisch-asiatischen Gewässern beruhten gewöhnlich nicht so sehr auf Fehlern bei Schiffbau und -führung, son-

dern häufiger auf Seeraub und insbesondere auf Überladung der Schiffe durch die gewinn gierigen Unternehmer.

14. Um 1500 war dieser ganze weite Raum vom westlichen Mittelmeer bis China wirtschaftlich weitgehend islamisch beeinflußt. Für ein paar Jahrzehnte, bis etwa 1600, verdrängten nun die katholischen Portugiesen wirtschaftlich diese islamische Herrschaft von den Meeren und aus den Küstenstädten, ganz und gar nicht gesellschaftlich und kulturell. Dann folgten den Portugiesen zwar wirtschaftlich die protestantischen Niederländer und Engländer, aber der Islam als Religion und Gesellschaftsgrundlage dehnte sich, wie Hodgson 1974 in seinem großartigen Werk über „The venture of Islam“ auseinandergesetzt hat, immer weiter aus.
15. 100 Jahre lang, praktisch das ganze 16. Jahrhundert hindurch, begegneten nur katholische Kaufleute den Afrikanern, Arabern, Indern und anderen Asiaten beim Handel. Sie trieben ihre Geldgeschäfte auf der Grundlage der biblischen Geld-, Kapital- und Zinsvorstellungen – was nicht ausschloß, daß Dominikaner, Franziskaner und Jesuiten über das Wertverhältnis von Gebet und Arbeit hier und da sehr verschiedene Ansichten hatten. Schließlich waren die Franziskaner Bettelmönche, die das Ideal der Eigentumslosigkeit vertraten, sahen die Dominikaner ihre Hauptaufgaben in Predigt, Seelsorge und Mission, während sie Handarbeit ablehnten, wandten sich die Jesuiten schon früh mit hohem moralischem Machtanspruch gegen die Dominikaner. In wirtschaftliche Grundsatzfragen scheinen sich die drei Orden und auch die seit 1567 anerkannten Augustiner zwar nie eingemischt zu haben, aber Xavier und andere Soldaten Christi haben seit 1542 wiederholt ihren eigenen Vorgesetzten gegenüber Angehörige anderer Orden der Verbindung von Mission und Geschäft angeklagt. Das traf ohne Zweifel schon bei der Taufe zu. Mit der Taufe erhielt jeder Goanese alle (?) Rechte eines Portugiesen; trat er jedoch zum Islam oder zum Judentum über, dann wurde er lebenslänglich auf die Galeeren geschickt. Der Erzbischof konnte jeden Nichtchristen ohne weiteres zwingen, Goa ohne Entschädigung für seinen zurückgelassenen Besitz zu verlassen.

Zwar begegneten die portugiesischen Kaufleute zunächst wie in Afrika fast nur arabischen Kollegen, schließlich aber auch chinesischen, indonesischen, molukkischen und japanischen Kaufleuten. Wir fangen erst langsam an festzustellen, wie diese Handels-, auch Grundstücks- und Kreditgeschäfte mit monate-, zum Teil jahrelangen Unterbrechungen durch Reisen abgewickelt wurden. Die arabische Seite hat insbesondere Philip Hitti seit den 30er Jahren untersucht.

Bis 1600 ist kein protestantischer Kapitän und Kaufmann und schon gar kein protestantischer Missionar jenseits des Kaps der Guten Hoffnung gewesen – es ist also auch vor dieser Zeit kein Protestant von dort zurückgekehrt und in der Lage gewesen, aus eigener Erfahrung

über diese Länder zu berichten. Das bedeutet, daß alle Berichte aus dem asiatischen Raum vor 1600 – und die blieben die grundlegenden für lange Zeit – solche von Menschen waren, die aus dem westlichen Mittelmeerraum stammten, insbesondere aus Portugal, Italien und Spanien, also aus dem jahrhundertelangen Zusammenleben und Kämpfen mit dem Islam, von Menschen, die die Welt „katholisch“, z. B. mit den Augen von Jesuiten, Franziskanern, Dominikanern sahen. Erst danach entwickelte sich allmählich auch ein protestantisches Weltbild, ein calvinistisches in erster Linie. Wo, inwiefern diese Weltbilder sich voneinander unterschieden, ist noch nicht untersucht worden.

16. Schließlich noch eine ganz andere Beobachtung: Als der Infant Heinrich lebte, war der verheerende Schwarze Tod des 14. Jahrhunderts, die Pest, die seit dem Altertum aus Syrien und Ägypten immer wieder nach Europa gelangte, durchaus noch in schrecklicher Erinnerung. Sie hatte ein Drittel der Bevölkerung Europas verzehrt, in vielen Gebieten weit mehr. Die arabischen Ärzte wie die Flüchtlinge aus Konstantinopel brachten die Kenntnisse der arabisch-türkischen Medizin auch in diesem Zusammenhang zu den italienischen und iberischen Ärzten, ohne wirklich helfen zu können. Mit der Ankunft der Spanier in Amerika und ihrer Rückkehr nach Spanien begann dann ein europäisch-amerikanischer Krankheitsaustausch furchtbaren Umfangs. Er nahm so schnell so gewaltige Ausmaße an, weil die Europäer tief in die eroberten amerikanischen Gebiete eindringen und sich dort auf Dauer niederließen. Die Portugiesen, die seit den Fahrten Heinrichs des Seefahrers an der westafrikanischen Küste entlangsegelt und dabei in Kontakt mit Afrikanern und arabischen Kaufleuten geraten sind, auch Neger nach den Azoren und Kapverden sowie nach Lissabon gebracht haben, scheinen dabei keine neuen ansteckenden Krankheiten aufgegriffen und mit ihnen Europa verseucht zu haben.

Ganz anders war es anscheinend im Gegenverkehr. Die aus Amerika importierte Syphilis trat in Europa seit 1494 in Kriegen in Italien auf. Sie brach seuchenartig in dem französischen Heer aus, das Karl VIII. 1494 gegen Neapel führte. Als die Franzosen sich zurückzogen, entließ er seine Söldner, die nun die Krankheit in alle Nachbarländer trugen. Im Jahr 1498 erschien sie mit Vasco da Gamas Seeleuten als neue Krankheit in Asien. Sie breitete sich nun durch asiatische Seeleute so schnell aus, daß sie Kanton und Japan, wo sie für 1505 nachgewiesen ist, schon vor den Portugiesen erreichte. Die Symptome waren oft außerordentlich schrecklich, so daß die Krankheit großes Aufsehen erregte, wo immer sie auftrat. Aber daß die Portugiesen sie nach Asien importiert hatten, wußte man im Fernen Osten natürlich nicht, als jene in Kanton und Hirado eintrafen. Es scheint also, daß die Syphilis innerhalb weniger Jahre von Mittelamerika über die Ibe-

rische Halbinsel einerseits nach Europa hinein und andererseits um das Kap der Guten Hoffnung nach Indien und in das Innere Asiens sowie in die Inselwelt gelangt ist. Ob sie auf den Philippinen bekannt war, als die Portugiesen aus dem Westen und die Spanier aus dem Osten, nämlich aus Mexiko und Peru dort eintrafen, ist nicht genau bekannt. Da aber chinesische, arabische und indische Kauf- und Seeleute ebenso zu den indonesischen Inseln, den Molukken usw. fuhren, ist die Syphilis auch dort bald nach 1500 überall verbreitet gewesen.

Aber die Geschichte der Wanderung von Krankheiten, unter Einbeziehung der Portugiesen hier, der Asiaten dort, reicht vielleicht noch weiter, nämlich bis in unsere unmittelbare Gegenwart. In der Zeitschrift „Spektrum der Wissenschaft“, Heft 2, Februar 1987, die bereits zitiert wurde, befindet sich ein Aufsatz des nordamerikanischen Krebsforschers Robert C. Gallo, der seit 1972 Leiter des Labors für Tumor-Zellbiologie am National Cancer Institute ist. Er hält es für möglich, daß bei den Reisen von Europäern nach Ostasien durch die Europäer selber oder durch ihre sie begleitenden Diener bzw. Sklaven oder durch mitgeführte Affen HTLV-Viren von Afrika, woher sie wohl nachweislich stammen, zu den südlichen Inseln Japans gelangt sein können. Die Zeitschrift illustriert den Aufsatz allerdings ohne Quellen- und Zeitangabe mit einem angeblich japanischen Bild, auf dem vor einem Hintergrund mit japanischen Personen ein angeblich afrikanischer Diener einen Schirm über zwei angeblich portugiesische Herren hält. Das Bild beweist natürlich gar nichts. Und vor den Portugiesen sind, wie wir wissen, Chinesen und nach ihnen praktisch alle europäischen Völker in Afrika gewesen und nach Asien gesegelt. Nur sehr sorgfältige medizingeschichtliche Forschungen können vielleicht aus Möglichkeiten und Vermutungen, die nicht ganz selten in politisch motivierte Verdächtigungen umgewandelt worden sind und z. B. dazu geführt haben, daß man in Indien behauptet hat, der CIA habe 1983 Aids erfunden, wissenschaftlich haltbare positive oder negative Fakten herauskristallisieren. Hier sollte nur auf diese neueste Seite der Beschäftigung mit der Zeit der portugiesischen Herrschaft zwischen Guinea und Japan abschließend hingewiesen werden.

Anschrift des Verfassers:
Prof. Dr. Wilhelm Treue
Otto-Wallach-Weg 13
D-3400 Göttingen

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1989

Band/Volume: [129](#)

Autor(en)/Author(s): Treue Wilhelm

Artikel/Article: [Einige Überlegungen zum "Zeitalter der Entdeckungen". 195-216](#)