

Expansion · Interaktion · Akkulturation

Globalhistorische Skizzen

Band 39

**Europas maritime Expansion
Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen
vom 9. bis zum 18. Jahrhundert**

Expansion · Interaktion · Akkulturation

Globalhistorische Skizzen

Geschäftsführende Herausgeber:

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

Mitherausgeber:

Thomas Ertl (Berlin), Peter Feldbauer (Ratten), Sylvia Hahn (Salzburg),
Bernd Hausberger (Mexiko-Stadt), Stephan Nicolussi-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 (Leuven),
Ilja Steffelbauer (Wien), Philipp A. Sutner (Wien),
Birgit Tremml-Werner (Växjö), 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

Andreas Obenaus (Hg.)

Europas maritime Expansion

Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen
vom 9. bis zum 18. Jahrhundert

mandelbaum *verlag*

Deutsche Bibliothek – CIP Einheitsaufnahme
Europas maritime Expansion
Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen
vom 9. bis zum 18. Jahrhundert
Andreas Obenaus –
Wien: Mandelbaum Verlag, 2021
ISBN 978-3-85476-958-3

© 2021, Andreas Obenaus, Wien
Alle Rechte vorbehalten
Satz: Marianne Oppel, Weitra
ISBN 978-3-85476-958-3
Lektorat: Andreas Obenaus
Karten: René Tebel

Coverbild: Allegorie auf den Aufbruch Christoph Columbus' in die ‚Neue Welt‘.
Nachbearbeitung aus: Girolamo Benzoni/Teodor de Bry (Hg.): America: Neuwe und
gründliche Historien von dem nidergängischen Indien, so von Christophoro Columbo
im Jar 1492 erstlich erfunden, Bd. 4, Freiburg im Breisgau 1594; Vorrede, S. e;
nach: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Illustration_from_Grand_Voyages_by_Theodor_de_Bry,_digitally_enhanced_by_rawpixel-com_6.jpg [25.8.2020].

Umschlaggestaltung: Kevin Mitrega
Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

Andreas Obenaus

- 7 **Einleitung: Der Beginn Europas maritimer Expansion. Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen**

René Tebel

- 20 **Schiffstypen, Navigation und Weltansicht zwischen Mittelalter und Früher Neuzeit**

Johannes Preiser-Kapeller

- 48 **Irische Mönche, skandinavische Siedler und arabische Entdecker. Seereisende der Alten Welt im Atlantik von der Antike bis zum Hochmittelalter**

John Morrissey

- 73 **Die Expansion der Italiener im Mittelalter**

Stephan Nicolussi-Köhler

- 92 **Vom Mittelmeer zur Nordsee. Der atlantische Handel im Spätmittelalter**

Andreas Obenaus

- 112 **Weit gesteckte Ziele und reale Erfolge der spätmittelalterlichen Atlantikexpansion**

Franz Halbartshlager

- 138 **Der Weg um Afrika. Das erste Jahrhundert portugiesischer Expansionsgeschichte**

Astrid Windus

- 167 **Das Fremde im Blick. Früher Kulturkontakt und gegenseitige Wahrnehmung von Europäern und Indigenen in den Amerikas**

Friedrich Edelmayer

- 191 **Die Integration des amerikanischen Doppelkontinents in die Globalisierungsprozesse**

Eberhard Craillsheim

- 209 **Aufbau und Verwaltung der iberischen Kolonialreiche**

Andrea Komlosy

- 229 **Arbeitsteilung und ungleicher Tausch im transatlantischen Raum aus globalhistorischer Perspektive**

Birgit Tremmel-Werner

- 247 **„Europäisierung der Welt“? Die frühe europäische Expansion im Kontext asiatischer Expansion**

- 271 **Autorinnen und Autoren**

Einleitung

Der Beginn Europas maritimer Expansion Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen

Andreas Obenaus

In der globalhistorischen Forschung besteht heute ein relativ breiter, wenn auch mitunter unausgesprochener Konsens, dass den führenden Gesellschaften Europas vor allem im Hinblick auf ihre ökonomische und machtpolitische Bedeutung, aber auch bezogen auf ihren wissenschaftlichen und technischen Fortschritt im Vergleich zu jenen anderer Weltregionen bis weit herauf in die Neuzeit eine untergeordnete, bestenfalls jedoch gleichrangige Position zukam. Dies lässt sich beispielhaft an zwei viel beachteten, jüngeren globalgeschichtlichen Publikationen zeigen. Explizit spricht dieses Thema unter anderen der englische Historiker Peter Frankopan in seinem 2015 unter dem Titel *The Silk Roads: A New History of the World* erschienenen Werk an, in dem er für den Übergang vom 15. zum 16. Jahrhundert konstatiert: „For the first time in history, Europe lay at the heart of the world.“¹ Implizit zeigt dies jedoch auch eine der jüngsten deutschsprachigen Globalgeschichten, nämlich der erste Band der von Akira Iriye und Jürgen Osterhammel herausgegebenen *Geschichte der Welt*. Darin finden frühe europäische Zivilisationen außerhalb des mediterranen Raums nur in synoptischen Überblickskapiteln oder in Kapiteln mit Titeln wie „Gebiete jenseits der Hochkulturen“ Erwähnung.² Große Teile Europas zählten also über weite Zeitstrecken zweifellos zur globalen Peripherie.³ Zwar weisen archäologische Forschungen auf die aus heutiger Sicht beein-

¹ Siehe: Frankopan 2015, 219. Deutsche Übersetzung: Frankopan 2017, 317.

² Siehe: Iriye/Osterhammel 2017, 57–262.

³ Peripherie und Zentrum sowie die nachfolgend genutzten Begriffe Welt-System, Welt-Imperium und Welt-Wirtschaft sind dem Begriffsapparat von Immanuel Wallerstein entliehen, dessen Welt-System-Analyse eines der einflussreichsten Konzepte für die Entwicklung der modernen Globalgeschichtsforschung darstellt. Zu Wallersteins Welt-System-Analyse siehe neuerdings: Wallerstein 2019.

druckende Verbreitung manch früher Kulturen auf dem europäischen Kontinent hin, darunter zum Beispiel die jungsteinzeitliche Megalithkultur speziell im Westen Europas sowie die eisenzeitliche Kultur der Kelten in weiten Teilen West- und Mitteleuropas. Diese bildeten aber nie klassische Großreiche aus und bestanden vielmehr aus einer Vielzahl an kleineren, durchaus konkurrierenden Herrschaftsgebieten, die jedoch kulturelle Gemeinsamkeiten aufwiesen und wirtschaftlichen sowie technologischen Austausch pflegten.⁴

Im Zeitraum der Antike änderte sich diese Situation dann partiell. Je nach Sichtweise hatten zumindest zwei Welt-Systeme⁵ im Sinne Immanuel Wallersteins ihren Ursprung im südlichen Europa. Dabei handelte es sich einerseits um das Welt-Imperium des kurzlebigen Reiches Alexander des Großen beziehungsweise um die Welt-Wirtschaft dessen hellenistischer Nachfolgereiche sowie um das Welt-Imperium des Römischen Reiches.⁶ Beide wurden jedoch gerade durch ihren Ausgriff über die Grenzen Europas hinaus – im ersten Fall vom Südbalkan in den östlichen Mittelmeerraum und über den Nahen Osten bis nach Zentralasien und Indien, im zweiten Fall von der Apenninenhalbinsel auf den gesamten Mittelmeerraum – erst zu Welt-Imperien. Inwiefern hingegen das spätantike und frühmittelalterliche Byzantinische Reich als Fortsetzung des Römischen Reiches und somit als Welt-Imperium gesehen werden darf, lässt sich diskutieren.

Einhelliger ist die Meinung der modernen globalhistorischen Forschung hingegen im Hinblick auf die übrigen europäischen Reiche während des Mittelalters. So existierten bis zum Beginn der Neuzeit keine nennenswerten Herrschaftsgebiete auf europäischem Boden, die sich als Welt-Imperien bezeichnen ließen. Selbst das Reich der Franken zur Zeit Kaiser Karls des Großen konnte sich mit den islamischen Reichen der Umayyaden und frühen Abbasiden oder gar dem mittel-

⁴ Zur Megalithkultur: Mohen 1989. Zur Kultur der Kelten: Birkhan 1997; Maier 2016.

⁵ Immanuel Wallerstein versteht unter einem Welt-System „...nicht das System der Welt, sondern ein System, das eine Welt für sich ist und das nicht den gesamten Globus umspannen muss...“. Ein Welt-Imperium ist dann, verkürzt gesprochen, ein Welt-System mit einem einzigen politischen Zentrum, aber verschiedenen Kulturen. Eine Welt-Wirtschaft wiederum besteht aus mehreren politischen Zentren und Kulturen. Siehe: Wallerstein 2019, 116.

⁶ Eine Einordnung der hellenistischen Reiche sowie des Römischen Reiches in die Geschichte der Welt sowie kompakte Einzeldarstellungen von Hans-Joachim Gehrke finden sich in: Iriye/Osterhammel 2017, 418–419, 499–596.

alterlichen chinesischen Kaiserreich der Tang- und Song-Dynastie an Bedeutung nicht messen und blieb im Endeffekt von regionaler Bedeutung. Europa nahm somit während des Mittelalters in jenem vormodernen Welt-System, das Asien, Europa sowie Nord- und zum Teil auch Subsahara-Afrika umschloss, eine untergeordnete Rolle ein. Die Zentren lagen im asiatischen Raum, vor allem im islamischen Nahen Osten, Indien und China.⁷

Mit dem maritimen Aufbruch Europas auf und über den Atlantik gegen Ende des Spätmittelalters änderte sich diese Situation aber allmählich. Mehrere westeuropäische Herrschaftsgebiete – allen voran Portugal und Kastilien-Aragón (Spanien) gefolgt von England, den Niederlanden und Frankreich – wurden zu führenden Protagonisten der europäischen Expansion und schrittweise auch zu globalen Playern. Dies gelang einerseits, indem man von Europa aus neue Seehandelsrouten über die Ozeane zu altbekannten und lange ersehnten Zielen wie Subsahara-Afrika, Indien oder China aufschließen konnte.⁸ Diese erwiesen sich dann vielfach als profitabler und leistungsfähiger als die bestehenden Landrouten beziehungsweise Land-Seerouten und führten zum Aufbau eines Netzes europäischer Handelsstützpunkte, später von Kolonialreichen, entlang ihres Verlaufs. Andererseits vermochten die Europäer durch eine Kombination aus technologischem Vorsprung, militärischer Überlegenheit, diplomatischem Geschick und im Endeffekt auch günstigen Begleitumständen die am Ende des 15. Jahrhunderts entdeckte ‚Neue Welt‘ der Amerikas schrittweise zu unterwerfen und parallel dazu beziehungsweise in Folge ökonomisch auszubeuten. Rivalitäten zwischen den aufstrebenden europäischen Seemächten sollten dabei den Aufstieg (West-)Europas im Verlauf der Neuzeit eher beflügeln als hemmen. So galten in Europa geschlossene Verträge und Friedensvereinbarungen mitunter ganz bewusst nicht für die europäischen Kolonialgebiete in Übersee.⁹ Dennoch war es ein langer Weg zur globa-

⁷ Vgl. Abu-Lughod 1989; Ertl/Limberger 2009, 11–28; Preiser-Kapeller 2018, 8–12; Schottenhammer/Feldbauer 2011, 12–26.

⁸ Zur Bedeutung von Seehandelsrouten als Wegbereiter der frühen Globalisierung siehe: Halbartschlager/Obenaus/Sutner 2019.

⁹ Im Rahmen des 1559 geschlossenen spanisch-französischen Vertrags von Cateau-Cambrésis soll bereits mündlich festgelegt worden sein, dass die gefassten Beschlüsse südlich des Wendekreises des Krebses keine Gültigkeit hätten. Siehe: Mattingly 1963.

len Dominanz Europas, da außereuropäische Weltmächte wie das chinesische Kaiserreich der Ming- und Qing-Dynastie oder das Osmanische Reich bis weit herauf in das späte 18. und frühe 19. Jahrhundert zumindest ebenbürtige Konkurrenten der aufstrebenden europäischen (See-)Mächte waren.¹⁰

Im vorliegenden Sammelband soll der Fokus nun auf die Wurzeln und den Beginn dieses Prozesses der maritimen europäischen Expansion, die Europa von der globalen Peripherie hin zur weltweiten Dominanz des 19. und frühen 20. Jahrhundert brachte, gerichtet werden.¹¹ Dies führt uns mitunter weit zurück in das europäische Mittelalter bis zur Herausbildung von elementaren Ideen – geografischen Vorstellungen, aber auch Hoffnungen und Sehnsüchten –, die die Grundlage für die frühe europäische Erforschung der Ozeane, anfangs speziell des Atlantiks, bildeten. Der maritime Aufbruch auf den Atlantik und seine Erforschung gerieten dabei zu einem langwierigen Prozess, der mit kleinen Erfolgen, viel öfter aber mit Scheitern verbunden war. Eine entscheidende Rolle kam ebenso den vielfältigen und meist auf Austauschprozessen beruhenden Innovationen des mittelalterlichen Europas zu, wobei gerade der mediterrane Raum zu einer Keimzelle und treibenden Kraft für Europas Weg auf und über den Atlantik werden sollte. Erste spätmittelalterliche und frühneuzeitliche (Wieder)Entdeckungen europäischer Seeleute am Atlantik und später auf anderen Weltmeeren bauten auf den zuvor gewonnenen Erkenntnissen auf und legten umgekehrt den Grundstein für die Eroberungen und die Errichtung der frühen europäischen Kolonialreiche in Übersee im Zeitraum vom

¹⁰ Eines der einflussreichsten, aber auch oft kritisierten Werke zum Aufstieg Europas zu globaler Dominanz im Zeitraum vom 16. bis zum frühen 20. Jahrhundert mit dem Titel *Das moderne Weltssystem* stammt von Immanuel Wallerstein und ist in vier Teilen erschienen. Siehe: Wallerstein 1986–2012. Eine gute Übersicht über die aktuellen Lehrmeinungen und unterschiedlichen Darstellungen zu diesem Thema bieten unter anderem: Feldbauer/Lehners 2008, 13–30; Hausberger 2015, 14–26; Kleinschmidt 2017, 6–38; Vries 2013, 14–17.

¹¹ Zu den mittelalterlichen Wurzeln der europäischen maritimen Expansion siehe unter anderem: Feldbauer/Liedl/Morrissey 2001; Fernández-Armesto 1987. Interessante sozial- und kulturgeschichtliche Aspekte zu diesem Thema finden sich bei: Abulafia 2008. Der neuzeitliche Beginn der europäischen maritimen Expansion wird in zahllosen Publikationen behandelt. Ein kompakter, gut lesbarer Überblick von 1450 bis 1700 findet sich bei: Marboe 2004. Für den Zeitraum von 1450 bis 2015 – aber mit einem einleitenden Blick zurück ins Mittelalter – siehe: Reinhard 2016.

16. bis zum 18. Jahrhundert, die eine erste Phase der Globalisierung – oftmals als Protoglobalisierung bezeichnet – einläuteten.

Betrachten wir diese, bereits im Titel des Sammelbandes genannte Tetrade aus Ideen und Innovationen, Entdeckungen und Eroberungen jedoch noch einmal genauer. Was ist damit gemeint? Welche Aspekte sollen hier angesprochen werden?

Der Begriff der Ideen subsumiert speziell die geografischen Vorstellungen im mittelalterlichen Europa, die auf antiken Theorien zur Gestalt, dem Aussehen und der Größe der Erde sowie der Verteilung von Land- und Wassermassen darauf basierten. Sie wurden im mittelalterlichen Europa tradiert, teilweise weiterentwickelt und von verschiedenen Protagonisten der frühen europäischen Expansion für ihre Zwecke interpretiert oder gar adaptiert. Ebenso zählt aber die Sehnsucht nach einer Überwindung des Ozeans im Westen, also des Atlantiks, dazu, bei der es sich um eine zutiefst mittelalterliche Idee mit Vorläufern in der Antike handelt.¹² Selten wurde damit jedoch die Hoffnung auf Neuentdeckungen verknüpft, sondern vielmehr ging es um ein Erreichen von Bekanntem oder vermeintlich Bekanntem – darunter Indien und China – über neue maritime Wege. Wichtig ist hier auch zu verstehen, dass in der mittelalterlichen europäischen Vorstellungswelt der Atlantik zwar ein weiträumiger, aber keinesfalls ein leerer Ozean war. Zahllose Inselwelten als auch Festlandzonen – aus heutiger Sicht sowohl fiktive als auch reale – lagen verstreut über oder an diesem westlichen Ozean. Zu ihnen zählten unter anderem die Brendansinseln, Vinland oder die Fortunaten, die es zu erreichen galt und die mit Hoffnungen und Vorstellungen von Wundern, Reichtümern oder besseren Lebensbedingungen verknüpft waren.¹³

Beim Begriff der Innovationen gilt es Vorsicht walten zu lassen. In der Geschichtsforschung des 19. und frühen 20. Jahrhunderts – vor allem in der Nationalgeschichtsschreibung ehemals führender europäischer Kolonialmächte sowie in der Wissenschafts- und Technikgeschichte – dominierte mitunter die Suche nach unbedingt notwendigen Innovationen für den Beginn der maritimen Expansion und der Ausbreitung der europäischen Kolonialreiche in Übersee. Es galt damit aufzuzei-

¹² Vgl. Baumgärtner 2019, 251–253.

¹³ Vgl. Obenaus 2009.

gen, dass Seefahrer, Forscher oder Erfinder einer bestimmten Nation durch gewisse wissenschaftliche oder technische Neuerungen den Weg zur europäischen Überwindung der Weltmeere und damit zur globalen Dominanz Europas geebnet hätten. Dieser Denkansatz stellt aus heutiger Sicht aber eine klare Sackgasse dar. Der Weg Europas auf den Atlantik und darüber hinaus wurde gerade während des Mittelalters, aber auch noch am Beginn der Frühen Neuzeit mit sehr unterschiedlichen Mitteln gesucht, bei denen Scheitern und Erfolg durchaus eng nebeneinander lagen. So existierten in Europa durch das gesamte Mittelalter hindurch unterschiedliche Schiffbautraditionen, die erst ab dem Spätmittelalter in einen verstärkten Austauschprozess traten und danach schrittweise miteinander verschmolzen. Eine klare Dominanz einer dieser Traditionen lässt sich dabei nicht erkennen. Die Kartografie oder gar die Navigation mit nautischen Instrumenten hingesteckt überhaupt noch in ihren Kinderschuhen, war viel mehr ein erlerntes Handwerk als eine ernstzunehmende Wissenschaft und trug meist wenig zum Erfolg oder Scheitern von frühen atlantischen Entdeckungsfahrten bei.¹⁴ Ebenso gab es für die Errichtung der europäischen Kolonialreiche in Übersee nicht das eine erfolgversprechende Modell, sondern auch hier zeigten sich unterschiedliche Vorgehensweisen und Muster, wobei bei weitem nicht alle von Erfolg gekrönt waren. Monokausale Erklärungen, wie es zum langfristigen Erfolg der europäischen maritimen Expansion und dem Aufbau der europäischen Kolonialreiche in Übersee kam, kann und will die heutige Forschung und dieser Band also nicht anbieten. Dennoch soll gezeigt werden, welche neuen Erkenntnisse und Entwicklungen – Innovationen also – die Bewältigung des Atlantiks und der Weltmeere sowie die Ausbreitung der frühen europäischen Kolonialreiche in Übersee zumindest begünstigten.

Unter dem Begriff Entdeckungen soll den durch europäische Seeleute seit dem Mittelalter erschlossenen maritimen Räumen ebenso wie den auf neuen Seerouten erreichten oder aus europäischer Sicht tatsächlich neuentdeckten Inseln und Festlandgebieten jenseits der Meere nachgespürt werden. Dabei muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass der mittelalterliche maritime Aufbruch auf den Atlantik grundsätzlich mit dem Ziel einherging, bekannte oder vermeintlich bekannte Inseln und Festlandgebiete zu erreichen, selten hingegen, um gänzlich Neues

¹⁴ Eine gute Überblicksdarstellung zu Schiffbau und Nautik im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa findet sich bei: Marboe 2009.

zu entdecken. Erst mit der schrittweisen Erforschung der Ozeane durch europäische Seeleute lösten sich dann viele der fiktiven Ziele gleichsam in Luft auf und die Weite der Meere wurde erkannt. Dennoch bildete die Hoffnung auf neue Seerouten, um profitable Handelsverbindungen zu außereuropäischen Weltreichen aufzuschließen und mit diesen möglicherweise sogar Bündnisse gegen gemeinsame Gegner – hier dienten die islamischen Reiche im östlichen Mittelmeerraum, wie das Mamlukenreich oder das Osmanische Reich, wiederholt als Feindbild – weiterhin einen ausreichenden Antrieb für die Fortführung der Entdeckungsfahrten. Dass man im Rahmen der Suche nach neuen Routen zu quasi ‚altbekannten‘ Zielen dann aber gänzlich Neues finden sollte, war so nicht vorgesehen. Und so bildete die europäische Entdeckung der Amerikas ein völlig unerwartetes, von zeitgenössischen Protagonisten anfangs auch durchaus bezweifelt Ereignis, das neue Herausforderungen für Europa mit sich brachte, sich jedoch als Baustein zur späteren Etablierung der globalen Dominanz herausstellen sollte. Danach änderte sich auch die europäische Sicht auf die Welt, da nun der Suche nach aus europäischer Sicht noch gänzlich unbekannt Gebieten ein klarer Platz im Rahmen der Entdeckungsfahrten eingeräumt wurde und das interessierte und zunehmend sensationslüsterne Bildungsbürgertum Europas mehr und mehr nach Berichten um reale und mitunter auch fiktive Entdeckungen von neuen Ländern und Völkern gierte.¹⁵

Der Begriff der Eroberungen schließlich weist auf jene Mittel hin, mit denen die europäischen Mächte ihre Kolonialreiche in Übersee errichteten. Unterschiedliche Modelle kamen dabei zur Anwendung, aber nur selten geschah dies auf rein friedlichem Weg. Militärische Konflikte mit der indigenen Bevölkerung traten früher oder später in so gut wie allen europäischen Besitzungen in Übersee auf und prägten diese nachhaltig. Dabei soll unter dem Begriff Eroberungen jedoch nicht nur der Darstellung des jeweiligen Prozesses der Unterwerfung außereuropäischer Völker oder der Etablierung der frühen europäischen Kolonialreiche sowie der damit verbundenen wirtschaftlichen Implikationen Raum geboten werden. Gerade geschichtskulturelle Aspekte dieser Entdeckungen und Eroberungen, wie die Wahrnehmung des jeweils anderen aus Sicht der Europäer als auch der Indigenen, die Reaktion der indigenen Bevölkerungsgruppen auf die europäische Missionstätigkeit oder auch der transkontinentale Austausch von Menschen, Tieren

¹⁵ Dazu unter anderem: Abulafia 2008; Schmitt 1987; Schmitt 1988.

und Nutzpflanzen verbunden mit einem nie zuvor dagewesenen Wissens- und Technologietransfer müssen dabei berücksichtigt werden.¹⁶

Die vier dargelegten Aspekte bilden somit in Summe eine gewisse Struktur für die in diesem Band angestrebte Darstellung der Ursprünge und Frühphase der maritimen europäischen Expansion. Ohne Zweifel werden sie zwar nicht in jedem der nachfolgenden Beiträge klar angesprochen oder gar zu gleichen Teilen berücksichtigt. Dies ist schon allein aufgrund des jeweiligen Themas und der damit verbundenen Spezialisierung weder möglich noch sinnvoll. Dennoch empfiehlt es sich, sie bei der Lektüre dieses Buches im Hinterkopf zu behalten, um den Blick auf das große Ganze nicht aus den Augen zu verlieren.

Werfen wir nun noch einen kurzen Blick auf die insgesamt elf Beiträge dieses Sammelbandes:

Den Auftakt macht René Tebel, der sich der schwierigen Aufgabe angenommen hat, die großen Entwicklungslinien im Schiffbau, den Stand der Navigationstechniken sowie die geografischen Vorstellungen und Kenntnisse von der Welt am Übergang vom Mittelalter zur Frühen Neuzeit in Europa nachzuzeichnen und somit die technisch-naturwissenschaftlichen Hintergründe dieses Aufbruchs auf den Atlantik darzulegen.

Daran schließen vier Beiträge zu den weitverzweigten Wurzeln der maritimen europäischen Expansion an. Hier beginnt Johannes Preiser-Kapeller, der die Geschichte der Atlantikerkundung bis weit in die Antike zurückverfolgt, grundsätzlich seinen Hauptfokus aber auf irische, skandinavische und arabische Atlantikfahrten im Früh- und Hochmittelalter legt.

John Morrissey wiederum zeigt in seinem Beitrag, dass die grundlegenden Strukturen der frühneuzeitlichen europäischen Kolonialmodelle in Übersee von italienischen Seehandelsstädten bereits während des Mittelalters im Mittelmeer- und Schwarzmeerraum entwickelt und erprobt wurden.

Der zunehmenden Vernetzung der beiden führenden europäischen Wirtschaftszentren in Norditalien und Nordwesteuropa, die ab dem Spätmittelalter erstmals über eine bald immer stärker frequentierte atlantische Seehandelsroute erfolgte, spürt Stephan Nicolussi-Köhler nach.

¹⁶ Dazu unter anderem: Abulafia 2008; Schmitt 1987; Schmitt 1988.

Andreas Obenaus beleuchtet gleichsam den Vorabend Europas maritimer Expansion, beginnend mit den weit gesteckten Zielen süd- und westeuropäischer Seeleute, Fernhändler und Adelige bei ihren Atlantikexpeditionen im ausgehenden 13. Jahrhundert bis hin zu den ersten realen Erfolgen bei der Inbesitznahme und Kolonialisierung der Kanaren, des Madeira-Archipels und der Azoren während des 14. und 15. Jahrhunderts.

Weitere vier Beiträge zeigen die besondere Stellung der iberischen Mächte Portugal und Spanien im Rahmen der Frühphase der maritimen Expansion Europas. So zeichnet zum Auftakt Franz Halbartschlagler Portugals langen, aber mit Erfolg gekrönten Weg bei der Umrundung Afrikas während des 15. Jahrhunderts nach, der bekanntlich zum Aufschluss eines Seewegs von Europa nach Indien führte. Dabei widmet er sich auch ausführlich den wirtschaftlichen Interessen sowie den frühen kolonialen Aktivitäten der Portugiesen entlang Afrikas Atlantikküste.

Friedrich Edelmayer beschreibt danach die Auswirkungen der Integration des amerikanischen Doppelkontinents in die frühen Globalisierungsprozesse des 16. und 17. Jahrhunderts mit ihren weitreichenden Folgen für die ‚Alte Welt‘ – bestehend aus Europa, Afrika und Asien – sowie den viel dramatischeren Konsequenzen für die ‚Neue Welt‘ der Amerikas.

Der gegenseitigen Wahrnehmung von Indigenen und Europäern im Rahmen der frühen Kulturkontakte in den Amerikas widmet sich Astrid Windus. Sie zeigt, wie vermeintliches antikes und mittelalterliches ‚Wissen‘ über außereuropäische Welten in die Sichtweise der frühen europäischen ‚Entdecker‘ einfluss, und gibt umgekehrt – trotz des geringen Quellenbestands – einen Einblick in die Wahrnehmungen der Indigenen von den europäischen Neuankömmlingen.

Eberhard Crailsheim geht schließlich der Frage nach, wie Portugiesen und Spanier ihre frühen Kolonialreiche in den Amerikas und in Asien während des 16. und beginnenden 17. Jahrhunderts aufbauten, verwalteten und im Endeffekt auch kontrollierten.

Bewusst vernachlässigt wurden in diesem Sammelband, der sich ja primär den Wurzeln und der Frühphase Europas maritimer Expansion widmet, der Blick auf die nordwesteuropäischen Seefahrts- und späteren Kolonialmächte England, Niederlande und Frankreich. Einen gewissen Ausgleich dafür bietet jedoch der Beitrag von Andrea Komlosy, die die wirtschaftlichen und sozialen Folgen Europas maritimer Expansion bis herauf ins 18. Jahrhundert thematisiert und dabei vor allem auf neue

Formen der Arbeitsteilung und den zunehmenden ungleichen Tausch im transatlantischen Raum aus globalhistorischer Perspektive fokussiert.

Von Birgit Tremml-Werner stammt der Schlussbeitrag dieses Sammelbands, der mit drei Fallbeispielen zur Expansion vormoderner Reiche (Russland, Qing-China und Tokugawa-Japan) in Asien aufwartet und als Denkanstoß gedacht ist, die gerade in der älteren Fachliteratur häufig postulierte Sonderstellung der europäischen (maritimen) Expansion kritisch zu hinterfragen und im Endeffekt aufzubrechen.

Abschließend gilt es noch zwei kurze Fragen zu klären, nämlich wozu und wem dient dieses Buch eigentlich?

Erklärtes Ziel dieses Sammelbandes ist es, einen kompakten Überblick zu den mittelalterlichen Wurzeln und dem frühneuzeitlichen Beginn der europäischen maritimen Expansion zu geben. Damit wird ein maßgeblicher Prozess jener Phase der europäischen Geschichte beleuchtet, in der Europa sich von einer Peripherie zum Zentrum eines neuen atlantischen Welt-Systems, ab dem 19. Jahrhundert sogar zum Zentrum einer ersten Weltwirtschaft entwickelte. Dies geschieht dabei im Hinblick auf die zuvor erwähnten grundlegenden Ideen und begünstigenden Innovationen sowie in Anbetracht der zahlreichen misslungenen, aber natürlich auch erfolgreichen Entdeckungen und Eroberungen – einschließlich der damit verbundenen Implikationen. Aufgrund der geforderten Kürze und Prägnanz der Artikel richtet sich dieser Band nicht primär an ein mit der Materie vertrautes und an neuen Forschungsergebnissen interessiertes Fachpublikum, sondern vielmehr an interessierte Laien sowie Studierende der Geschichtswissenschaften am Beginn ihrer Ausbildung.

Literatur

- Abulafia 2008 = David Abulafia: *The Discovery of Mankind. Atlantic Encounters in the Age of Columbus*, New Haven–London 2008.
- Abu-Lughod 1989 = Janet L. Abu-Lughod: *Before European Hegemony. The World-System A.D. 1250–1350*, Oxford 1989.
- Baumgärtner 2019 = Ingrid Baumgärtner: *Neue Karten für die Neue Welt? Kartographische Praktiken der Exploration*, in: Raimund Schulz (Hg.): *Maritime Entdeckung und Expansion. Kontinuitäten, Parallelen und Brüche von der Antike bis in die Neuzeit (Historische Zeitschrift Beihefte 77)*, Berlin–Boston, 2019, 243–268.
- Birkhan 1997 = Helmut Birkhan: *Kelten. Versuch einer Gesamtdarstellung ihrer Kultur*, Wien 1997.