2. Abschnitt.

Die hauptsächlichsten seefahrenden Völker.

§ 19. Einleitung.

Suchen wir jetzt in knappen Umrissen die Völker zu zeichnen, welche das Schiff gebrauchten und in solcher Weise ausbildeten. Es werden damit zugleich die Wege angedeutet sein, welche durch sie der Seeverkehr genommen hat. Zur leichtern Übersicht teilen wir die nicht kleine Zahl der beteiligten Völker in die der alten Zeit, des Mittelalters und der neueren Zeit.

I. Die seefahrenden Völker des Altertums, Phönizier, Griechen, Karthager und Römer.

§ 20. Die Phönizier.

Im Vordergrunde dieser Betrachtung stehen natürlich die Phönizier. — Sie befuhren das ihnen benachbarte Meer und entwickelten einen lebhaften Verkehr mit den zahlreichen Inseln desselben und mit den langgestreckten Küstenrändern der es einrahmenden Länder. Schon sehr früh hatten sie auf Cythera im lakonischen Busen ihre Niederlassung, um der für sie wichtigen, daselbst besonders häufigen Purpurmuschel nachzugehen. Die Kadmea in Theben aber zeugt davon, daß ihr Einfluß oft auch tiefer in das Festland hineindrang. Das war ganz besonders der Fall an der Mittelmeerküste Afrikas und auf der pyrenäischen Halbinsel. Dort sollen nicht weniger als 400 Städte phönizischen Ursprungs gewesen sein oder

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

doch phönizischen Einfluß erfahren haben. Von dem in Spanien gelegenen Tartessus trugen aber ihre größten und stolzesten Handelsschiffe ihren Namen Tarsisch-Schiffe. — Da das berühmte Gades, das heutige Cadix, ihre Koloniestadt war, so gingen ihre Fahrten nach dem Westen jedenfalls über die Säulen des Herkules hinaus. — Ob sie auch an die westlichen Küsten Europas, nach England zu den Zinninseln, und gar an die Bernsteinküste des baltischen Meeres gekommen seien, hat sich nicht entscheiden lassen. Da die Fahrten dahin an sich wohl ausführbar waren, und der phönizische Schiffer die dazu nötige Kühnheit durchaus besaß, so sind manche, wie Heeren, geneigt, dieselben unbedenklich anzunehmen, während andere lieber zu der Ansicht neigen, daß sie Zinn und Bernstein auf dem Wege des Zwischenhandels erhalten hätten. Jedenfalls gingen durch eine geraume Zeit ihre Fahrten hoch in das ägäische Meer und wohl in das schwarze Meer hinauf, bis daselbst die Griechen Kleinasiens und des Festlandes ihre gelehrigen Schüler geworden. Einen besonders regen Verkehr unterhielten sie mit Ägypten, und in der Zeit des Königs Hiram und Salomo belebten phönizische Handelsflotten auf ihren rätselhaften Ophirfahrten ohne Zweifel das rote Meer. Während einige als Ziel dieser Fahrten Gebiete der ostafrikanischen Küste (das dritte Indien) ansahen und sich durch die Schiffsfrachten, Gold, Elfenbein, Affen zu dieser Annahme genötigt glaubten, lassen andere die phönizischen Segel unbedenklich nach dem eigentlichen Indien gehen und finden den Anhalt dafür in der Benennung der Waren, welche auf Indien hinweise (Lassen, Ritter). Heeren, welcher mehr der ersteren Ansicht war, ließ die Phönizier die Waren des eigentlichen Indien in dem arabischen Gerrha in Empfang nehmen und durch arabische Karawanen nach Norden befördern.

Die Phönizier waren jedenfalls das bedeutendste Handels-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

volk ihrer Zeit, und ihre Schiffahrt war für ihren Handel ein hochwichtiger Faktor. Vergl. Ezechiel c. 27, Jesaias c. 23. Als aber Tyrus durch Alexander zerstört und an einem so überaus günstigen Punkte Alexandrien erbaut worden war, da mußte die phönizische Küste veröden, und selbst in Ägypten wurden nun mehr und mehr die Griechen die vollen Erben der Phönizier. Bevor wir jedoch diese verlassen und zu den Griechen übergehen, schulden wir jenen noch die Erwähnung, daß es phönizische Schiffer waren, welche nach Herodots Zeugnis unter dem ägyptischen Könige Necho Afrika umschifften. Vom roten Meere ausfahrend kehrten sie im dritten Jahre durch die Säulen des Herkules zurück. Dabei sahen sie, was dem Vater der Geschichte unglaublich schien, uns selbstverständlich ist, die Sonne zur Rechten, nach Norden.

§ 21. Die Griechen.

Die nächsten Schüler der Phönizier waren die Griechen, zunächst auf der kleinasiatischen Küste, Leleger, Karer — Milet, dann auch auf dem eigentlichen Festlande, wo sich Ägina, Chalcis, Korinth und, seit Pisistratus, Athen auszeichneten. Als Pisistratus aus Athen vertrieben in Sigeon weilte, war er eifrig bemüht, seine Handelsverbindungen zu pflegen und zu erweitern, und hierin fuhr er als Tyrann emsig fort. So begann mit den Pisistratiden der athenische Handel. Durch Themistokles wurde Athen die bedeutendste Seemacht in Griechenland und war zum Haupte des griechischen Seebundes bestimmt. Das Glänzendste an Schiffen brachte die Stadt zur Expedition nach Sicilien zu stande. Das athenische Volk war berauscht von Freude über die Größe einer Stadt, welche eine so stolze Flotte in See schicken könne.

Die Griechen waren emsige und rührige Leute, um auf den von den Phöniziern gebahnten Wegen ihre einträglichen Geschäfte zu machen. Das ägäische Meer mit seinen zahlreichen Inseln und vielgezackten Küsten, die Küstenränder des

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

schwarzen Meeres, wie das südliche Italien (Großgriechenland) waren der Hauptschauplatz ihrer Thätigkeit. Aber auch Massilia, das heutige Marseille, welches seiner maritimen Bedeutung noch heute seine Größe verdankt, war griechischen Ursprungs. (Phokäa) In Ägypten wurden sie die Erben der Phönizier und hatten in dem wichtigen Alexandrien lange Zeit den ganzen Handel, wie gleichfalls in Byzanz.

Fast überall waren die Griechen die Erben der Phönizier; aber auf die weiten gefahrvollen Fahrten derselben ließen sie sich nicht ein; diese überließen sie vielmehr den Söhnen derselben, den Karthagern.

§ 22. Die Karthager.

Die Karthager, diese weit nach Westen vorgeschobenen Abkömmlinge der Phönizier, haben, als der Glanz des phönizischen Doppelgestirns Sidon-Tyrus erblichen, den Ruhm der Ahnen forterhalten. Wie sie auf Sizilien, Korsika, in Spanien ihren Einfluß ausgebreitet haben, ist aus den punischen Kriegen bekannt genug. Auch läßt das rasche Erstarken und Wiederaufblühen Karthagos nach dem großen Hannibalischen Kriege ahnen, wie wirklich groß und bedeutend die Verbindungen gewesen sein müssen, welche sie nach allen Seiten unterhielten. — Die Karthager besuchten auch die oceanischen Küsten Europas, kamen nach England und Schottland und den diesen nördlich vorgelagerten Inseln, drangen vielleicht gar bis Island vor. Und eben so fuhren sie an die Westküste Afrikas und gelangten sogar bis zu den Inseln des grünen Vorgebirges. Der Schiffahrtsbericht eines Karthagers Hanno ist wohl das interessanteste Aktenstück aus der Geschichte der alten Schiffahrt. Auf Beschluß des karthagischen Senates liefen 60 Fünzigruderer mit 30 000 Männern und Weibern nebst Zubehör aus, um auf der Westküste Afrikas die karthagischen Kolonien zu stärken und neue anzulegen. Man kam wahrscheinlich bis in den Busen von Guinea. (Natur

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

und Offenbarung, 1862, p. 64). — Daß die ganze, reiche Litteratur der Karthager mit dem Volke untergegangen, ist auch für die Geschichte der Schiffahrt ein herber Verlust.

Die punischen Kriege brachen die Kraft dieses seefahrenden Volkes, indem sie die mächtige Handelsstadt von der Küste verdrängten. Man hätte erwarten mögen, daß nun die stolzen Sieger die große Erbschaft angetreten und die Weiterentwickelung des bisher Gewonnenen übernommen hätten.

§ 23. Die Römer.

Die Römer haben eine Weltherrschaft gegründet und das Reich mit einem bewunderungswürdigen Rechte und mit einer einheitlichen Kultur durchdrungen; aber in der Geschichte der Schiffahrt sind sie kaum weiter zu erwähnen, als um die verwunderliche Thatsache zu konstatieren, daß sie auf diesem hochwichtigen Gebiete so zu sagen nichts geleistet haben. Sie haben sich damit eingeführt, daß sie die Schiffe der eroberten (griechischen) Städte zerschlugen und die Schnäbel derselben als Siegeszeichen auf dem Forum ausstellten. Als sie Tarent belagerten, mußten sie von den Karthagern das Anerbieten hören, daß man ihnen wohl mit karthagischen Schiffen die Stadt von der Seeseite einschließen wolle, und als sie dann bald darauf mit den Karthagern in Streit gerieten, mußten sie nach einem gestrandeten karthagischen Schiffe ihre Schiffe bauen und auf dem Lande ihre Ruderer einüben. Daß Duilius dennoch mittelst der Enterhaken die erste Schlacht gewann, war ja alles Mögliche, und es ist verzeihlich, wenn die Römer darüber sich wie Kinder freuten. Aber ihre Unerfahrenheit kam ihnen doch auch teuer genug zu stehen. Sie verloren durch die Stürme so viele Flotten, daß sie bei Todesstrafe verboten, die Wiederaufnahme des Seekrieges zu beantragen. Deshalb war die verhältnismäßig schöne Flotte des Lutatius Catulus ein Unternehmen von Privaten. — Der Seedienst war eben in den Augen der Römer unehrenvoll oder

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

doch wenig ehrenvoll. Für den Seekrieg gegen die Seeräuber, namentlich in den Tagen des Pompejus und des Augustus, haben sie ja manches geleistet; aber was im Grunde doch mehr interessiert, die Handelsschiffahrt überließen sie so ziemlich ganz den rührigen Griechen. Diese mußten ihnen ihre Weltstadt mit dem nötigen Getreide von Sicilien, Ägypten und von dem schwarzen Meere her versorgen und von Konstantinopel und Alexandrien heranbringen, was das verfeinerte römische Leben für sich verlangte. Um diese Zufuhren zu sichern, haben sie, wie für Beseitigung der Seeräuber, so auch für Verbesserung der Hafenanlagen, für Warnungssignale und Leuchttürme nicht Geringes aufgeboten und so der Schiffahrt indirekt gute Dienste geleistet. „Ihnen fehlte der Entdeckungsgeist: sie waren kein Handelsvolk, ganz verschieden von den Griechen, Phöniziern, Karthagern. Als Seefahrer blieben die Römer ungeübt, weil sie, wie die kontinentalen Perser, die Phönizier, so ebenfalls die im Seewesen erfahrenen Völker sich unterwarfen: die Etrusker, Karthager, Sikelioten, Massilier und andere Griechen, die aber unter römischer Herrschaft in dieser Kunst und Wissenschaft eher zurückgingen, als daß sie darin gefördert worden wären“ . . . . „Aber auch diesem Wege (über Alexandrien nach Indien) folgten die Römer nicht selbst, sondern ließen andere die Geschäfte betreiben und die Seefahrten nach Indien machen.“ Geschichte der Erdkunde . . . v. Carl Ritter, herausgegeben von H. A. Daniel, p. 93—97.

Erst später, als das große Weltreich längst in Trümmer gegangen, als die Fluten der germanischen Wanderung sich wieder beruhigt hatten, trat in Italien ein großer Umschwung ein. Da traten neben dem für die Schiffahrt hochwichtigen (griechischen) Amalfi mit seinem berühmten Seerecht und dem verbesserten Kompaß auch norditalienische Städte hervor und überflügelten sogar schon bald die tüchtigen Schiffer der Balearen und Cataloniens. Die Städte Pisa, Genua und

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Venedig nehmen für die Schiffahrt des Mittelalters an erster Stelle das Interesse in Anspruch. Die glänzende Entwickelung der italienischen Städte in der Zeit der salischen und staufischen Kaiser war recht eigentlich die Frucht der sich immer mehr hebenden Schiffahrt und der dadurch erzeugten kräftig sich entwickelnden Industrie.

II. Die seefahrenden Völker des Mittelalters. Genua und Venedig. — Die deutsche Hansa. — Die Araber.

§ 24. Die Schiffahrt Genuas und Venedigs.

Das alte Byzanz, schon in den Tagen des Demosthenes von hervorragender Bedeutung, seit Konstantin dem Großen der Sitz des glänzenden prachtliebenden Kaiserhofes, war die Stadt, wo die Erzeugnisse der Ufer- und Hinterländer des schwarzen Meeres mit den Produkten der großen mittelasiatischen Karawanenstraßen zusammentrafen. Daneben war namentlich seit der weisen Regierung der Ptolemäer Alexandrien der Punkt, an welchem zusammenfloß, was das östliche Afrika, Arabien und Indien dem Markte boten. Diese Städte waren, wie schon angedeutet, gleichsam die natürlichen Brennpunkte der griechischen Schiffahrt. Aber allmählich stellten sich auf beiden Plätzen italienische Schiffe ein und eröffneten eine immer lästiger werdende Konkurrenz. Genuas Schiffe gingen hauptsächlich nach Constantinopel und dem schwarzen Meere, während die Venetianer vorwiegend mit der syrischen Küste und Alexandrien verkehrten.

Einen besonders günstigen Einfluß auf die Hebung der italienischen Schiffahrt übten die im 11. Jahrhundert sich mehrenden Pilgerfahrten nach dem h. Lande und namentlich die 1095 beginnenden Kreuzzüge. Die meisten der 1800 Schiffe, welche der h. Ludwig zu seinem Kreuzzuge gebrauchte, waren von Genua und Pisa gemietet. — Ganz besonders für Venedigs Schiffahrt waren die Kreuzzüge von

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

großem Nutzen. Denn die Venetianer verstanden es meisterhaft, mit dem Dienste für die Sache des Kreuzes die Förderung ihrer Handelsinteressen zu verbinden. So arbeiteten sie sich allmählich zur ersten Handelsmacht im Mittelmeere empor. Selbst im schwarzen Meere ging der Einfluß der Genuesen gegen den venetianischen mehr und mehr zurück. Ein Krieg, welcher über den Handel nach dem schwarzen Meere ausbrach, endigte (nach 125 Jahren) 1381 mit dem Siege Venedigs. Die Republik Venedig wurde damit die erste See- und Handelsmacht des Mittelmeeres und die Hauptvermittlerin der wichtigen asiatischen und ostafrikanischen Handelsprodukte für Europa. Seit 1176, wo sie die Flotte des Staufenkaisers besiegt, fuhr alljährlich am Himmelfahrtstage auf dem Prachtschiffe Bucentoro der Doge mit seiner hohen Umgebung, umschwärmt von einer Unzahl festlich geschmückter Barken, auf das Meer hinaus und warf einen goldenen Ring hinein, zum Zeichen der Vermählung Venedigs mit dem Meere und der Herrschaft über dasselbe.

Am Ende des 14. Jahrh. zählte die Handelsflotte Venedigs 3000 Schiffe. Die Blütezeit des Verkehrs mit Syrien und Ägypten war 1400—1453, nachdem Venedig durch einen Vertrag mit dem Sultan von Ägypten das Monopol des ägyptischen Handels erhalten hatte. 1486 erwarb es Cypern.

Die Eroberung Constantinopels durch die Türken 1453, die Entdeckung des Seeweges nach Indien und die Eroberung Ägyptens durch die Türken 1517 zerstörten den Handel Venedigs vollständig.

Daß sich unter den Bürgern einer solchen Handelsrepublik wiederholt Männer gefunden haben, welche sich um den Handel überhaupt und um die Schiffahrt insbesondere namhafte Verdienste erworben haben, ist selbstverständlich. „Ihr", der Republik Venedig, sagt Carl Ritter, „gehört der größte Landwanderer Marko Polo, ihr der größte Entdecker und Seefahrer Aloiso da Cadamosso, ihr der größte Geograph

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

und Kartenzeichner des Mittelalters Fra Mauro." Seit dem Ende des 13. Jahrh. besuchten venetianische Handelsschiffe die westlichen Küsten Europas und kamen nach Lissabon, Brügge, Antwerpen, um für ihre gesuchten Handels- und Industrieprodukte Rohmaterialien einzutauschen, welche nordische Schiffe nach diesen Plätzen brachten. So führt uns die Blütezeit Venedigs zu der damals hochentwickelten Schiffahrt der nördlichen Meere.

§ 25. Die Hansa. — Normannen

Jahrhunderte lang waren nordische Schiffer mit flachen, die Seichten und Untiefen leicht überwindenden Fahrzeugen eine gefürchtete Plage der Inseln, wie der Westküsten Europas gewesen. Die Normannen erschienen als Dänen schon in der merovingischen Zeit, und die Errichtung der schleswigschen Mark durch Karl den Großen war gegen sie gerichtet. Als daher die Nachfolger Karls des Großen seiner Thatkraft ermangelten, vervielfältigten sie ihre Raubzüge und dehnten dieselben immer weiter aus. Sogar Spanien, Italien und Afrika hatten von ihnen zu leiden, mehr noch England und Friesland und am meisten der westliche Teil des Frankenreiches. In die Flüsse tief hinein fahrend plünderten sie die Ufergegenden, zerstörten die Kirchen und äscherten die Städte ein. So Antwerpen, Rouen, Rennes, Nantes, Varennes, Bremen. Andere Städte, wie Bordeaux, Gent, Aachen, Trier, Cöln wurden geplündert. Mehrmals wurden sie mit schweren Geldsummen zur Rückkehr vermocht. Die Absetzung Karls des Dicken erfolgte, weil seine Regierung keinen Schutz gegen sie gewährte. So begreift sich, daß Arnulf durch seinen entscheidenden Sieg bei Löwen 891 ein ähnliches Ansehen weithin erlangte, wie einst Karl Martell durch seinen Sieg über die Mauren. — 912 gab Karl der Einfältige an Rollo die nach ihnen benannte Normandie, und das Christentum milderte nun allmählich die Sitten dieser so lange furchtbaren Schiffer. 1016 siedelte der Kaiser Heinrich II.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Normannen in Apulien an. Mit der Gründung des Normannenstaates auf Sizilien unter Robert, 1060—90, wurde die weite Schlachtlinie der Sarazenen in ihrem Centrum durchbrochen. — Wie einst im ägäischen Meere aus den Lelegern und Karern, so erwuchsen auch aus den Bewohnern der nordischen Küsten allmählich eifrige Handelsleute, deren Schiffe jetzt alle jene Küsten friedlich besuchten, welche sie einst durch ihre Räubereien und Verwüstungen in Schrecken gesetzt hatten. Der Höhepunkt dieser Entwickelung in den nordischen Gewässern wird durch den großen Handelsbund bezeichnet, welchen man die deutsche Hansa nennt, und welcher um 1250 aus mehren einzelnen Hansen erwuchs. Der Schauplatz der Hansathätigkeit waren hauptsächlich die Ostsee und die Nordsee, von deren Küstenländern man die Landesprodukte entgegennahm und denen man die eigenen und ganz besonders, was durch Venedigs Vermittelung über See oder auch zu Lande durch Deutschland hereingekommen war, übermittelte.

Die Hansa ist nicht blos für ein deutsches Gemüt eine angenehme Erscheinung; sie ist eins der interessantesten Gebilde der Zeit. Daß sie mit dem Könige von Dänemark Krieg führen, den König von Schweden durch ihre Handelssperre zur Aufhebung lästiger Zölle zwingen konnte, war vielleicht das wenigste. Bewunderungswürdig ist die weite Ausbreitung ihrer Thätigkeit, über Nowgorod, Reval, Stockholm, Bergen, London, Lissabon u. s. w.; merkwürdig ist die große Zahl der Städte, bis 90, welche zu dem Bunde gehörten; beachtenswert sind die gesunden Prinzipien, welche sie ihren Angehörigen zur Nachachtung vorschrieb. Hamburg ist gewissermaßen der Haupterbe der Hansa geworden. Seine großartige und nachhaltige Entwickelung ist gewiß zu einem nicht geringen Teile seiner Lage an einer der Hauptpulsadern Deutschlands und der für große Seeschiffe zugänglichen Tiefe des Flusses zu

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

danken. Aber sollte nicht auch der Geist der Hansa, der hanseatische Grundsatz: „Ein hanseatisches Schiff darf nur gute tadellose Ware verfrachten," sein Teil dazu beigetragen haben? „Hamburg," sagt Gute, „verdankt seinen enormen Aufschwung einerseits seiner dem Welthandel in großartigem Maßstabe obliegenden Bevölkerung, die sich bei allen Handelsstaaten durch die Solidität ihrer Geschäftsverbindungen in Achtung zu versetzen wußte, ohne daß eine Großmacht zum Schutze ihrer Flagge hinter ihr stand." ...

Für Deutschland ist es ganz besonders bemerkenswert, daß so viele, tief auf dem Festlande gelegenen Städte, wie Frankfurt a. O., Breslau, Magdeburg, Minden, Münster, Dortmund, Soest, Paderborn, Mitglieder der Hansa waren. Diese so überraschende Erscheinung rührte vor allem daher, daß sie die Vermittler zwischen Italien (Venedig, Genua, Mailand) und unsern nordischen Küsten waren. Die blühende Handelsschiffahrt Venedigs und der Hansa wirkten auf das zwischen liegende Land ein, welchem in dem christlich abendländischen Kaiser der erste Regent der Zeit angehörte. Durch die Oceanfahrten und Entdeckungen der Portugiesen und Spanier am Ende des 15. und zu Anfang des 16. Jahrh. trat eine wesentliche Verschiebung der bisherigen Verhältnisse ein. — Doch zuvor ist noch ein flüchtiger Blick auf jenes Volk zu werfen, welches das ganze Mittelalter hindurch die wichtigsten Handelsprodukte an die Küste des Mittelmeers lieferte, — auf die Araber.

§ 26. Die Araber.

Selbst im Besitze eines der wichtigsten Erzeugnisse, des Weihrauchs, auf zwei Seiten von den wichtigsten Meerbusen, dem persischen und dem erythräischen, umgeben und dadurch zugleich mit jenen Ländern in natürlicher Verbindung, welche Jahrtausende hindurch dem Verkehrsleben die kostbarsten Produkte geliefert, waren die Araber die von der

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Geschichte geschaffenen Vermittler des Verkehrs zwischen dem Kulturbecken des Mittelmeers und den Küstenländern und Inseln des indischen Oceans. Noch mehr als die Phönizier waren sie zu einer hochwichtigen Vermittlerrolle bestimmt, und bei den so überaus günstigen Wind- und Stromverhältnissen, welche sie antrafen, kann es durchaus nicht wunder nehmen, daß die Europäer bei ihrem Erscheinen in jenen Gewässern eine hochentwickelte Handelsschiffahrt der Araber antrafen.

Die Lehre Muhameds und vor allem der Geist, welcher durch den Kalifen Omar dem Sarazenentum eingehaucht wurde, brachte sie zu dem Christentum in eine höchst feindselige Stellung, und 1000 Jahre hindurch hat Europa dieses hart genug empfunden; aber doch auch manches Gute hat es der arabischen Welt zu danken, und gerade auch für die Schiffahrt. Höchst wahrscheinlich kam doch die Kunde von der Magnetnadel durch deren Vermittelung nach dem Abendlande, und sollte es zu viel behauptet sein, wenn wir der Meinung sind, daß die Spanier und Portugiesen gerade durch das maurische Kalifat in Spanien zu ihrer Seethätigkeit angeregt worden? Geographie, Mathematik, Astronomie, diese für die Schiffahrt so wichtigen Wissenschaften, fanden in den maurischen Schulen eifrige Pflege und kamen den Regenten Spaniens und Portugals im 15. Jahrh. zu Nutzen. — Andererseits hat auch das Bestreben, den Muhamedanismus aus Spanien zu verdrängen, die h. Orte in Palästina von seiner Obmacht zu befreien und deshalb auch die in Afrika von ihm eingenommenen Gebiete für das Christentum zu gewinnen, — den hochwichtigen Seeunternehmungen der Portugiesen im 15. Jahrh. ganz wesentlich mit als Impuls gedient und dadurch zur Weiterentwickelung der Schiffahrt geführt. Auch in die Bahn brechende Fahrt des Kolumbus spielt dieser Kampf tief bestimmend hinein. Denn der Gedanke, auf dieser Fahrt nach dem reichen Indien die Geldmittel zu

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

gewinnen, um das h. Grab zu befreien, war ein Gedanke, welcher den frommen Seefahrer fort und fort erfüllte. — Das Wort Carl Ritters, daß für die mittleren Zeiten der Geschichte Religion und Handel den Impuls zur Erweiterung der Erdkunde gegeben, hat auch für die hochwichtigen Seeunternehmungen am Ende des 15. Jahrh. seine volle Berechtigung.

III. Die neuere Zeit.

Die neuere Zeit ist, wie schon angedeutet, charakterisiert durch das Befahren der freien Oceane mit reinen Segelschiffen und seit 1838 mit (eisernen) Dampfern. Die Völker, welche in diese hinüberführen sind die Portugiesen und Spanier. Vergl. Peschel, p. 44. 61 u. s. w.

§ 27. Die Portugiesen.

Wenngleich die wichtigste und folgenreichste der Entdeckungsfahrten, die Fahrt nach dem westlichen Kontinente, durch das schließliche Entgegenkommen der spanischen Krone zu stande kam: so gebührt doch für das 15. Jahrh. die Palme unbestreitbar den Portugiesen.

1) Dem Mittelmeer und dem atlantischen Ocean benachbart, hatten die Portugiesen eine Lage, wie in alter Zeit die Phönizier. Was Wunder, wenn sich bei jenen einmal ähnliche Bestrebungen geltend machten, wie sie 2000 Jahre früher an dem syrischen Küstenstriche hervorgetreten waren? Forderte nicht die Lage dazu auf, den Wasserwegen der Karthager, des Hanno zu folgen, die Westküste Afrikas zu erreichen, Afrika zu umschiffen, ostwärts zu steuern und so nach dem berühmten reichen Indien zu fahren? — Und das wurde in der That die Aufgabe, welche man sich gegen das Ende des 15. Jahrhunderts in diesem Lande stellte.

2) Unter der sorgsamen Pflege des Königs Diniz regte sich, durch eine weise Gesetzgebung 1293 ermutigt, in Lissabon das erste maritime Leben, und gleichzeitig knüpften sich un-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

berechenbare Folgen an den Beginn der ersten Handelsfahrten aus dem Mittelmeere nach England und Flandern. Der König Diniz berief einen Genueser als Großadmiral nach Portugal.

3) Im Juli 1341 gelangten 2 wohlbewaffnete Schiffe nebst einem Boote von Lissabon nach den von Genuesern wiedergefundenen Kanarischen Inseln. Und was ganz besonders interessant an dieser Expedition war, ein Genueser und ein Florentiner kommandierten die Schiffe, — Genueser, Florentiner, Castilianer und Portugiesen bildeten die Bemannung derselben. Man sieht daraus, daß von der Mitte des 14. Jahrh. das kleine Portugal mehr und mehr ein wichtiges Centrum für die neuen oceanischen Entdeckungen wurde.

4) Unter Ferdinand, 1367—83, zählte man auf der Rhede von Lissabon schon oft 450 Segel. Derselbe Fürst gründete eine nationale Versicherungsgesellschaft gegen Seegefahr, die erste in Europa, der alle einheimischen Schiffer beitreten mußten.

5) Mit dem Beginn des 15. Jahrh. trat in dem 3. Sohne Johann I., in dem Infanten Heinrich, der Mann auf, welcher die portugiesischen Bestrebungen während eines halben Jahrhunderts zu einem zielbewußten Vorwärtsdrängen gestalten sollte. Er starb am 13. Nov. 1460, und die dankbare Nachwelt ehrte ihn mit dem Namen „der Seefahrer", obgleich er persönlich nie ein Schiff geführt oder an den Entdeckungsfahrten teilgenommen hatte. Aber gleichwohl waren dieselben sein Werk.

Durch die Eroberungen seines Vaters auf der Nordküste Afrikas (Ceuta 1415) wurde er dazu angeregt, den schwarzen Kontinent zu erforschen. Nach Portugal zurückgekehrt, erbaute er an dem h. Vorgebirge St. Vincent, wo sich heute der Hafen Sagres befindet, seine gastliche Villa Raposera und machte sie zu einem Sammelpunkte gelehrter Männer, um geographische

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

und nautische Fragen zu studieren. — Großmeister des Christusordens nahm er die reichen Mittel dieses Ordens in Anspruch, Jahr für Jahr Schiffe auszusenden, um die westliche Küste Afrikas und den sie bespülenden Ocean zu erforschen, und jedesmal gab er die Weisung, weiter zu steuern, als das letzte Schiff gekommen.

Bislang war das Kap Non plus ultra, das Kap Nun, der äußerste Punkt gewesen, bis zu welchem die Kühnsten sich gewagt. Über dasselbe hinaus, sagt Behaim, sei selbst ein Herkules nicht gekommen. Denn südlich von demselben falle das Meer so sehr hinab, (zum Pole), daß wegen dieser Abschüssigkeit eine Rückkehr nicht möglich sei. Aber 1433 gelang es dem Kapitän Gil Eanez den lähmenden Bann zu brechen, das unheimliche Kap zu überwinden und es für alle Zukunft umzutaufen in das Kap Bajador d. h. das umschiffte.

1438 gelangten höchst bedeutsame Papiere in die Hände Heinrichs, welche auf den Gang der Unternehmungen gewiß nicht ohne fördernden Einfluß geblieben sind. Der Infant Pedro brachte ihm nämlich von Venedig eine Handschrift über die berühmten Reisen Marco Polos und eine alte Karte, auf welcher das afrikanische Festland mit dem Kap der guten Hoffnung unter dem Namen Fronteira de Afrika verzeichnet war.

1454 trat der Venetianer Aloiso de Cadamosso, auf einer Fahrt nach Flandern begriffen, dauernd in die Dienste Heinrichs. Dieser drang bis zum Kap des grünen Vorgebirges und sogar bis zum Äquator vor, entdeckte die kapverdischen Inseln und fuhr auf den Flüssen tief in den Kontinent hinein.

So wurde unter Heinrich ein ganz erkleklicher Teil von Afrika aufgeschlossen, und Peschel mag nicht mit Unrecht sagen, daß die Portugiesen mit dem Eifer Heinrichs in 10 Jahren zum Kap und in 20 Jahren nach Indien gekommen wären.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Es könnte befremden, daß der Infant das Vermögen seines Ordens für solche Unternehmungen in Anspruch nahm. Aber es geschah unter demselben Gesichtspunkte, unter welchem die Päpste dieselben mit den Mitteln der Kirche unterstützten, wie Nikolaus V. Das Vordringen in Afrika diente oder konnte wenigstens den Interessen des Christentums dienen, während es zugleich für andere Kulturfragen von Nutzen war. Auch in unsern Tagen sehen wir bei dem Vordringen in Afrika die merkantilen mit den christlichen Interessen in freundschaftlichen Beziehungen; nur mag man heute wohl mehr das Hauptgewicht auf die ersteren legen und die Förderung der christlichen als ein brauchbares Mittel für die Hebung jener betrachten, während im 15. Jahrh. die umgekehrte Auffassung die verbreitetere war.

6) Alphons V., welcher 1443—81 regierte, scheint an der Wirksamkeit Heinrichs wohl Interesse gehabt zu haben. „Denn es hat sich", wie Peschel sagt, „ermitteln lassen, daß der venetianische Gesandte Stefano Trivigiano auf Verlangen Alfons V. eine Kopie der berühmten Karte des Kamaldulenser Mönches Fra Mauro in Venedig anfertigen ließ. Dennoch gerieten nach dem Tode Heinrichs die Entdeckungsfahrten so ziemlich ganz ins Stocken. Die Beschäftigungen im nördlichen Afrika (1471 Eroberung Tangers) und ein Streit mit Kastilien nahmen die Aufmerksamkeit Alphons zu sehr in Anspruch.

7) Der Nachfolger Johann II. 1481—95, trat dagegen mit ganzer Energie in die Fußstapfen Heinrichs. Nachdem er mit Kastilien Frieden geschlossen, schickte er sofort 1481 eine Flotte von 2 Lastschiffen und 10 Caravellen aus, auf welcher sich auch 100 Handwerker befanden. Durch diese wurde 1482 an der Goldküste das Forts S. Jorge de la Mina angelegt, welches dem weiteren Vordringen zum sichern Stützpunkte dienen konnte. Bemerkenswert ist dabei die Thatsache, daß man nach Errichtung des Forts die beiden Last-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

schiffe anbohrte und sinken ließ. So hatte der König es mit „echt phönizischer Verschlagenheit" befohlen, um dadurch die Meinung zu erwecken, daß nur die Caravellen portugiesischer Bauart die Strömungen überwinden könnten und zu Fahrten in jenen Gewässern geeignet seien. Er hatte den Bau der Schiffe so verstärkt, daß sie zur Aufnahme schwerer Geschütze geeignet waren. — Selbst Verfasser von Werken über Kosmographie und Astronomie setzte er eine eigene Junta nieder, um die Hülfsmittel der Schiffahrt zu vervollkommnen. Diese Bemühungen Johanns wurden aber auch mit erfreulichen Erfolgen gekrönt. Nicht bloß wurde von dem durch den deutschen Behaim begleiteten Dio Cam ein weiteres Stück der Westküste Afrikas aufgeschlossen, im Jahre 1486 gelang es, die Südspitze Afrikas selbst zu erreichen. Die große Errungenschaft war der Kühnheit und Ausdauer des gefeierten Bartholomäus Diaz zu verdanken. Nachdem er den letzten der mitgenommenen drei Steinpfeiler auf der darnach benannten Kreuzesinsel aufgepflanzt, hatte er mit Unverdrossenheit die Fahrt wieder aufgenommen; da kam ein Sturm und führte ihn zum ersehnten Ziele. Ohne daß man es ahnte, war man über das Südende des Kontinents hinausgeworfen. Als man zurücksteuerte, bemerkte man zur großen freudigen Überraschung, daß man am Südkap sich befinde. Wie man leicht denken kann, wollte Diaz jetzt erst recht die Fahrt weiter verfolgen und das winkende Ziel vollends erreichen. Allein, da von dem Sturme das begleitende Proviantschiff verschlagen war, so weigerte sich die Mannschaft, noch weiter zu fahren. Auf dringendes Zureden verstand man sich endlich dazu, noch 30 Meilen an der Küste nach Osten vorzudringen. Diaz wünschte wenigstens zu erfahren, ob die östliche Seite des Kontinents nach Nordost hinaufstreiche. Aber wegen der starken Abstumpfung Afrikas erhielt er darüber keinen Aufschluß. So kehrte er denn von dem Kap der Stürme, wie er es nannte, nach Lissabon

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

zurück. Der König aber gab in freudiger Zuversicht dem Kap seinen heutigen Namen „das Kap der guten Hoffnung.“ Denn jetzt meinte er, könne man mit Grund hoffen, daß man den Weg nach Indien finden werde.

8) Noch ehe Diaz 1487 mit seiner großen Botschaft in Lissabon eintraf, hatte der König am 7. Mai 2 Mönche über Land zur Kundschaft ausgesandt. In Jerusalem sollten sie bei den Wallfahrern über Indien und über Abessinien, den vermeintlichen Sitz des sagenhaften christl. Priesterkönigs Johannes, Erkundigungen einziehen. Einer dieser Männer besuchte auf einem arabischen Schiffe die Handelsplätze in Malabar, die muhamedanische Stadt Sofala an der Ostküste des südlichen Afrikas, die Insel Madagaskar und gab von dem Königshofe zu Habesch durch zwei Juden über alles genauen Bericht nach Lissabon und damit zugleich über die nautische Aufgabe des östlichen Seeweges nach Indien. Aber trotzdem kam es nicht zur Ausführung der Fahrt. Erst die weltaufregende Kunde von der Kolumbus-Fahrt spornte die Portugiesen zur Wiederaufnahme ihrer Fahrten an. Man mußte sich beeilen, um auf dem eingeschlagenen Wege nach Indien zu gelangen, wo, wie man nicht anders meinte, die Spanier durch Kolumbus schon angekommen seien. Die Rüstungen zur Fahrt wurden also 1494 begonnen, gerieten dann aber durch den Tod Johanns II. 1495 wieder ins Stocken, und erst am 8. Juli 1497 schickte Emanuel der Große die Expedition wirklich aus. Vasco de Gama ging mit 3 Segeln von 100 bis 130 Tonnen und mit einem Vorratsschiffe nach Indien ab. Am 13. Nov. hatte er das Kap der guten Hoffnung erreicht, am 22. Nov. das Südende Afrikas umschifft; am 23. Jan. 1498 kam er nach Madagaskar, wo er 32 Tage rastete. Nach Überwindung mannigfacher Hindernisse setzte er dann unter Führung arabischer Lotsen die Fahrt fort und landete am 20. Mai 1498 in Calicut.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Das so lange ersehnte Ziel abendländischen Strebens war damit erreicht, der Seeweg nach Indien war gewonnen. Eine neue Welt für die europäische Schiffahrt war dadurch erschlossen. Denn nicht bloß nach Indien führte der Weg, dieselbe Straße führte nach den reichen Sundainseln, nach Katai (China), dem Lande der berühmten Sinen, des ältesten Kulturvolkes der Welt, ebenso nach dem zauberischen Zipangu (Japan) und zu dem Inselkontinente des stillen Oceans, wenn auch noch manchmal die Sonne sich mochte erheben müssen, ehe alle diese Punkte von europäischen Schiffen angelaufen werden konnten.

§ 28. Die Umschiffung Afrikas.

Die Umschiffung Afrikas bildet einen wichtigen und interessanten Abschnitt in der Geschichte. Sie hat, wie später näher zu erörtern sein wird, auf die Veränderung der alten Handelswege und dadurch auf die Entwickelung in Deutschland großen Einfluß geübt.

„Ob der Infant Heinrich schon beim Beginne der Entdeckungen daran dachte, einen Seeweg nach Indien zu finden, darf wohl bezweifelt werden.“ Peschel. Gleichwohl schärfte er den Seefahrern ein, wo möglich über Indien und über das Land des Priesterkönigs Johannes Erkundigungen einzuziehen. Ihm, dem Großmeister des Christusordens mochte es vor allem darauf ankommen, nach dem Sitze jenes mächtigen christlichen Königs (im Osten) vorzudringen, um aus dem Bündnisse mit ihm für die Bekämpfung des Halbmondes Vorteile zu ziehen.

Mit den Bestrebungen zur Förderung des Christentums verband sich aber von selbst die Wahrnehmung wirtschaftlicher Interessen, welche sich dabei boten. Daher änderte sich auch das Urteil der Zeitgenossen über die Bestrebungen des Prinzen. Anfangs hatten die Weisen der Zeit den kostspieligen Liebhabereien desselben ungläubig und kopfschüttelnd zugeschaut.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Als aber die reichen Erträge des mit Zuckerrohr und cyprischer Rebe bepflanzten Madeira einkamen, als der Goldstaub aus den westlichen Küstenländern Afrikas und die gutbezahlten schwarzen Sklaven eingebracht wurden: änderte sich mehr und mehr das Urteil, fingen sogar Krämerseelen an, für die Bestrebungen Heinrichs sich zu erwärmen, zeigten sich Private, mehr als man wünschte, bereit, Schiffe zu den oceanischen Fahrten zu rüsten. Dabei aber konnte bei den Portugiesen leicht der Wunsch entstehen, für die wichtigen asiatischen Produkte einen von Alexandrien und den Venetianern unabhängigen Weg zu gewinnen. Denn diese schon unentbehrlich gewordenen Produkte, welche durch die Venetianer vermittelt wurden und diesen einen hohen Gewinn brachten, wurden durch den langen Zwischenhandel sehr verteuert. Dazu kam noch, daß die seit 1250 in Ägypten regierenden Mameluken-Herrscher die Durchgangszölle immer empfindlicher erhöheten. — Da die überaus glücklich situierten Ursprungsländer fast nichts entbehrten, womit man ihnen hätte bezahlen können, so flossen die Edelmetalle massenhaft dahin. Hatte, wie Heeren hervorhebt, schon der ältere Plinius über das Abfließen der Edelmetalle nach Indien geklagt, so war in dem 15. Jahrhundert bei dem Zollsystem der Mameluken eine solche Klage noch weit mehr begründet. Die inländischen Bergwerke konnten kaum mehr den Bedarf decken. Ein bedenkliches Sinken aller Preise für inländische Produkte, wie für sämtliche Marktwaren war die Folge. „Die überseeischen Produkte für einen möglichst niedrigen Preis zu beschaffen, war geradezu eine Lebensfrage des europäischen Handels geworden.“ (Peschel) Wie naturgemäß sehen wir daher bei dem Aufblühen und Erstarken der portugiesischen Schiffahrt allmählich bestimmter und entschiedener den Gedanken hervortreten, einen Seeweg nach Indien auffinden und sich dadurch von dem verteuernden Zwischenhandel unabhängig machen zu wollen. Verwunder-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

lich wird es dabei leicht erscheinen, daß die Zeitgenossen des 15. Jahrh. über die Umschiffbarkeit Afrikas zweifelhaft waren.

Hatten doch, wie Herodot erzählt, unter dem Könige Necho phönizische Schiffer von Osten nach Westen Afrika umschifft und hatte doch unter dem Ptolemäer Könige Euergetes der wissensdurstige Eudemos aus Kyzikus an der Ostküste Afrikas das Vorderteil eines Schiffes gefunden, von welchem ihm Eingeborene gesagt, das Schiff sei von Süden gekommen, und welches in Alexandrien von Kundigen für das Wrack eines Schiffes, welches aus Gades gekommen, erklärt worden war. Mit dem Enthusiasmus eines Kolumbus hatte sich Eudemos nach Gades begeben und von da aus zweimal die Umschiffung Afrikas versucht.

Allein jene merkwürdige Behauptung der phönizischen Schiffer über den Stand der Sonne zu ihrer Rechten konnte den Zeitgenossen des 15. Jahrh. noch ebenso unglaublich erscheinen, wie einst dem Herodot, und der kühne Eudemos war auf seiner zweiten Fahrt für immer verschwunden. (Die höchst interessanten Einzelheiten bei Weiß, Bd. I. 2. p. 1644.) — Überdies hatte Ptolemäus, dessen Geographie für jene Zeit noch eine dogmatische Bedeutung besaß, fast wie das Evangelium für die Christen, den indischen Ocean zu einem Binnenmeere gemacht, wie das Mittelmeer, und das äußerste, was man zu finden hoffte, war eine östliche Straße von Gibraltar. Auf der berühmten Karte des Kamaldulenser Mönches Bruder Maurus zog sich das Südende Afrikas allerdings aus dem indischen Ocean zurück, aber selbst noch auf der Weltkugel Behaims war es stark nach Osten gekrümmt.

So lag die Aufgabe damals wirklich durchaus im Dunkeln und war in der That unendlich schwieriger, als man heute ahnt. Überdies hatte durch die ewig wiederholte Behauptung der weisesten Alten sich die Meinung festgesetzt, daß

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

die heiße Zone unbewohnt und unbewohnbar sei, weshalb sich ein Schiffer wenig versucht fühlen konnte, in jene ungastliche Glühzone vorzudringen, und obendarein wurde dieses durch die uns heute bekannten Meeresströmungen und Windstillen auch bedeutend erschwert. — Die Unsicherheit der Lösung veranlaßte zweifelsohne auch die Weigerung des Kolumbus, als Johann II. von ihm wünschte, daß er die Pfade des Diaz weiter verfolge, und drängte ihn dazu, den ersehnten Weg nach Indien in der ganz entgegengesetzten Richtung nach Westen zu suchen. Denn auch bei Kolumbus handelte es sich darum, einen Seeweg nach Indien zu finden. Und da, wie wir oben schon sagten, die Portugiesen durch die Entdeckung des Kolumbus zur Wiederaufnahme ihrer Fahrt um Afrika veranlaßt wurden, so bildet die Fahrt des Kolumbus recht eigentlich den Brennpunkt der folgenreichen Ereignisse in den neunziger Jahren des 15. Jahrhunderts.

§ 29. Die Fahrt des Kolumbus.

1. Kolumbus, um dessen Wiege sich 10 italienische Städte stritten, war 1535 oder 36 in Genua geboren als der älteste Sohn eines Tuchmachers. Nachdem er 1 Jahr auf der Universität mathematische und astronomische Studien getrieben, machte er schon früh mit zwei Verwandten weite Seefahrten. 1477 ging er nach Lissabon, wo sein Bruder Bartholomäus in Anfertigung von Landkarten, Globen und nautischen Instrumenten berühmt war. Hier heiratete er die Tochter des Gouverneurs von dem bei Madeira gelegenen Porto Santo und wurde dadurch zu häufigen Fahrten nach dieser Insel des atlantischen Oceans veranlaßt.

2. Ohne Zweifel empfing sein berühmter Plan dadurch mannigfache Aufmunterung, denn auf den Azoren hatte man wiederholt Wahrnehmungen gemacht, welche westlich im atlantischen Ocean Land und sogar von Menschen bewohntes

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Land vermuten ließen. Kolumbus hatte übrigens seinen Plan schon 1474 gefaßt und ihn dem berühmten Florentiner Gelehrten Paulo Toscanelli zur Begutachtung unterbreitet. In einem Briefe vom 24. Juni 1475 antwortete Toscanelli billigend und zustimmend. Eine Karte dieses Gelehrten begleitete den Entdecker später auf seiner Fahrt.

3. Kolumbus wünschte nun den Ruhm und die Vorteile der erhofften Entdeckungen seiner Vaterstadt Genua zu sichern und suchte diese zur Ausrüstung der nötigen Schiffe zu bewegen. Allein in Genua hatte man für so nebelhafte Ziele keine Auffassung. Und nicht viel besser ging es in Lissabon. Allerdings legte Johann II. das Projekt seiner Kommission vor; als es aber von derselben nicht empfohlen wurde, wollte der König die Schiffe nicht geben. Kolumbus verließ mit seinem Söhnchen heimlich die Stadt, um nun im benachbarten Spanien sein Glück zu versuchen. Hier fand er freundliche Aufnahme in einem Kloster Rabida und in demselben Männer, welche für seine Pläne Interesse zeigten und, was weit wichtiger war, Einfluß auf die Königin Isabella besaßen. Dennoch nahm die Sache in Spanien fast genau denselben Verlauf, wie in Portugal, und Kolumbus verlor mit seinem Warten 10 seiner besten Jahre. Mißmutig war er schon im Begriff, seinen Wanderstab über die Pyrenäen zu setzen, da fanden die dringenden Vorstellungen des klösterlichen Gönners bei der Königin Gehör. Im Lager zu Santa Fé, unter den Mauern Granadas, der letzten maurischen Residenz auf spanischem Boden, wurde der berühmte Vertrag zwischen dem einfachen Edelmanne und der spanischen Krone unterzeichnet. Im Jahre 1492, als Granada in die Hände der Spanier überging, lichtete Kolumbus am 3. August im Hafen von Palos die Anker zu einer der folgenreichsten Fahrten, welche je gemacht sind.

4. Man kann nicht sagen, daß die drei Schiffe, welche zur Verfügung gestellt waren, der Größe des Unternehmens

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

entsprachen, noch auch war die Mannschaft, welche gezwungen die Schiffe bestieg, glückverheißend. Wie bislang, beruhete auch auf der Fahrt alles auf der Persönlichkeit des Kolumbus. „Wäre Kolumbus der Karte seines Ratgebers Toscanelli allein gefolgt, so würde er einen nördlicheren Kurs und zwar im Parallelkreise von Lissabon gehalten haben; er steuerte dagegen in der Hoffnung, Zipangu (Japan) schneller zu erreichen, die Hälfte des Weges in der Breite der Kanarischen Insel Gomera, und später an Breite abnehmend befand er sich am 7. Oktober unter 25½ Grad. Unruhig darüber die Küsten von Zipangu nicht zu entdecken, die er nach seiner Schiffsrechnung schon 216 Seemeilen östlicher hatte finden sollen, gab er nach langem Streite dem Befehlshaber der Karavelle Pinta, dem Martin Alonso Pinzon nach und steuerte nach südwest. Diese Veränderung der Richtung führte ihn am 12. Oktober 1492 zur Entdeckung von Guanahani, „St. Salvador", während die bisherige Richtung des Kurses ihn nach Florida geführt haben würde." Kosmos II. p. 300

In dem Prozesse der Pinzon gegen die Erben des Kolumbus 1513 — 1515 machte ein alter Matrose die interessante Mitteilung, daß Pinzon durch eine Schar Papageien, welche abends nach südwest flog, zu seiner Meinung gekommen; denn er habe vermutet, daß jene Vögel zu ihrer Schlafstelle zögen.

4. Kolumbus entdeckte noch die Inseln Cuba und Haiti („Hispaniola") und kehrte, nachdem eins der drei Schiffe durch Schiffbruch verloren gegangen war, auf einer äußerst gefahrvollen Fahrt 4. Januar 1493 bis 15. März nach Europa zurück. Selbst alte erfahrene Schiffer wollten noch keine Zeit so vieler und so schrecklicher Stürme erlebt haben. Man nahm auf der Fahrt nicht bloß wiederholt zum Gelöbnis einer Wallfahrt nach einem Gnadenorte Mariens seine Zuflucht, Kolumbus verschloß auch heimlich den Bericht

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

über seine Entdeckung in eine wohlverwahrte Tonne und warf sie in die See, um wenigstens so die Kunde von seiner großen Entdeckung für die Nachwelt zu erhalten. Am 15. Februar kam er nach Santa Maria, einer Insel der den Portugiesen gehörenden Azoren, wo er nichts weniger als freundliche Aufnahme fand. Zum Schluß war er noch genötigt, mit seinem gebrechlichen Schiffe einen portugiesischen Hafen anzulaufen, und wäre dem Neide zum Opfer gefallen, wenn ihn nicht großmütig der König Johann II. gerettet hätte. Derselbe beschied ihn an seinen Hof und entließ ihn mit Auszeichnung. Am 15. März 1493 landete er in Palos. Seine Reise durch Spanien zum königlichen Hoflager in Barcelona war natürlich ein glänzender Triumphzug, und auch am Hofe wurde er königlich empfangen. Kolumbus stand auf dem Gipfel seines Glückes. Die Zukunft hatte noch kaum etwas für ihn aufgespart als — Leiden.

5. Mit der Fahrt des Kolumbus war der Weg zu einer neuen Welt, zu dem großen westlichen Kontinente aufgeschlossen. Aber sowohl Kolumbus, der ihn entdeckt und auf der 3. und 4. Fahrt auch betreten hat, als auch Amerigo Vespucci, nach welchem der Lotharinger Waldseemüller dem Erdteil seinen Namen Amerika gegeben hat, sind beide der Meinung gewesen und in dieser Meinung gestorben, daß sie auf einem westlichen Wege nach Indien gelangt seien. Der Name Westindien, welchen die Inseln des amerikanischen Busens tragen, halten diese Auffassung des Entdeckers noch in der Erinnerung.

§ 30. Chronologische Übersicht der Entdeckungsfahrten.

1486. Bartholomäus Diaz entdeckt das Kap der guten Hoffnung.

1492. Kolumbus fährt am 3. August aus Palos, gelangt am 18. Okt. nach Guanahani, entdeckt Cuba und Haiti und kömmt am 15. März 1493 zurück.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

1494—96. Die **2.** Fahrt des Kolumbus. Jamaika und die kleineren Antillen entdeckt.

1497. Sebastian Cabot aus Bristol, Sohn des Venetianers John Cabot, kömmt wahrscheinlich an der Labrador Küste nach Amerika. Heinrich VII. hatte ihm ein Patent gegeben, nach allen Meeren, Ländern und Golfen im Westen, Osten und Norden auf Entdeckungen auszugehen. In den entdeckten Ländern sollte er den ausschließlichen Handel haben.

1497—98. Vasco de Gama gelangt über das Kap der guten Hoffnung nach Calicut (Indien)

1498—1500. Die **3.** Fahrt des Kolumbus. Er kam nach Trinidad und am Orinoko Delta zum Festland, wurde verleumdet und vom Ritter Bobadilla in Ketten nach Spanien geschickt, doch gerechtfertigt und rehabilitiert.

1498. Die **2.** Fahrt des Sebastian Cabot, auf welcher er wahrscheinlich Neufoundland fand (die „Bacalhaos- oder Stockfisch-Inseln.)

1500. Cabral, auf einer Fahrt nach Indien begriffen, gerät durch Sturm in die südliche äquatoriale Strömung und gelangt nach Brasilien, wodurch dieses portugiesisch. (bis 1890).

1502—4. Die **4.** Reise des Kolumbus. Er sucht eine mittelamerikanische Durchfahrt und gelangt bei Honduras abermals zum Festland.

1504. Die ersten französischen Schiffe aus der Bretagne bei Neufoundland. Kap Bretoninsel.

1506. Kolumbus stirbt aus Gram über den von Spanien erfahrenen Undank.

1504—9. Franz v. Almeida, Vicekönig von (portugies.) Indien, verdrängt die von Ägypten unterstützten Araber.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1512. Florida entdeckt.

1513. Balboa überschreitet den Isthmus von Panama, sieht den großen Ocean und nimmt ihn für Spanien in Besitz.

1509—15. Alfons Albuquerque begründet durch kluge Behandlung der indischen Fürsten die portugiesische Herrschaft fest. Für den Tauschhandel mit dem Oriente Malacca auf Malacca Stapelplatz.

1516. Solis gelangt an der Ostküste Amerikas bis zum Laplata.

1517. Die 3. Fahrt Sebastian Cabots. Von Heinrich VIII. an die Spitze eines Geschwaders gestellt sucht er eine nordwestliche Durchfahrt nach Katai für England.

1519. Ferdinand Cortez erobert Mexiko, nimmt den König Montezuma gefangen durch Geistesgegenwart und heroische Tapferkeit. Neuspanien.

1519—22. Die erste Weltumsegelung durch (den in spanische Dienste getretenen Portugiesen) Magalhaes. Er sucht einen westlichen Weg nach Indien und gelangt durch die nach ihm benannte Straße in die Südsee, wird aber auf den Manilen („Philippinen") erschlagen, worauf die Mannschaft die Fahrt vollendet. Auf derselben wurde nach Humboldts Meinung zum ersten Male das Log gebraucht.

1531. Franz Pizarro und Almagro kommen von Panama aus nach Peru, Almagro gewann auch von Chile einen Streifen.

1535. Der Franzose Cartier entdeckt den Lorenzstrom.

1536. Cortez entdeckt Californien. Nach Spanien zurückgekehrt stirbt er 1547 zu Sevilla aus Gram über erlittenen Undank.

1538 lief eine Flotte Solimans des Großen von Suez

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

aus zur Vertreibung der Europäer aus den indischen Gewässern. Dank der Tapferkeit Juans de Castro gingen die Portugiesen als Sieger aus dem gefährlichen Kampfe hervor.

1577—80. Franz Drakes Erdumsegelung. —

§ 31. Die Scheidungslinie, Demarkationslinie, zwischen den portugiesischen und spanischen Entdeckungen.

Hatten schon die Entdeckungen der Portugiesen weithin Aufsehen erregt, so rief die Entdeckung des Kolumbus geradezu eine fieberhafte Aufregung hervor, am meisten natürlich in Spanien, welchem nach dem geltenden Gewohnheitsrechte die aufgefundenen Gebiete gehörten, und in Portugal, welches durch die Leistungen des Bartholomäus Diaz schon so weit auf dem Wege zu denselben zu sein glaubte. Wegen der vermeintlich geringen Entfernung, welche die Portugal gehörenden Azoren von den entdeckten Inseln hätten, meinten die Portugiesen sogar, dieselben für sich in Anspruch nehmen zu können. Der Papst Alexander VI., von der spanischen Krone um Bestätigung in den erworbenen Besitzungen ersucht, schlichtete durch seine Entscheidung vom 3. und 4. Mai 1494 den Streit, indem er den Meridian 100 Meilen westlich von den Azoren und Canarien als die Grenzlinie der beiden Gebiete bestimmte. Ein Vertrag zwischen Spanien und Portugal vom 7. Juni 1494 verlegte diese Linie auf 370 spanische Meilen von den kapverdischen Inseln.

Humboldt, Kosmos II. p. 320, sieht in jener Entscheidung Alexanders einen Akt päpstlichen Übermuts. Allein nach dem Gange der Geschichte verdient dieselbe eine solche Bezeichnung nicht, noch war sie an sich so verwerflich, wie es der Ausdruck des gefeierten Gelehrten andeuten zu wollen scheint. War es denn nicht in der That unendlich viel besser, daß eine möglichst sachliche Entscheidung die Grenze zwischen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

den streitenden Teilen herstellte, als wenn ein erbitterter Krieg dieselbe geschaffen hätte? — Weil der Papst (Martin V.) die Portugiesen in ihren afrikanischen Entdeckungen bestätigt hatte, wies der König von England die englischen Seefahrer an, die portugiesischen Gebiete zu meiden, gab Heinrich VII. dem Cabot ein Patent für die Entdeckungen im Norden, Osten und Westen, suchten die Engländer von 1517—1631 eine nordwestliche Straße nach Indien und kamen nach dem nördlichen Teile des neuen Kontinents. War eine solche friedliche Teilung so unzweckmäßig? Humboldt hat sicher nicht gedacht, daß noch im 19. Jahrhundert der waffengewaltigste und angesehenste Regent Europas einen Nachfolger jenes Alexander in ähnlicher Angelegenheit um seinen Schiedsspruch angehen würde. Auch dieses mag gar manchen nicht gefallen haben; aber für die Kulturinteressen der Gesellschaft ist die Entscheidung Leo's XIII. doch unendlich vorteilhafter gewesen, als wenn die ratio belli den Streit über die Karolinen geschlichtet hätte. Es mag ja weniger gefallen, wenn das Oberhaupt der Kirche in politischen Angelegenheiten einen solchen Einfluß besaß; aber man sollte deshalb gegen den offenbaren Nutzen desselben doch nicht blind sein. Heute wenigstens, wo die Völker Europas finanziell erdrückt und nahezu ruiniert werden durch den fieberhaften Wettstreit in kriegerischer Ausrüstung, sollte man doch allmählich begreifen, daß eine höhere geistige Macht ein besserer Schiedsrichter sei als das sog. politische Gleichgewicht, dem durch den Gang der neueren Geschichte die Obhut über den Völkerfrieden anvertraut worden ist. Welcher Menschenfreund würde es nicht freudig begrüßen, wenn die augenblicklichen Bemühungen Bonghis von Erfolg wären, wenn es gelänge, ein allgemein anerkanntes Schiedsgericht aufzustellen zur unblutigen Entscheidung entstandener Differenzen! Die Wirksamkeit dieses Friedensgerichtes würde aber eine Erneuerung jener sein, welche einst die Päpste übten und Dank der ihnen von den Völkern willig

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

eingeräumten Stellung üben konnten. — Daß Alexander, wie Humboldt sagt, ohne es zu wissen, der astronomischen Nautik und der physikalischen Lehre vom Erdmagnetismus nicht unwesentliche Dienste leistete, war das Wichtigste doch nicht.

§ 32. Die Portugiesen in Indien.

In Calicut stießen die Portugiesen auf einen schlimmen Konkurrenten. Dieses waren die Araber, welche sich seit einem Jahrtausend in dem Besitze des wichtigen indischen Handels befanden und nicht gewillt waren, durch europäische Kauffahrer sich darin beeinträchtigen zu lassen. Daher suchten sie auch sofort den Herrscher in Calicut gegen die Fremdlinge einzunehmen und den kühnen Seefahrer mit seinen Leuten zu vernichten. Schon gleich Vasco kam zu der Ansicht, daß der portugiesische Handel in Indien keine Zukunft habe, wenn nicht die Araber aus dem indischen Meere verdrängt würden. So kam es bald zu kriegerischen Aktionen, in welchen die auf Krieg wenig eingerichteten Araber den Mameluken Herrscher von Ägypten um Beihülfe ansprachen. Weil Alexandriens Handel durch die Portugiesen bedroht schien, schickte Ägypten seine Flotte und soll dazu, was ja äußerst bemerkenswert ist, von Venedig dringlich ermuntert worden sein. Die Kühnheit, Tapferkeit und die vortreffliche Handhabung der Geschütze entschied schließlich 1509 bei Diu diesen Kampf für Portugal. Ägypten war zum ersten und zugleich zum letzten Male zum Schutze seines Handels in den indischen Gewässern erschienen. Gefährlicher noch wurde die Sache für die Portugiesen, als der gewaltige Soliman 1538 die Bekämpfung derselben aufnahm. Aber auch in diesem Kampfe blieben sie Sieger, und schon bald konnten nur Schiffe mit portugiesischem Passe den indischen Ocean befahren. Als sich bei Cotschin, Canamor, Ormuz, Calicut, Goa und Malacca die portugiesischen Citadellen erhoben, waren sie die

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Herren der Situation und blieben es, bis die Holländer sie verdrängten. 1577 erlangten sie von China die Erlaubnis, sich in Macao niederzulassen.

§ 33. Die Spanier in Amerika.

Spanien gewann für sich in Amerika: Mexiko, ganz Mittelamerika, Neugranada, Peru, Guatemala, Caracas, Chile, die La Plata Länder und die Antillen. Die einstigen spanischen Besitzungen in Amerika umfaßten ein Areal von ca. 200 000 Quadrat-Meilen, 11 Millionen Quadrat-Kilometern und würden heute etwa 40 Mill. Einwohner zählen. — Als 1808 Ferdinand VII. vor Napoleon flüchtete, begann der Abfall der durch engherzige Kolonialpolitik dem Mutterlande entfremdeten amerikanischen Besitzungen. Spätere Anstrengungen, dieselben wieder zu gewinnen, blieben erfolglos. Nur die beiden großen Antillen Portoriko und, die Perle derselben, Cuba verblieben bisher im spanischen Besitze.

In der Geschichte der spanischen Entdeckungen und Besitzergreifungen hat man recht oft Gelegenheit, die Unerschrockenheit, Entschlossenheit, Tapferkeit und Tollkühnheit der im Vordergrunde stehenden Personen zu bewundern. Aber unangenehm berührt, geradezu abstoßend wirkt die so häufig hervortretende Verleumdungssucht, der ja sogar der große Entdecker zum Opfer fallen konnte. Und das Verhalten der spanischen Krone dabei ist wenig darnach angethan, uns zu versöhnen. — Das gierige Bestreben, die metallurgischen Schätze der in Besitz genommenen Länder auszubeuten, war für die armen Eingeborenen verhängnisvoll, und als der berühmte Dominikaner Las Casas durch seine Verteidigung der Menschenrechte denselben Hülfe gebracht, da wurden die aus Afrika herübergeschleppten Neger auf 300 Jahre hinaus die Erben des maßlos traurigen Loses.

Die Bestimmung, daß die Produkte der Länder allein

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

nach Spanien gebracht, europäische Produkte nur von Spanien aus dahin gelangen sollten, weckte selbstredend Neid und Ärger der übrigen am Ocean belegenen Völker, wurde die Ursache eines wachsenden Schleichhandels und mußte Abneigung und Feindseligkeit gegen Spanien hervorrufen. Am frühesten und intensivsten bildete sich dieses bei den Holländern aus.

§ 34. Die Holländer.

Die Seelande hatten schon zur Zeit der Hansa eine kräftig entwickelte Schiffahrt. In der 2. Hälfte des 16. Jahrh. hob sich Amsterdam, während Antwerpen zurückging. Die Natur der Seelande brachte es aber mit sich, daß ihre Schiffahrt, abgesehen von der sehr wichtigen Seefischerei, auf Zwischenhandel gerichtet war. Als nun 1572—79 die Nordseeprovinzen sich losgerissen, und Portugal 1581 mit Spanien vereinigt worden war, verbot Philipp II. den Holländern ihren mit Lissabon betriebenen schwunghaften Handel. Dadurch wurden diese genötigt, selbst Schiffe nach Indien zu schicken. Anfangs vermieden sie natürlich die portugiesischen Plätze, aber rasch erstarkend traten sie mehr mit den Portugiesen in Konkurrenz und verdrängten sie allmählich ganz durch einen langwierigen Kampf. Die erste holländische Flotte ging 1595 nach Ostindien. — Die Holländer setzten sich für eine längere Zeit fast in den alleinigen Besitz des indischen Handels, indem sie die auf Java gegründete Stadt Batavia zum Stapelplatz ihrer emsigen Thätigkeit machten. — Während nach der furchtbaren Christenverfolgung in Japan 1613 alle Fremden von dem Lande fern gehalten wurden, gelang es den Holländern, wie behauptet wird, unter Preisgebung des Christentums, die wichtige Erlaubnis zu erhalten, von der Halbinsel Dehsima aus den Handel mit Japan zu betreiben. (Erst durch die von den Nordamerikanern erzwungenen Verträge ist seit 1858 das Absperrungssystem Japans durchbrochen worden.)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

— Ebenso gelang es ihnen mit China in Verkehr zu treten. 1602 bildete sich die holländische ostindische Kompagnie für den wichtigen asiatischen Handel, und eine ähnliche westindische Handelsgesellschaft trat für den Verkehr mit dem neuen Kontinente ins Leben. — Das Zeitalter Ludwig XIV., die Zeit der de Witt und der holländischen Seehelden Tromp und Ruyter kann man als den Höhepunkt der holländischen Entwickelung bezeichnen. „Sie hatten allein so viel Schiffe, wie das ganze übrige Europa insgesamt." Cantu, XI., p. 72.

Jeder Erfolg, welchen Ludwig XIV. gegen Holland gewann, war im Grunde ein Gewinn für England und diente dazu, die baldige allbeherrschende Vorrangsstellung jenes Inselreiches vorzubereiten.

§ 35. Die Franzosen und Engländer.

„Bisher hätten Portugal, Holland, England und Frankreich Handelsniederlassungen im Lande (Ostindien) gehabt. Portugal sei jedoch ohnmächtig, Holland im Sinken, es seien also nur die Engländer zu fürchten, aber mit allen Mitteln zu verdrängen." So sagte der Franzose Franz Dupleix, welcher 1740 Statthalter von Pondichery, 1742 Statthalter von allen französischen Besitzungen in Ostindien wurde und die Franzosen zu Herren eines Drittels von Indien machte. — Mit diesen Worten Dupleix' war die Situation eigentlich höchst treffend gezeichnet und man kann hinzufügen, nicht bloß für Ostindien, sondern überhaupt. Die Engländer waren zu fürchten, wo immer Frankreich oder ein anderer Staat Handelsbeziehungen besaß oder solche erwerben wollte. „England", sagt Gute, „war bisher ein Ackerbau treibender Staat. Obgleich Inselreich war es am Handel wenig beteiligt, weil es gleichsam an der Grenze der damaligen Welt lag." Durch die Entdeckungen des 15./16. Jahrhunderts änderte sich dieses,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wurde England in den Mittelpunkt der sich bildenden Verkehrswege gestellt, und die Ausnutzung dieser Lage war ihm nun naturgemäß zugewiesen. Deshalb sind denn auch von Heinrich VII. an, welcher den (Venetianer) Cabot für englische Interessen in Dienst nahm, fast alle Könige Englands für die Lösung dieser Aufgabe thätig gewesen, und was noch wichtiger war, Schiffahrt und Handel wurden, wie kaum je in einem Lande, in England die Angelegenheit des Volkes selbst, wurden von Jahr zu Jahr mehr der Gegenstand, welchem die Aufmerksamkeit und die Fürsorge der maßgebenden Kreise an erster Stelle gewidmet waren. — Namentlich mit der Regierung Elisabeths, 1558—1603, trat ein großer Aufschwung hervor. Franz Drake, Th. Cavendisch und Richard Hawkins, die drei ersten englischen Weltumsegler eröffneten die lange glänzende Reihe englischer Seefahrer, welche für die Erforschung der Meere und der Polarregionen so Bedeutendes geleistet haben. 1585 (bis 1682) kamen infolge der schrecklichen Verfolgungen im Mutterlande Katholiken, Puritaner, Quäker nach Nordamerika (Virginien) und gründeten jene englisch-amerikanischen Niederlassungen, welche auf 200 Jahre lang ein hochwichtiger Besitz des Mutterlandes werden sollten. — Und als 1588 die unüberwindliche Armada Philipps II., welche die aufstrebenden Handelsmächte Holland und England in ihrer Entwickelung aufhalten sollte, durch Sturm und englische Schiffe vernichtet war, da wurde Spanien für immer aus seiner seemächtigen Stellung hinausgedrängt. England aber legte durch die Schaffung einer Kriegsflotte von 42 Segeln den Grund zu seiner maritimen Größe. Schon 1600 wurde die englisch-ostindische Kompanie begründet. Und als um die Mitte des 17. Jahrh. Cromwell durch seine Navigationsakte (1651) unter anderm bestimmte, daß fremde Schiffe nur solche Produkte nach England bringen sollten, welche in dem eigenen Lande erzeugt

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

wären, so wurde dadurch dem blühenden (Zwischen)-Handel Hollands die Lebensader unterbunden. — Die Meinung, daß das Meer, welches Englands Küste bespüle, ein englisches Meer sei; die Zumutung, daß ein holländisches Schiff vor einem englischen die Flagge senken solle; der wegen des freien Handels nach den spanischen Kolonien geführte Krieg, welcher Jamaika in den Besitz Englands brachte: alles das zeigte genugsam, wohin die Aspirationen des Inselreiches allmählich zielten.

Die Anschauungen, welche die Zeit der Entdeckungen beherrschten, brachten es mit sich, daß England zunächst nach dem Norden Amerikas gewiesen wurde, und daß schon gleich Cabot 1517 sich mit dem Gedanken trug, eine nördlich Durchfahrt nach Indien zu suchen, war ohne Zweifel durch jene Verhältnisse angeregt. Daß aber England sich nicht mit den Stockfischen Neufoundlands und mit der Besiedelung Nordamerikas begnügte, sondern sich zur ersten seefahrenden Nation der neueren Zeit entwickelte, das lag, wie angedeutet, in der äußerst vorteilhaften maritimen Lage Englands begründet, wurde aber auch überdies bestens befördert durch — die politische Entwickelung, welche die übrigen oceanischen Staaten nahmen.

Allerdings war Frankreich, mit Marseille das Mittelmeer berührend und durch eine langgestreckte Küste dem wichtigsten Ocean benachbart, dazu ein an natürlichen Hülfsquellen ungewöhnlich reiches Land, wie es scheinen konnte, durchaus geeigenschaftet, dem Inselreiche eine ebenbürtige Konkurrenz dauernd zu bereiten, und Anläufe dazu sind auch mehr als einmal gemacht worden, aber im Grunde ist der erste Versuch und dessen Gang für die Folgezeit typisch gewesen.

Colbert, einer der bedeutendsten Staatsmänner, welche Frankreich gehabt, hatte unter den mannigfachen Maßnahmen zur Hebung Frankreichs auch die Pflege der Schiffahrt

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

und des Handels in sein Programm aufgenommen, und wenn in seinem Geiste fortgefahren wäre, würde Englands Entwickelung wahrscheinlich unendlich mehr behindert worden sein, als es in Wirklichkeit der Fall gewesen ist. Colbert schuf den Kanal von Languedoc, sorgte dafür, daß die Kaufleute in fremden Ländern ihr Recht fanden, erklärte den überseeischen Handel für verträglich mit dem Adel, gründete die westindische Handelsgesellschaft mit einem 40jährigen Privileg für den afrikanischen und amerikanischen Handel und bald darauf die ostindische Kompanie. Kolonien auf Madagaskar, Cayenne und Canada wurden angelegt. Colberts Verfügungen über den Handel und das Seewesen sind berühmt geblieben. Er schlug auch vor, die Marine zu heben, dabei aber vorzugsweise den Nutzen des Handels zu berücksichtigen. Er brachte die Kriegsflotte von 30 auf 160 Schiffe mit 7623 statt der bisherigen 1045 Kanonen. —

Aber Louvois, der einflußreiche Kriegsminister, hatte an der Sorge Colberts für die Flotte kein rechtes Interesse. Schiffahrt und Handel waren schon gut, wenn sie die Kasse des großen Königs füllten, um die unablässigen Kriege auf dem Festlande zu führen, welche nach Meinung Louvois allein den Ruhm des Königs zu begründen hätten; einen höheren Selbstzweck hatten sie nicht. — Mit andern Worten: Für Frankreich hat die Präponderanz auf dem europäischen Festlande Jahrhunderte lang das erste Ziel alles staatlichen Strebens gebildet, und daneben konnten Handel und Schiffahrt in den Mittelpunkt des Staatslebens nicht gelangen. Und im Grunde sind in Frankreich diese Verhältnisse mit denselben Folgen bis auf den heutigen Tag geblieben und haben die Handelsflotte des Landes im Vergleich zu England in wirklich bescheidenen Grenzen gehalten.

Man begegnet daher in der Geschichte Frankreichs wohl

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

den Versuchen, sich in den fremden Ländern festzusetzen, und diese Versuche waren auch keineswegs erfolglos, wie die ehemaligen französischen Besitzungen im Norden und Süden Nordamerikas und in Ostindien genugsam beweisen; aber da die Festlandsstellung das Hauptinteresse Frankreichs bildete, so wurden in den Friedensschlüssen die auswärtigen Besitzungen leichten Herzens an England überlassen. So erhielt England im Frieden von Utrecht 1713 von Frankreich Neufoundland, Neuschottland (Acadien) und die Hudsonsbailänder, während es von Spanien Gibraltar, Minorca und das Recht des Negerhandels nach dem spanischen Amerika gewann. Im Pariser Frieden 1763 erhielt England das französische Kanada. — Aber wichtiger als alle übrigen Erwerbungen war die von Ostindien. 1884 gingen von den c. 5000 Dampfern Englands 2474 durch den Suezkanal und standen mithin in dem Dienste des ostindischen Handels. Und doch hätte dieses reiche Indien ebensowohl in dem Besitze Frankreichs sein können. — Am 15. September 1750 zog Mirzapha Dschung in Pondichery ein, mit ihm der Franzose Dupleix. Zum Zeichen der Brüderlichkeit tauschten sie vor allem Volke die Waffen. Dupleix leistete den Eid der Treue und wurde im Namen des Großmoguls zum Nabob über alle Provinzen südlich vom Flusse Krischna bis zum Kap Komorin ernannt, also von dem ganzen Süden Indiens, einem Gebiete so groß, wie Frankreich. 30 Mill. Menschen hingen von Dupleix ab, er wurde mit dem Befehle über 7000 Reiter betraut. Der König oder Subhadar erließ keinen Befehl, den Dupleix nicht unterzeichnet hatte; nur in Pondichery, sonst nirgends im Dekan, durften Münzen geprägt werden. — 1754 kam nun einer der Direktoren der ostindischen Kompanie, Godehen, ein kleinlicher Mensch, der sich durch Ränke emporgearbeitet hatte und voll Neid war gegen Dupleix' Größe und Genie. Vergebens suchte dieser

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

in dem Manne das Gefühl der Ehre und des Nationalstolzes zu wecken. Dupleix mußte abfahren und 2 Tage nachher unterzeichnete Godehen mit den Engländern einen Vertrag, in welchem Frankreich leichtsinnig allen Länderbesitz opferte, den die siebenjährigen Bemühungen Dupleix' ihm erworben hatten. Beide Gesellschaften, die französische und die englische, sollten sich fortan in die indischen Angelegenheiten nicht mischen. — Äußerst billig! — Dupleix strengte in Frankreich einen Prozeß an gegen die ostindische Gesellschaft auf Rückzahlung der von ihm vorgeschossenen Millionen. Ein Befehl des Königs hemmte den Fortgang des Prozesses! „Man schuldet mir Millionen und ich schmachte im Elend," schrieb der gebrochene Mann. 1763 starb er vor Gram.

Nach dem Fortgange Dupleix' hatte der geniale Engländer Robert Clive, welcher aus einem Schreiber der englisch-ostindischen Kompanie ein tüchtiger Krieger geworden war, — freies Feld (zur Nichteinmischung). Sein Handeln war freilich nicht immer nach der Moral; er unterschrieb unbedenklich Verträge, die er zu halten von vornherein nicht gewillt war; aber sein Handeln war klug und äußerst erfolgreich. Clive war dreimal in Indien, da ihn sein Gesundheitszustand immer wieder zur Rückkehr nötigte. „Während seines ersten Aufenthalts hat er die Besitzungen der englischen Gesellschaft (gegen die Franzosen) verteidigt, während des zweiten hat er ihr Bengalen erworben, während des dritten hat er die Grundlage zur Herrschaft gelegt." — Was Clive angebahnt, setzte der nächste Statthalter Warren Hastings fort, und so wurde im 18. Jahrhundert die Obmacht Englands in dem reichen Indien begründet, wegen welcher die Königin Victoria 1871 den Titel Kaiserin von Indien angenommen hat.

Als Clive das 2. Mal nach England zurückkehrte, wurde er von der Regierung zum Lord Clive, zum Baron von

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Plessay, zum irischen Pair ernannt und mit einem Sitze in dem Unterhause versehen. So ehrte England die Verdienste seiner Söhne und die Begründung von Kolonien. Weiß, VI. 2. Hälfte p. 1103 (p. 1084—1122).

England wurde so nicht bloß die erste, sondern, man kann wohl sagen, die einzige Kolonialmacht. Es erwarb sich nicht bloß in Kanada, Nordamerika, Indien, Australien, (Afrika) umfangreiche Besitzungen, es wußte auch mit einer bewunderungswürdigen Umsicht, so zu sagen an allen Ecken und Enden der Welt Punkte in seinen Besitz zu bringen, welche vorkommenden Falls ausgezeichnete Stütz- und Schutzpunkte seines Handels sein konnten, und nicht selten konnte es bei der Erwerbung dieser hochwichtigen Punkte noch sogar den Schein eines bescheidenen, genügsamen Maklers annehmen. So kam Gibraltar 1713, Helgoland 1807 (15), so in unsern Tagen durch ehrlichen Kauf das wichtige Cypern in Englands Hände.

Im Wiener Frieden hat England großmütig sogar einiges von dem in Besitz Genommenen wieder zurückgegeben, und so begegnen wir auch heute noch an den wichtigsten Punkten den Farben und Flaggen aller handeltreibenden Nationen. Aber sie haben sich mit sehr winzigen Brodsamen, welche von des reichen Herrn Tisch gefallen, begnügen müssen. Den großen Löwenanteil hat überall England erhalten.

§ 36. Russen und Amerikaner.

Mit dem Ungestüm und der strotzenden Kraft des Jünglings haben sich in unserm Jahrhundert die Vereinigten Staaten von Nordamerika erhoben und sich in das Konzert der alten seefahrenden Völker gemischt, wozu die Lage zwischen den beiden wichtigsten Oceanen, die unvergleichlich reichen natürlichen Hülfsquellen des Landes und endlich die günstige politische Lage die rührigen, unternehmenden Einwohner befähigten. Mit ihren fast unerschöpflichen Mitteln

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

einzig den Künsten des Friedens zugethan, sind sie in einem einzigen Jahrhundert schon den meisten ihrer älteren Rivalen vorausgeeilt und rangieren in der Anzahl der Schiffe 3573 und in dem Tonnengehalt derselben 1 918 175 schon unmittelbar hinter Großbritannien.

Wie die Vereinigten Staaten hat sich seit Peter dem Großen durch das Vordringen gegen die Ostsee (Gründung Petersburgs 1702 und 3) und gegen das schwarze Meer auch Rußland an dem Welthandel beteiligt; aber es hat bisher nach der Größe seines ungeheuren Ländergebiets seine Schiffahrt noch nicht entwickeln können. Seine Handelsflotte begnügt sich noch mit 1217 Schiffen und 417 653 Ts.

§ 37. Die Seehandelsflotte der Welt.

Nach einer englischen Quelle giebt Dr. Wildermann in seinem Jahrbuche 88/89 eine Übersicht der Seehandelsflotte von 1888, in welcher die Flotten zugleich nach ihrem Gesamttonnengehalte geordnet sind.

Hiernach hatten:

	Schiffe	Tonnen.
Großbritannien . .	8930,	9,425 183
Brit. Kolonien . . .	3087,	1,404 020
Vereinigte Staaten .	3573,	1,918 175
Norwegen	3258,	1,456 264
Deutschland . .	1932,	1,409 838
Frankreich	1410,	894 946
Italien	1662,	846 900
Spanien	954,	537 781
Schweden	1460,	462 392
Rußland	1217,	417 653
Niederland	539,	396 081
Österreich-Ungarn . .	380,	276 294
Die übrigen Länder .	4260,	1,553 167
	32 662,	21,048 704

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

In die Augen springt die große Überlegenheit Großbritanniens, welche durch die Flotte der Kolonien noch bedeutend gesteigert wird. Überraschend ist die große Beteiligung des kleinen gebirgigen Norwegens und der kleine Vorsprung, welchen es im Tonnengehalt vor Deutschland behauptet. Dieses rührt von der größeren Anzahl der Dampfer in der deutschen Handelsmarine her. Deutschland hat 640 Dampfer mit 726 044 Ts.; dagegen hat Norwegen nur 329 Dampfer mit 185 399 Ts. Die Zahl der deutschen Dampfer ist auch noch aus einem andern Grunde bemerkenswert. Deutschland rangiert mit seinen Dampfern unmittelbar hinter Großbritannien, bezw. hinter dessen Kolonien:

Großbritannien . .	mit	5132 und	6,890 176,
Britisch. Kolonien .	„	782 „	414 639,
hinter Deutschland folgt			
Frankreich	mit	490 und	740 325
Vereinigte Staaten .	„	425 „	516 251

Diese Zahl der deutschen Dampfer begründet für die Entwickelung der deutschen Handelsmarine offenbar gute Aussichten.

Interessant ist noch die Mitteilung Wildermanns, daß mehr als $^1/_4$ der deutschen Handelsflotte: 507 Schiffe mit 392 100 Ts. der Stadt Hamburg gehören.

Der Bremer Norddeutsche Lloyd, im Jahre 1857 mit sieben Dampfern für die Fahrten nach New-York und London begründet, hat heute (1890), wenn man die augenblicklich im Bau begriffenen Dampfer hinzurechnet, 50 transatlantische Dampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 182,405 Tons. 10 Dampfer unterhalten die Linie nach London und Hull, 10 kleinere Dampfer und 72 Schleppkähne vermitteln den Personen- und Güterverkehr auf der Weser und mit Hamburg, dazu kommen noch 10 Schleppdampfer. Das zum Lloyd gehörige Personal umfaßt 10000 Personen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

„Die ganze oldenburgische Rhederei zählte am 1. Januar 1889 an Seeschiffen

135 mit 73 961 R.-T. gegen
146 „ 74 601 „ am 1. Januar 1888.

(Bericht des Gewerbe- und Handels-Vereins 1889. p. 171).

§ 38. Die Bestrebungen des 19. Jahrhunderts.

Australien wurde zwar schon 1606 von Holländern erreicht, doch erst nach Cooks Weltumsegelung 1770 wurde es von England in Benutzung genommen und zwar als Deportationsort, wie von Frankreich Cayenne benutzt wurde. Doch wurde 1788 die Stadt Sidney begründet, worauf sich Engländer, Deutsche und Chinesen auf Australien ansiedelten. In unserm Jahrhundert wurden dann mehr und mehr die Sterne zweiter und dritter Größe des Inselkontinents entdeckt, bezw. von einem der seefahrenden Völker für sich in Anspruch genommen. Namentlich rief das Bestreben Neudeutschlands, Stützpunkte für seinen überseeischen Handel zu gewinnen, eine gesteigerte Thätigkeit bei den seefahrenden Völkern hervor und wurde eine Periode des „Flaggenhissens" herbeigeführt.

In unsern jüngsten Tagen kehrte das Entdeckungs- und Besiedelungsstreben gleichsam zu seinem Ausgangspunkte zurück, zu dem schwarzen Kontinente, dessen Erschließung im 15. Jahrh. den großen Wendepunkt in der Schiffahrt herbeigeführt hatte. Und auch dieses Mal trafen dabei wirtschaftliche und religiöse Interessen zusammen, um in freundschaftlichem Bunde einander zu fördern. Auch ist die von dem berühmten Kardinal Lavigerie angeregte Bekämpfung der Sklavenausfuhr im tieferen Grunde wieder ein Kampf gegen den Muhamedanismus. — Blieb man im 15. Jahrh. und in der Folgezeit im ganzen an dem Küstensaume haften, so hat man heute das Innere des geräumigen Kontinents ins Auge gefaßt, und außerdem, daß die seitherigen Bewohner

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

in den Bereich der europäischen Kultur hineingezogen werden, können auch umfassende Ansiedelungen von Europäern die schließliche Folge sein. Recht interessant ist dabei die Erscheinung, daß Belgien, aus welchem der berühmte Führer des ersten Kreuzzuges, Gottfried von Bouillon, hervorging, auch bei der heutigen Aktion durch den Congostaat eine so hervorragende Rolle erhalten und dieselbe mit der ihm eigenen Energie und Aufopferung ergriffen hat. — Für uns Deutsche ist es doppelt interessant, daß in die heutige Aktion auch Deutschland sofort mit eingetreten ist, während es bei dem ersten Kreuzzuge durch den derzeit tobenden unheilvollen Kampf zwischen Papsttum und Kaisertum leider verhindert wurde, die ihm zustehende Führerrolle zu übernehmen. — Übrigens ist heute wohl nicht mehr zu zweifeln, daß Deutschland durch seine Beteiligung an der Bekämpfung der Sklavenausfuhr auf Pfade geleitet wird, wie sie seit dem 16. Jahrh. von den andern oceanischen Staaten eingeschlagen wurden, — daß wir zur Wiederaufnahme und umfassenderen Ausführung des Planes gelangen, welcher einst dem großen Kurfürsten vorschwebte und kräftig in Angriff genommen wurde, der aber von den Nachfolgern des Kurfürsten aus ganz ähnlichen Gründen aufgegeben wurde, welche Frankreichs Interesse von dem Seewesen ablenkten. In dem dritten Teile unserer Abhandlung wird der Ort sein, die Bedeutung jener Vernachlässigung und des jetzigen Vorgehens zu erörtern. Mit dem Jahre 1890 wird die deutsche Geschichte wohl ein neues Gebiet der Betrachtung in sich aufgenommen haben.

Durch den von Lesseps 1859—69 geschaffenen Suezkanal ist ein Projekt in großartigem Stile durchgeführt, welches schon wiederholt, aber ohne Erfolg oder doch ohne dauernden Erfolg in Angriff genommen wurde, und damit ist zugleich der einstige Weg vom Mittelmeer nach den Ländern der indischen Gewässer in bedeutend verbesserter Gestalt wieder aufgemacht.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Schuf das 15. Jahrh. den Wasserweg nach Indien, so hat das 19. Jahrhundert diesen Weg bedeutend verkürzt und ihn in das berühmte Kulturbecken des Mittelmeeres zurückgeleitet. — Den Kanal passierten:

1869	16	Schiffe,	meist	Dampfer,	darunter	engl.	9
1870	486	„	„	„	„	„	314
1871	765	„	„	„	„	„	502
1872	1082	„	„	„	„	„	761
1880	2026	„	„	„	„	„	1592
1882	3198	„	„	„	„	„	2565
1885	3624	„	„	„	„	„	2734
1886	3100	„	„	„	„	„	2331
1887	3187	„	„	„	„	„	2330
1888	3340	„	„	„	„	„	2625

1888 betrugen die Einnahmen 54 Millionen Mk.
Ausgaben 25 „ „
der Überschuß 29 Millionen Mk.

§ 39. Schlußbetrachtung.

Wirft man einen Blick auf eine Karte, welche den Seeverkehr darstellt, so sieht man die Meere, namentlich den atlantischen Ocean und das Mittelmeer, geradezu von einem Gewirr von Linien durchzogen, welche sich an den Verkehrscentren zu mächtigen Büscheln vereinigen. Und wenn man nun überschlägt, daß auf diesen Linien für den Post-, Passagier- und Güterverkehr über 32 000 Schiffe mit 21 Millionen Tonnen Gehalt verkehren, so darf man sich wohl eingestehen, daß die Schiffahrt seit den Tagen Hirams und Salomons sich weiter entwickelt und mit unsern Tagen eine wirklich großartige Ausgestaltung gewonnen hat. Aber es ist dazu auch eine ernste Arbeit von mehr als 2000 Jahren erforderlich gewesen, und gar manche Mittel hat man in den Dienst des Seemanns stellen müssen, um diese Entwickelung der Schiffahrt zu ermöglichen. Im folgenden Teile wollen wir die wichtigsten dieser Mittel in Betracht ziehen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf