

Expansion · Interaktion · Akkulturation

Globalhistorische Skizzen

Band 35

Seehandelsrouten
Wegbereiter der frühen Globalisierung

Expansion · Interaktion · Akkulturation

Globalhistorische Skizzen

Geschäftsführende Herausgeber:

Helene Breitenfellner (Wien), Eberhard Craillsheim (Madrid),
Andreas Obenaus (Wien)

Mitherausgeber:

Thomas Ertl (Berlin), Sylvia Hahn (Salzburg),
Bernd Hausberger (Mexiko-Stadt), Stephan Köhler (Mannheim),
Andrea Komlosy (Wien), Thomas Kolnberger (Luxemburg),
Jean-Paul Lehnert (Luxemburg), Gottfried Liedl (Wien),
John Morrissey (Baden), Florian Musil (Wien),
Manfred Pittioni (Wien), Angela Schottenhammer (Salzburg),
Clemens Six (Groningen), Ilja Steffelbauer (Wien),
Philipp A. Sutner (Wien), Birgit Tremml-Werner (Wien),
Peer Vries (Amsterdam)

für den Verein zur Förderung von
Studien zur interkulturellen Geschichte,
Pichlergasse 6/8, A-1090 Wien und den
Forschungsschwerpunkt Globalgeschichte der Historisch-
Kulturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien,
Universitätsring 1, A-1010 Wien

Franz Halbartschlager, Andreas Obenaus,
Philipp A. Sutner (Hg.)

Seehandelsrouten
Wegbereiter der frühen Globalisierung

mandelbaum *verlag*

Deutsche Bibliothek – CIP Einheitsaufnahme

Seehandelsrouten:

Wegbereiter der frühen Globalisierung

Franz Halbartschlager/Andreas Obenaus/Philipp A. Suttner (Hg.) –

Wien: Mandelbaum Verlag, 2019

ISBN 978-3-85476-839-5

© 2019, Franz Halbartschlager, Andreas Obenaus, Philipp A. Suttner

Alle Rechte vorbehalten

Satz: Marianne Oppel, Weitra

ISBN 978-3-85476-839-5

Lektorat: Helene Breitenfellner

Karten: Johannes Welzig

Coverbild: Venedig aus dem MS Egerton 1900, British Library, ca. 1467,
nach: <https://www.bl.uk/catalogues/illuminatedmanuscripts/ILLUMINBig>.

ASP?size=big&illID=10827 [22.2.2019]

Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu

Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

Franz Halbartschlager/Andreas Obenaus/Philipp A. Sutner

- 7 **Vorwort: Seehandelsrouten als Wegbereiter der frühen Globalisierung**

Roderich Ptak

- 12 **Wege durch das Südchinesische Meer, ca. 1300–1600**

Stephan Köhler

- 42 **Der mittelalterliche Atlantikhandel. Eine neue Route für alte Handelskreisläufe?**

Philipp A. Sutner

- 74 **„Der Mutterhandel“. Getreidehandel zwischen den Niederlanden und dem Baltikum**

Franz Halbartschlager

- 102 **Die *Carreira da Mina*. Eine Seehandelsroute zwischen Portugal und der westafrikanischen Goldküste im 15. und 16. Jahrhundert**

Bernd Hausberger

- 138 **Die *Carrera de Indias*. Silberexporte aus Hispanoamerika im 16. und 17. Jahrhundert**

Andreas Obenaus

- 160 **Gold und Gewürze für englische Wollstoffe? Die frühneuzeitliche Suche nach einer Nordroute von England nach Asien**

Eberhard Crailsheim

188 **Die Manila-Galeone. Ein Akteur der frühen Globalisierung**

Dietmar Rothermund

226 **Maritimer Teehandel und europäische Expansion, 1610–1773**

251 **Autoren**

Vorwort

Seehandelsrouten als Wegbereiter der frühen Globalisierung

Im europäischen Spätmittelalter setzten Entwicklungen ein, die das Wirtschaftsleben nach und nach veränderten. Die auf Bedarfsdeckung orientierte feudale Produktionsweise begann sich zu erschöpfen, in den wachsenden Städten stieg die Nachfrage nach Massengütern und die sich wandelnden Lebensgewohnheiten und Bedürfnisse setzten einen Kreislauf des Kapitals in Gang, der durch die Nutzung der Seewege in der Frühen Neuzeit immer größere Teile der Welt erfasste. Diese Ausweitung der Märkte beeinflusste ökonomische und technische, aber auch gesellschaftliche Prozesse. Der zunehmend internationale und transkontinentale Seehandel wurde dabei zu einem zentralen Träger eines frühkapitalistischen Wirtschaftssystems und beschleunigte die Vernetzung der Welt im Sinne einer Protoglobalisierung.¹

Der vorliegende Sammelband widmet sich diesen Entwicklungen aus der Perspektive der Seehandelsrouten. Sein zeitlicher Rahmen umspannt den Beginn der frühen Globalisierung – mit einem Schwerpunkt auf dem 15. und 16. Jahrhundert. In dieser Zeit fand eine Intensivierung regionaler, internationaler und schließlich transkontinentaler Handelsströme statt, wobei die sich stetig entwickelnden und expandierenden Seehandelsrouten, die anfangs nahe Küstenregionen und später selbst weit entfernte Kontinente miteinander verbanden, zu entscheidenden Instrumenten dieser frühen globalen Handelsvernetzung wurden. Dabei wird der zentralen Frage nachgegangen, welche Produkte auf diesen manchmal mehr und manchmal weniger leistungsfähigen Seewegen gehandelt wurden. Die Palette reichte von landwirtschaftlichen und gewerblichen Massenwaren über Genussmittel, Luxusartikel und Edelmetalle bis hin zu ‚menschlicher Fracht‘ – also Sklaven. Im Regelfall transportierten die Handelsschiffe des Spätmittelalters und

¹ Vgl. Feldbauer/Lehners 2008, 13–27, speziell 22–26; Hausberger 2015, 78–83, 96; Vogler 2003, 263; Wallerstein 1986.

der Frühen Neuzeit jedoch nicht nur eine Art von Ware, sondern eine Mischung aus verschiedenen Handelsgütern. Dennoch etablierten sich auf bestimmten Routen gleichsam ‚Dominanzprodukte‘, denen aufgrund ihrer Bedeutung – sei es wegen ihrer Menge, ihres Wertes, ihres Prestiges oder aus anderen Gründen – eine vorrangige Stellung zu kam.

Die Erschließung und der Ausbau der Seehandelsrouten folgten in der Regel ökonomischen Interessen, die jedoch häufig mit expansionistischen Bestrebungen einher gingen. Für die effiziente und erfolgreiche Nutzung der Seewege waren wiederum – neben den kooperierenden Handelspartnern an beiden Endpunkten der Route – vor allem zwei Bedingungen von Relevanz: Erstens, die Kenntnis der naturräumlichen Rahmenbedingungen, zu denen unter anderem das Wissen um Windsysteme, Meeresströmungen und Küstenverläufe zählte. Dieses eigneten sich Seeleute über einen längeren Lern- und Erfahrungsprozess an, der der Etablierung der Seehandelsrouten vorausging. Seewege mussten erst erkundet, der ideale Wegverlauf getestet werden, wobei Rückschläge oder auch das gänzliche Scheitern einer Mission durchaus in Kauf genommen wurden. Zweitens galt es, die ‚innere‘ und ‚äußere‘ Sicherheit der Transporte auf den erschlossenen Routen zu gewährleisten. So mussten die Schiffe an die Gegebenheit eines bestimmten Seewegs angepasst, die Mannschaften sorgfältig ausgewählt und mitunter auch ausgebildet werden. Dazu kam die Sicherung der Routen gegen Angriffe von außen durch Piraten und Freibeuter oder gegenüber konkurrierenden Seemächten und Kauffleuten.²

Handelsbeziehungen über große Distanzen setzten in jedem Fall einen hohen Organisationsgrad voraus. Es genügte für den Händler nicht, die Preisentwicklungen an zwei verschiedenen Orten im Auge zu behalten. Das Anheuern von Arbeitern und Vertretern vor Ort, die Kosten von Transport und Lagerhäusern, Ausweichmöglichkeiten bei diplomatischen und militärischen Zwischenfällen, all das musste organisiert und in die Kalkulation miteinberechnet werden. Dazu kam das Bauen, Chartern oder Kaufen von Schiffen, das Einkalkulieren des Risikos eines Verlusts der Ware durch Unwetter, Freibeuter oder Piraten, was wiederum die Entstehung eines Versicherungswesens vorantrieb.³

Im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit sahen sich Händler zusätzlich mit Herausforderungen konfrontiert, die heute marginal erscheinen. Die Information darüber, in welchem Hafen ein Produkt

² Vgl. Beck 2014.

³ Vgl. Tielhof 2002, 9.

zu welchem Preis angeboten wird und welche Qualität es tatsächlich hat, konnte im Fall von Seehandel schwerlich schneller transportiert werden, als das Produkt selbst. Hatte man derartige Informationen einmal gesammelt, musste man anschließend bedenken, dass in verschiedenen Hafenstädten nicht nur mit unterschiedlichen Münzwerten, sondern auch mit unterschiedlichen Maßeinheiten gerechnet und gewogen wurde. Dies alles machte ein Netzwerk von Vertretern und Agenten notwendig, dessen Aufbau und Unterhalt die Transaktionskosten beeinflusste. Die Arbeit, Ehrlichkeit und den Einsatz dieser Vertrauenspersonen einzuschätzen und zu kontrollieren, war damals allerdings ungleich schwieriger als heute. Nicht zuletzt war es ungleich schwieriger, Vertragsbruch und Betrug zwischen internationalen Handelspartnern zu ahnden als heute. Diese komplexen logistischen Herausforderungen sorgten ab dem ausgehenden Mittelalter für eine immer tiefer gehende Spezialisierung und im Laufe der Frühen Neuzeit zunehmend für internationale Arbeitsteilung.⁴

Besonders deutlich traten diese Wirkungen hervor, wenn eine Handelsroute in einer gewissen Stabilität über längere Zeit bestand. Die Handelspartner wirkten dann nicht nur über Beeinflussung der oben erwähnten Transaktionskosten auf das Handelsnetzwerk ein, sondern indirekt auch auf die jeweiligen Gesellschaften im ‚Hinterland‘, die Handelswaren herstellten, weiterverarbeiteten oder konsumierten. Seehandelsrouten förderten frühkapitalistische Produktionsprozesse und den Transfer von Technologie und Kultur, aber sie verstärkten auch Strukturen, die eine Seite in die Rolle des Ressourcenproduzenten zwängte, während sie der anderen gewinnbringendere Investitionen ermöglichte. Sie erzeugten Nachfrage, aber auch Abhängigkeiten über Kontinente hinweg. Seehandelsrouten nahmen in der Frühen Neuzeit vieles von dem vorweg, was in der heutigen globalisierten Welt beobachtet und kritisiert wird. Sie waren für die Globalisierung zentrale Wegbereiter.

Die nachfolgenden Artikel beleuchten die Entwicklung von internationalen und transkontinentalen Seehandelsrouten und den auf diesen Routen gehandelten Waren in Spätmittelalter und Früher Neuzeit primär aus europäischer Sicht – nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass europäische Seeleute, Händler und Herrscher ab dem 15. Jahrhundert die treibende Kraft der sogenannten Protoglobalisierung waren. Dennoch darf man nicht aus den Augen verlieren, dass außereuropäische

⁴ Für eine weitere Vertiefung vgl. Dülmen 2004.

Protagonisten sowohl vor als auch mitunter noch lange nach der Ankunft der Europäer einen bedeutenden Anteil an der Erschließung und Etablierung von Seehandelsrouten hatten. Beispielhaft dafür beginnt dieser Sammelband mit einem Blick auf Chinas Seewege durch das Südchinesische Meer im Zeitraum von 1300 bis 1600, verfasst von Roderich Ptak. Danach wechselt Stephan Köhler nach Europa und untersucht in seinem Beitrag die Entwicklung der atlantischen Seehandelsrouten, die ab dem 13. Jahrhundert zunehmend die Metropolen Nordeuropas und der Mittelmeerwelt miteinander verbanden und einen entscheidenden Impuls für die spätere europäische Atlantikexpansion mit sich brachten. Eine weitere ‚innereuropäische‘ Seehandelsroute beschreibt Philipp A. Sutner mit seiner Studie zum Getreidehandel vom Baltikum in die Niederlande, der bereits im Spätmittelalter begann und bis weit herauf in die Frühe Neuzeit von Bedeutung blieb. Franz Halbartschlagler und Bernd Hausberger untersuchen danach zwei berühmte ‚Edelmetallrouten‘, nämlich einerseits die portugiesische *Carreira da Mina*, über die im 15. und 16. Jahrhundert westafrikanisches Gold, aber auch Sklaven nach Europa gelangten, sowie andererseits die spanische *Carrera de Indias*, die ab dem 16. Jahrhundert für einen steten Strom amerikanischen Silbers in die Alte Welt sorgte. Dass nicht alle projektierten Seehandelsrouten tatsächlich erschlossen werden konnten, zeigt der Artikel von Andreas Obenaus über die zahlreichen gescheiterten Versuche am Beginn der Frühen Neuzeit, eine Nordroute von England nach Asien zu etablieren. Eberhard Crailsheim erforscht anschließend die wohl längste frühneuzeitliche Seehandelsroute, nämlich die Transpazifikroute der sogenannten Manila-Galeone, die zwischen den spanisch beherrschten Gebieten in Amerika und den Philippinen verkehrte. Den Abschluss dieses Bandes bildet schließlich eine Studie von Dietmar Rothermund, die dem frühen Handel mit dem Genussmittel Tee von China nach Europa im Zeitraum von 1610 bis 1773 gewidmet ist.

Ohne Zweifel kann die Bedeutung von internationalen und transkontinentalen Seehandelsrouten und den auf diesen Routen gehandelten Produkten für den Beginn einer frühen Globalisierung mit diesen acht Beiträgen nicht erschöpfend beschrieben werden. Dennoch hoffen die Herausgeber, mit diesem Sammelband zentrale Aspekte dieses Phänomens beleuchtet und weitere Denkanstöße für zukünftige Forschungen angeregt zu haben.

Franz Halbartschlagler, Andreas Obenaus, Philipp A. Sutner

Literaturverzeichnis

- Beck 2014 = Thomas Beck, „Seehandelsrouten“, in: Friedrich Jaeger (Hg.), Enzyklopädie der Neuzeit Online, http://dx.doi.org/10.1163/2352-0248_edn_a3857000 [30.09.2019].
- Dülmen 2004 = Richard van Dülmen, Die Entstehung des frühneuzeitlichen Europa 1550–1648 (Fischer Weltgeschichte, Bd. 24), Frankfurt am Main 2004.
- Feldbauer/Lehners 2008 = Peter Feldbauer/Jean-Paul Lehners (Hg.), Die Welt im 16. Jahrhundert (Globalgeschichte. Die Welt 1000–2000, Bd. 3), Wien 2008.
- Hausberger 2015 = Bernd Hausberger, Die Verknüpfung der Welt. Geschichte der frühen Globalisierung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Wien 2015.
- Tielhof 2002 = Milja van Tielhof, The Mother of all Trades. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century, Leiden–Boston–Köln 2002.
- Vogler 2003 = Günter Vogler, Europas Aufbruch in die Neuzeit 1500–1650. Handbuch der Geschichte Europas, Bd. 5, Stuttgart 2003.
- Wallerstein 1986 = Immanuel Wallerstein, Das moderne Weltssystem. Die Anfänge kapitalistischer Landwirtschaft und die europäische Weltökonomie im 16. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1986.



Wege durch das Südchinesische Meer, ca. 1300–1600

Roderich Ptak

Routen und Räume: Strukturen und Wahrnehmungen

Über die ‚Maritime Seidenstraße‘ ist während der letzten Jahre viel geschrieben worden. Dabei kamen nicht nur wissenschaftliche Theorien zur Anwendung, es wurde auch deutlich, dass sich dieses Thema für politische und andere Belange instrumentalisieren lässt. Eine Region, die hiervon betroffen ist, das Südchinesische Meer, steht im Zentrum der folgenden Abschnitte. Ihre Bedeutung wird durch ein einfaches Model ersichtlich: Asiens Seezonen – vom Japanischen Meer im Nordosten über das Ostchinesische Meer bis hin zum Arabischen und Roten Meer – bilden eine lange Kette von maritimen Räumen, von denen mehrere über Meerengen miteinander verknüpft sind. Dabei kann jedes Teilmeer als eigenständige Austauschzone verstanden werden, und zwar durchaus im Sinne Fernand Braudels. Verknüpft man die einzelnen Zonen zu einem Ensemble, dann entsteht ein gigantisches System, in dem das Südchinesische Meer seinen festen ‚Stammplatz‘ hat. Das wiederum führt zu Fragen, die nur selten diskutiert wurden: Sollen wir dieses System in seiner Gesamtheit mit der ‚Maritimen Seidenstraße‘ gleichsetzen? Wäre es vielleicht besser, zwischen Räumen und Wegen zu trennen, also die ‚eigentliche‘ Seidenstraße als Netz von Routen zu definieren, ohne abseitige Zonen einzubeziehen? Oder ist das Konzept der ‚Maritimen Seidenstraße‘ gar nur auf jenen Korridor zu beschränken, über den der Fernhandel zwischen Ost- und Westasien beziehungsweise Ostafrika lief?¹

¹ Methodisches z. B. in Ptak 2007a, Einführung. Umfassend zu den Gebieten der Maritimen Seidenstraße: Beaujard 2012. Für Ostasien: Gipouloux 2009. Beide greifen auf Braudel zurück. Ein chinesischer Überblick: Liu 1995.

Während die theoretischen, eher raumbezogenen Überlegungen, die wiederum für die Definition von Austauschkonzepten wichtig sein mögen, hier nicht besprochen werden können, dürfte die zentrale Rolle des Südchinesischen Meeres aus dem Obigen recht deutlich hervorgehen: Es ist diejenige Zone, die den gesamten ostasiatischen Raum mit dem Indischen Ozean verbindet und zudem – je nach gedachter Ausdehnung – auch den Zugang zu weiten Teilen Südostasiens bestimmt. Die einschränkende Formulierung bezüglich der Größe erklärt sich aus dem Umstand, dass vor allem hinsichtlich der Südgrenze dieses Meeres Unklarheit herrscht. Nach einer Vorstellung reicht es bis zum heutigen Singapur, zur Insel Bangka und damit zur Nordostküste Sumatras. Andere würden die Gebiete südlich der Natuna- und Anambas-Inseln nicht mehr dazuzählen wollen. Auch die entfernter liegende Java-See wird selten als ‚Untergebiet‘ des Südchinesischen Meeres empfunden. In der Tat, vielleicht wäre es opportuner für die historische Forschung, die Gewässer vor Java sowie die Zonen östlich davon – bis zur Torres-Straße – als eigenständiges Kontinuum zu betrachten. Doch dann wäre zu fragen: Gehören diese Räume beziehungsweise die Seerouten in ihnen noch in irgendeiner Form zur ‚Maritimen Seidenstraße‘? Weniger Schwierigkeiten bereiten der Golf von Thailand oder Siam und der Golf von Tongking. Beide gelten in der Regel als Teile des Südchinesischen Meeres. Hingegen liegen die Sulu-See und andere Zonen südöstlich davon außerhalb desselben.

Bereits in voreuropäischer Zeit begegnen wir Fragen, welche die Wahrnehmung der Seeräume betreffen. Der alte chinesische Name Zhanghai 漲海, ein bekanntes Beispiel, ist eindeutig auf den Seeraum südlich vor Fujian, Guangdong und Hainan zu beziehen; aber wie weit er nach Osten, Süden und Südwesten reichte, das lassen die Quellen offen.² Später – aus europäischer Sicht im Mittelalter – werden andere Bezeichnungen wichtig. Dazu zählen das ‚Ostmeer‘ (Donghai 東海), das ‚Kleine Ostmeer‘ (Xiao Donghai 小東海) sowie das ‚Südmeer‘ (Nanhai 南海). Heute steht der letzte Name für das Südchinesische Meer. Bemerkenswert ist, dass er keine sichtbare Zugehörigkeit zu China impliziert, im Gegensatz zu gängigen europäischen Bezeichnungen – etwa South China Sea –, obschon die USA und andere Länder der Regierung in Beijing regelmäßig vorwerfen, sie stelle unberechtigte Ansprüche auf ebendiese Meereszonen. Doch ganz so einfach ist es mit der Namensgebung nicht. China verstand sich stets als ‚Land der

² Ptak 2004a.

Mitte‘. Folglich deuten Kombinationen wie ‚Ost-‘ und ‚Südmeer‘ periphere Positionen an, die sich aus der zentralen Lage des Reiches herleiten; mithin sind sie nicht als vollständig ‚neutrale‘ Benennungen zu verstehen, es sei denn, die kulturelle Semantik geriete in Vergessenheit.

Als sehr kompliziert erweist sich auch die Benennung jener Teile des Südchinesischen Meeres, die direkt vor den Küsten Fujians, Guangdong und Hainans liegen. Namen wie Qizhou yang 七洲洋 oder Wuzhu yang 烏豬洋 (oft unterschiedliche Schreibungen!) sind in vielen Werken zu finden, besonders in nautischen Texten mit Anweisungen für Segelschiffe, doch abermals ermöglicht das Überlieferte keine sauberen Abgrenzungen.³ Das erste Gebiet, wörtlich ‚Sieben-Insel-Meer‘, beschreibt die Gewässer östlich und südlich vor Hainan, benannt nach einer Gruppe von Felsen und Eilanden, die auf späteren portugiesischen Karten als Pulau Tujo vermerkt sind (wieder verschiedene Schreibungen; abgeleitet von einer malaiischen Bezeichnung). Wuzhu yang steht für eine Zone rund um die gleichnamige Insel Wuzhu, früher ein Orientierungspunkt für Seefahrende. Diese Zone wiederum grenzt an die südlichen Ausläufer des ‚Lingding-Meeres‘ (Lingding yang 伶仃洋), das weit in den breiten Trichter des Perlflusses hineinreicht. Weitere Beispiele, die zeigen, wie kompliziert die Raumaufteilung der nördlichen Segmente des Südchinesischen Meeres in alter Zeit ausfiel, könnten schnell genannt werden.⁴

Doch warum der geografische Exkurs? Wie eingangs festgestellt: Ein Segment der ‚Maritimen Seidenstraße‘, also der Handelsroute zwischen Indik und Fernost, lief durch das Südchinesische Meer – und vor allem durch seine nördlichen und westlichen Zonen. Aber damit ist nicht alles gesagt. Mitten im Südchinesischen Meer liegen mehrere Inselgruppen, darunter die Paracel- und Spratly-Inseln. Erstere, südlich von Hainan beziehungsweise östlich vor der Küste Vietnams, heißen in China Xisha qundao 西沙群島. Letztere nehmen ein größeres Gebiet vor Sarawak ein, das weit nach Norden reicht; diese Atolle und Riffe sind auch unter dem Namen Nansha qundao 南沙群島 bekannt. Daneben sind die Pratas-Inseln (Dongsha qundao 東沙群島) zu erwähnen, auf halber Höhe zwischen Hongkong und Manila, außerdem die Macclesfield-Bänke (Zhongsha qundao 中沙群島) östlich der Paracel-Gruppe beziehungsweise südlich vor Guangdong.

³ Die wichtigste Sammlung chinesischer nautischer Texte ist Chen et al. 2016. Zu einem frühen Druck: T’ien 1982.

⁴ Mehrere Aufsätze in Han 2003. Ferner z. B. Manguin 1972.