

ÜBER DIE URSACHEN DER GROSSEN GEOGRAPHISCHEN ENTDECKUNGEN.

S. GOLDENBERG

da Universidade de Cluj (România).

Der Ausgang des Mittelalters bedeutete nicht zugleich ein Ende. Er war vielmehr der Anfang einer Zeit des Aufschwungs, einer bemerkenswert dynamischen Entwicklung.

Die "Krise" im 14. und zu Beginn des 15. Jhs. war weder allgemein, noch von langer Dauer. In Zeiten, da Westeuropa durch die Pest und durch Kriegsverwüstungen zu leiden hatte, da Städte zerstört und Felder verlassen waren, da Hunger und Teuerung die schutzlose Bevölkerung traf, machten sich die ersten Zeichen des Aufstiegs, der Erneuerung bemerkbar. Schwierigen Lebensbedingungen unterworfen, hörte der Mensch jener Zeit nicht auf, die Technik zu vervollkommen, die Produktionsmittel zu verbessern und deren Ergebnisse zu erhöhen. Langsamer an manchen Orten, rascher an anderen, wurde eine verhältnismässig statische durch eine dynamische Ordnung ersetzt. In der zweiten Hälfte des 15. Jhs. fand eine Erneuerung in allen Tätigkeitsbereichen statt. Der technische Fortschritt wurde gefördert durch Erweiterung des wissenschaftlichen Horizonts, das immer grössere Interesse für Experiment und Forschung, das in engem Zusammenhang mit der Renaissance stand und durch den wachsenden Widerstand gegen die "Autoritäten", durch das Fallenlassen der geistigen Vorbehalte gegen die wissenschaftliche Forschung und das wissenschaftliche Buch angeregt wurde. Das Ende des 15. Jhs. war Zeuge eines neuen, kühnen Geistes, der auf das Studium der Technik gerichtet war, Zeuge für den Aufschwung des Organisationsgeistes und des methodischen Denkens in der Mentalität der Zeit (1). Mit der zweiten Hälfte des Jahrhunderts beginnt eine

(1). — J. Delumeau, *Le développement de l'esprit d'organisation et de la pensée méthodique dans la mentalité occidentale à l'époque de la Renaissance*, in "XIIIe Congrès International des Sciences Historiques Moscou, 16-23 Août 1970", 1970, S. 1-10.

wichtige Periode in der Geschichte des Handels, seiner Ausbreitung, in der Geschichte der Kapitalinvestitionen sowie in der kaufmännischen Technik. Im allgemeinen (2) ein rapider Aufschwung in der Wirtschaft, parallel mit einem fühlbaren Fortschritt in der Schifffahrt, unlösbar verbunden mit der Entwicklung des Tausches, der stufenweisen Internationalisierung des Handels, den Reisen der Vorläufer und deren positiven Ergebnissen. Neue Möglichkeiten, die Verbesserung der nautischen Astronomie, der Navigationsinstrumente, die Fortschritte der Kartographie, neue Methoden, angewendet vom kritischen Humanismus zur Erweiterung der Kenntnisse über den Erdball, die Osmose des kritischen Humanismus mit Experiment und Beobachtung als Forschungsmethoden, Bemühungen zur Organisierung von Entdeckungs- und Forschungsreisen eröffnen neue Perspektiven. Die aufsehenerregendste Erscheinung der europäischen Dynamik im Verlauf dieses Jahrhunderts war zweifellos die Ausdehnung der Seefahrt, welche den Europäern die Entdeckung neuer Seewege, neuer Gebiete und Kontinente ermöglichte. Dies alles war bedingt durch die Expansionskraft einiger einheitlich organisierter und zentralisierter europäischer Staaten, die eine solide Ausgangsbasis und ein methodisches Organisationsprinzip darstellten.

Die grossen geographischen Entdeckungen, die zu radikalen Änderungen im Leben der Individuen und der Völker führten und die durch ihre vielfachen Folgeerscheinungen die Welt in Aufruhr brachten, waren keine zufälligen, spontanen Vorgänge, ohne Wurzel in der Vergangenheit. Vielmehr sind sie die logische Krönung jahrhundertelanger kühner und geduldiger Bestrebungen. Wie jedes historische Phänomen sind sie durch Früheres zu erklären, aber auch durch unmittelbare *Ursachen*, durch Zusammenwirken neuer Faktoren und Möglichkeiten (3).

(2). — M. Mollat, M. Postan, P. Johansen, A. Saponi, Ch. Verlinden, *L'économie européenne aux derniers siècles du Moyen Âge*, in "Relazioni del Congresso Internazionale di Scienze Storiche", VI, Rom, 1955, S. 801-957.

(3). — Zu dem Problem der Vorbedingungen für die grossen geographischen Entdeckungen, siehe J. Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, I. *Das Mittelalter*, Berlin, 1954; *Histoire générale des civilisations* (veröffentlicht unter der Leitung von M. Crouzet), Bd. III, *Le Moyen Âge*, Paris, 1957; *Histoire générale des sciences* (veröffentlicht unter der Leitung von R. Taton), Bd. I, Paris, 1957 und Bd. II, Paris, 1958; J. Heers, *L'Occident aux XIV-e et XV-e siècles. Aspects économiques et sociaux*, Paris, 1963; J. Parry, *The establishment of the European hegemony 1415-1715. Trade and exploration in the Age of the Renaissance*, 5. Aufl., New York, 1965; A. Otetea, *Renasterea*, Bucuresti, 1964; J. Le Goff, *La civilisation de l'Occident Médiéval*, Paris, 1964; Ch. Verlinden, *Les origines de la civilisation atlantique. De la Renaissance à l'âge des Lumières*,

Die ersten Reisen, welche die europäischen Binnenmeere überschritten und neue Horizonte über Ozeane und Kontinente eröffneten, hatten im allgemeinen, unter verschiedenen Formen, das gleiche Ziel: "Indien", das heisst den Orient, "die Gewürzinseln", das Reich des Grosskhans, Kathay und Cipango oder in heutigen Benennungen, Indien und Birma, China und Japan, die Molukken und Indonesien. Der Mythos der wirklichen oder fiktiven Reichtümer des Orients beherrschte auch weiterhin die europäische Welt, trotz vielfacher politisch-militärischer Schwierigkeiten. Eine mächtige Tradition, eine reiche Literatur — diejenige der grossen Reisen im Indischen Ozean und in Asien vom 14. bis zur Mitte des 15. Jhs. — erhielten dieses Wunschbild aufrecht. Die auch durch einen anderen Mythos wachgehaltene Tradition u. zw. dem Mythos einer politischen Allianz mit dem imaginären mongolischen Reich (imaginär, denn das wirkliche bestand nicht mehr) gegen den Islam, zur Wiedergeburt der isolierten Kirchen im Orient und zur Massenbekehrung der Bevölkerung dieser Länder. Ein Mythos, den die päpstliche Kurie und die Mönchsorden nicht aufhörten, wachzuhalten.

Die Kenntnisse über "Indien" stützten sich anfänglich auf die traditionellen Quellen, auf die durch die Muselmanen vermittelten Kontakte. Es waren friedliche, kommerzielle und wissenschaftliche Beziehungen, entstanden ursprünglich in Sizilien und später, bis zur Reconquista, in der Iberischen Halbinsel.

Die Buchkenntnisse waren ungenügend. Aus diesem Grunde suchte man direkte Verbindungen — dazu war die politische Konstellation günstig — man suchte genaue Informationen, eventuell Bündnisse. Die Erfahrung wurde zur Lehrmeisterin der Tat. Man orga-

Paris, 1966; *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XV-e et XVI-e siècles*, hrsg. von M. Mollat und P. Adam, in der Reihe *Bibliothèque générale*, Paris, 1966; F. Braudel, *Civilisation matérielle et capitalisme (XII-e — XVIII-e siècles)*, Bd. I, (Paris), 1967; R. Romano — A. Tenenti, *Die Grundlagent der modernen Zeit. Spätmittelalter, Renaissance, Reformation*, in *Fischer Weltgeschichte*, 12. Bd., Frankfurt a. M., 1967; J. Delumeau, *La civilisation de la Renaissance*, Paris, 1967; J. Favier, *De Marco Polo à Christophe Colomb. 1250-1492*, in *Histoire universelle Larousse de poche*, Paris, 1968; P. Chaunu, *L'expansion européenne du XIIIe au XVe siècle*, in "Nouvelle Clio", Nr. 26, Paris, 1969; S. Goldenberg, S. Belu, *Epoca marilor descoperiri geografice*, Bukarest, 1971; D. Hay, *L'Europe aux XVe et XVIe siècles*, in "Histoire de l'Europe", V. Bd., (Paris), 1972. Für das Problem der grossen Entdeckungen, vgl. V. Magalhães Godinho, *Les grandes découvertes*, in "Bulletin des études portugaises", Coimbra, 1953 (die Arbeit war uns nicht zugänglich), sowie die immer aktuelle Studie, auch hinsichtlich der Gründe der grossen geographischen Entdeckungen, von E. Déprez, *Les grands voyages et les grandes découvertes jusqu'à la fin du XVIII-e siècle*, in "Bulletin du Comité International des sciences historiques", 9, Paris, 1930.

nisierte die ersten Reisen, man schickte die ersten Gesandtschaften. Diejenige des Giovanni del Carpino von 1246-1247 und des Willem de Ruysbroeck (Rubruck) von 1253-1255. Beide führten zur westlichen Entdeckung Zentralasiens, zur ersten Begegnung des Westens mit dem fernen Osten. Darauf erschienen die Laien, die Kaufleute. Unter ihnen Marco Polo "Messer Millione", der China für Venedig entdeckte und später, durch Venedigs Vermittlung, für den gesamten Westen (4).

Parallel erscheint eine wichtige didaktisch-geographische Literatur, unter anderem *Libro del Conoscimento* und "Die Reisen" des Jean de Mandeville, eine Kompilation, durch welche die Zeitgenossen die eher eingebildeten, als wirklichen Wunder "Indiens" kennenlernten und die auch im 15. Jh. weiterhin einen bedeutenden Einfluss auf die Denkweise der europäischen Welt ausübten (5). Diese Literatur erhitzte die Geister, regte die Abenteuerlust an, beflügelte diejenigen, die Entdeckungsfahrten in, durch ihre — teilweise eingebildeten — Schätze, berühmte Reiche unternehmen wollten.

Europa war Asien hauptsächlich für "Spezereien" tributar, d.h. für Gewürze und Kolonialwaren, welche die Grundlage der mittelalterlichen Arzneibereitung bildeten und in der Küche der Zeit nicht fehlen durften. Im Mittelalter importierte Westeuropa: schwarzen Pfeffer aus Malabar und der Insel Ceylon, Ingwer aus Indien oder Arabien, Muskatnuss und Nelken von den Molukken, Manna aus Persien, Rhabarber aus China oder Indien, Kampfer aus Sumatra und China, gleichfalls aus China Galangawurzeln und Opium, Zucker aus Syrien, Ägypten und Indien, *scamonea* — die Grundlage der galenischen Medizin der Zeit — gleichfalls aus Syrien; Chinarinde, weiters verschiedene Gummi; Farbstoffe: Brasilholz aus Ceylon, Safran aus Indien, Indigo aus Bagdad, Krapp aus Arabien; Parfums, wie Moschus aus China, Ambra aus Oman; Seidengewebe und wertvolle Teppiche aus Persien und Ägypten, dem Irak und Syrien, Perlen aus Ceylon und dem Persischen Golf, Diamanten fast ausschliesslich aus Indien, Rubine aus Ceylon, Türkise aus Persien, Lapislazuli aus der Oxus-Gegend (Syr Darja), sowie teure Waffen. Es wurde ein ungeheurer

(4) . — M. Mollat, *Grands voyages et connaissance du Monde du milieu du XIIIe siècle à la fin du XVe. Première partie: Voyages en Asie (XIIIe-XVe s.)*, in "Les cours de Sorbonne", S. 39-157; Chaunu, *L'expansion*, S. 86-87.

(5) . — M. Mollat, *Grands voyages et connaissance du Monde du milieu du XIIIe siècle à la fin du XVe. Deuxième partie: L'Océan Indien et l'Afrique de l'Est*, in "Cours de Sorbonne", Paris, S. 36-42; Chaunu, *L'expansion*, S. 87-88; M. Mahn-Lot, *La découverte de l'Amérique*, Paris, 1970, S. 20-22.

Verbrauch von "Spezereien", Parfums, Riechwässern, von Seidengeweben, Musselin und Damast gemacht, weiters von Heilmitteln für Magenkrankheiten, Pflastern, krampfstillenden und anregenden Mitteln, solchen gegen Skorbut und anderen Arzneien von wirklicher oder eingebildeter Heilkraft.

Eine besondere Bedeutung hatten die *Gewürze* (*especeria*). Die mittelalterliche Küche war gewöhnlich reizlos und eintönig, Gemüse war verhältnismässig selten, Kartoffeln, Tomaten, Mais, Paprikaschoten waren noch nicht bekannt. Fleisch bildete die Grundlage der Ernährung. Da in vielen Gegenden wegen des verhältnismässig niedrigen Standes der Landwirtschaft nur eine beschränkte Anzahl von Haustieren überwinterte, verbrauchte man im Winter grosse Mengen von eingepökeltm Fleisch. Um aber eine so eintönige Kost ertragen zu können, wurden Gewürze verwendet. Sogar Wein und Bier wurden gewärmt und durch pikante Zusätze aromatisiert (6). Eben weil sie so gesucht waren und von so weither gebracht wurden, aus Tidore, Amboina oder Ternate, aus Banda, von der Malabarküste oder aus Ceylon, durch zahlreiche Länder befördert, der Gefahr ausgesetzt, in Unwettern verloren, von Beduinen oder Korsaren geraubt zu werden, waren die Gewürze so teuer. Ihre Kostspieligkeit erklärt sich aber auch aus den politisch-militärischen Ereignissen im Nahen Osten. Nach dem Fall des lateinischen Königreichs von Jerusalem und nach dem Verlust der "fränkischen" Kolonien in Syrien, die von den Venetianern und Genuesen beherrscht wurden, richteten die Venetianer ihre Aufmerksamkeit auf Ägypten, wohin über das Rote Meer die Erzeugnisse des Fernen Ostens kommen. Die Errichtung der zeitweiligen cypriotisch-venetianischen Herrschaft über Alexandria (1365) verbesserte kurzfristig die Lage. Darauf folgte die Herrschaft der Mameluken und deren Monopol über den Verkehr durch das Rote Meer und die Monopolisierung des sehr ertragreichen Handels mit "Spezereien" durch die Muselmanen. Aus diesen Gründen bleiben die Preise hoch und ist dieser Handel beinahe ohne Unterbrechung aktiv und einträglich.

Die Waren des Orients kamen auf verschiedenen Wegen nach Europa. Der erste war die kontinentale transasiatische Strasse, die zu den genuesischen Kolonien Tana und Kaffa in der Krim führte, oder Trapezunt mit Ormuz verband. Dieser Weg hatte durch die Isla-

(6). — Für das Problem des mittelalterlichen Handels Westeuropas im allgemeinen und des Levantehandels im besonderen vgl. die Kapitel IV und V aus *The Cambridge Economic History of Europe*, Bd. II: *Trade and industry in the Middle Ages*, hrsg. von M. Postan — E. E. Rich, Cambridge, 1952, S. 119-355; für die Einfuhr von Gewürzen, Spezereien usw., W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen-Âge*, II, Leipzig, 1932, S. 563-676.

misierung Zentralasiens und den Niedergang des mongolischen Khanats zu leiden. Die übrigen südlichen See- und Landwege wurden von den Arabern kontrolliert. Zwei Karawanenstrassen: die eine mit dem Ausgangspunkt Syrien oder Ägypten und dem Bestimmungsort Mekka; die andere von Aleppo zum Tigris. Beide verlängerten sich in Richtung des Indischen Ozeans, die eine gegen den Persischen Golf, die andere gegen das Rote Meer (7). In entgegengesetzter Richtung, vom Persischen Golf, gingen die Karawanen bis Basra oder Bagdad, von wo sie sich über die syrische Wüste nach Damaskus oder Aleppo wandten, oder aber entlang des Euphrat, die Berge Armeniens überquerten und in die Häfen des Schwarzen Meeres anlangten. Hier wurden die Waren des Orients von Venetianern und Genuesen, Armeniern oder Russen, seltener von Provenzalen und Katalanen gekauft. Der andere Weg führte über das Rote Meer. Die Kolonialwaren wurden auf dem Wasserweg befördert, darauf über Aden am Karawanenweg zum Nil bis Kairo, von wo sie nach Beyruth oder Alexandria dirigiert wurden.

Ein blühender Handel, der ursprünglich von arabischen, persischen, koptischen, jüdischen und berberischen, aber auch von "fränkischen" Kaufleuten, später fast ausschliesslich von Muselmanen betrieben wurde, verband den Orient mit Indien, wo die Muselmanen zahlreiche allogene Kolonien im Küstengebiet und selbst in China, z.B. in Kanton gründeten (8).

Aus den nördlichen Häfen des Mittelmeers wurden die Orientwaren auf dem Landweg nach Lyon oder — über die Alpen — in die Städte Süddeutschlands, hauptsächlich nach Augsburg und Nürnberg, aber auch nach Brügge und den Hansastädten geschafft, von wo sie hierauf in Europa verschleiss wurden. Es ist kein Wunder, dass sie — durch so viele Hände gegangen und zahlreichen Abgaben unterworfen — schliesslich am Bestimmungsort um ein Mehrfaches teurer verkauft wurden als in Ostindien.

Im Jahr 1453 fiel Konstantinopel; von Mohammed II wurden die Grundlagen des Osmanischen Reiches, eines in Anatolien und Rumelien

(7). — F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949, S. 178-179. Beide Wege teilten sich in zwei und hatten zahlreiche Abzweigungen, Nebenwege.

(8). — S. Labib, *Die Islamischen Häfen im Roten Meer und im Indischen Ozean: Politik und Problematik*, eine Zusammenfassung des beim Kongress für "Die grossen Zwischenlandungen zur See", Bruxelles, 14. -19. Oktober 1968 vorgelegten Ergänzungsberichtes; J. Delumeau et J. Richard, *Sociétés et Compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, in "Annales E. S. C.", 4, 1968, S. 826-828.

gegründeten Zentralstaates gelegt. Die Errichtung von Festungen an den Dardanellen (1463) macht den Osmanischen Staat zum unbestrittenen Herrn der Meerengen und verwandelt das Schwarze Meer nach und nach in ein osmanisches Binnenmeer. Von dieser Tatsache ausgehend, vertraten die Historiker die Ansicht über *die Krise des Levantehandels* als Hauptursache der grossen Entdeckungen.

Die historische Wirklichkeit widerlegt diese Ansicht. In erster Linie bildeten die Gewürze, Kolonialwaren — im europäischen Handel mit dem Orient sehr wichtig — in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. nicht mehr die wichtigsten Erzeugnisse im grossen internationalen Verkehr. Der Orienthandel war schon unendlich vielfältiger und umfasste nicht nur die Erzeugnisse Indiens und der Molukken, sondern auch die der Levante. Die Ausbreitung der osmanischen Herrschaft hatte eine Verlegung der Kolonien vom Osten nach Westen zur Folge. Alaun wurde in Tolfa gewonnen, später in Mareñon, nach dem Fall Phokäas; Seide erzeugte man in Granada und in Kalabrien, Zucker in Sizilien, Algarve und Madeira. Pfeffer wurde übrigens im 15. Jh. auch aus Afrika beschafft. Es scheint, dass es Italiener waren, welche die Portugiesen veranlassten, ihre Forschungsreisen in Afrika auszuweiten, mit Hinblick auf die Versorgung Portugals mit afrikanischem Pfeffer (bekannt schon im 12.- 13. Jh. auch unter der Bezeichnung "Paradieskörner" und "Saharanüsse") (9), genannt *malaguetta (melaghetta)* und als Heilmittel und Gewürz verwendet. Der Genuese Usodimare in portugiesischen Diensten erreichte in der Gegend des Gambiaflusses das Ursprungsland dieses Pfeffers und bis 1470 entdeckten die Portugiesen die ganze "Pfefferküste" und sicherten sich bis 1513 das Monopol des Handels mit afrikanischem Pfeffer. Erst im letzten Viertel des 15. Jhs. wurde die Erforschung des Seeweges zu den "Gewürzinseln" Asiens das offizielle Ziel der afrikanischen Expeditionen Portugals.

In zweiter Linie führte die Errichtung der osmanischen Herrschaft im Südosten Europas nicht zur Unterbrechung der Handelsbeziehungen zwischen Orient und Okzident, bzw. den Seerepubliken Italiens. Es scheint, dass nach Übergang der grossen Warenlager in Kleinasien und dem Iran, Balat (Palatia) und Ayasoluk (Altoluogo) unter osmanischer Herrschaft, die Handelsbeziehungen mit den italienischen, Stadtrepubliken einen gewissen Aufschwung nahmen. Die Zollgebühren von 2% und später von 5% (1463), welche den

(9). — J. Devisse, *Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale du XI-ème au XVI-ème siècles*, Bericht am XI. Internationalen Kongress der Seegeschichte (Bari, 28 August — 9. Sept. 1969), S. 35 und *ebda*, Anm. 2.

Venetianera und Genuesen auferlegt wurden, beeinflussten diesen Handel in dem Sinne, dass sie die Positionen der Italiener im Levanteverkehr untergruben, diesen Handel als solchen aber, der jetzt von Griechen, Juden, Armeniern, Ragusanern und Muselmanen betrieben wurde, nicht unterbrachen (10). Das auf die Balkanhalbinsel ausgedehnte Reich übernahm alle Überlieferungen auf dem Gebiet des Handels und versuchte, den Verkehr zwischen Orient und Okzident den neuen Bedingungen entsprechend aufrechtzuerhalten (11).

Nach Entdeckung des direkten Seewegs nach Indien durch Vasco da Gama versuchten die portugiesischen Könige, den Ostindienhandel zu monopolisieren, waren aber nicht in der Lage, die Seewege abzuriegeln, welche die Levante mit dem Mittelmeergebiet verbanden (12). Hingegen behielt der Handel zwischen dem Kontinent und der Levante — besonders dem Südosten, Zentrum und Osten Europas — fast seine ganze Intensität. Die Spezereien, Gewebe, Gewürze, kamen weiterhin aus dem Orient auf der Strasse Ormuz — Täbris — Istanbul und von da über den Balkan nach den Donauländern, Polen und Skandinavien. Auf diesem Wege versorgten sich auch die rumänischen Länder. Der Transit orientalischer Waren durch die Walachei zu den grossen Zentren Siebenbürgens, Sibiu (Hermannstadt) und Brasjov (Kronstadt) ist am Ende des 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jhs. ununterbrochen. Allein die Grosskaufleute und die in der "*prima magna societas*" von Braspv vereinigten Händler importierten

(10). — H. Inalcik, *L'empire ottoman*, in *Les peuples de l'Europe de Sud-Est et leur rôle dans l'histoire (XVe-XXe s.)*, Sofia, 1966, S. 24-25.

(11). — F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, tome II, Paris, 1966, S. 11-19; B. Cvetkova, *Le régime de certains ports dans les terres balkaniques aux XV-e et XVII-e siècles*, in "Revue d'histoire économique et sociale". XIV, 1, 1967, S. 29-30.

(12). — Siehe auch die älteren Arbeiten von A. H. Lybyer, *The Ottoman and the Routes of Oriental Trade*, in "Economic History Review", 30, 1915, S. 577-588 und F. C. Lane, *The Mediterranean spice trade. Further evidence of its revival in the sixteenth century*, in "The American Historical Review", 45, 1940; weiters V. M. Godinho, *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, 1962, S. 51-68; H. Kellenbenz, *Der russische Transithandel mit dem Orient im 17. und zu Beginn des 18. Jahrhunderts*, in "Jahrbücher für Geschichte Osteuropas", Bd. 12, H. 4, Febr. 1964, Sonderdruck, S. 481-82. In diesem Sinne ist das Dokument vom 29. Februar 1583 interessant, aus dem hervorgeht, dass Philipp II. beabsichtigte, eine Flotte zu organisieren, um zu verhindern, dass die Gewürze *ex Colecut* gebracht werden konnten, wie zur Zeit der Portugiesen, "*in superiorem Asiam, Gretiam, Serviam, Bulgariam, Valachiam, Poloniam, Hungariam*" und sogar in die italienischen oder französischen Häfen (vgl. Hurmuzachi, *Documente*, XI, S. 663, Anm. 3).

im J. 1503 ein Quantum von über 50.000 kg Pfeffer (13). Eine gleiche Lage der blühenden Einfuhr von Kolonialwaren (*res turcales*) ist zu Ende des 16. Jhs. auch in Sibiu festzustellen (14). In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts, nach den grossen Entdeckungen, versorgten sich die Länder West- und Mitteleuropas mit Orientwaren durch Vermittlung der Portugiesen, die sie mithilfe der Städte der Niederlande, Deutschlands und sogar mit der Hilfe Venedigs weiterverteilten. Nach dem Südosten Europas aber und auch nach Mitteleuropa kamen die Orientwaren durch die Levante, in ernstlicher Konkurrenz mit den von Portugal über Antwerpen und Venedig verkauften Waren (15). In Polen z.B. kann man sogar ein Demarkationsgebiet unterscheiden zwischen den Spezereien aus Antwerpen oder Venedig und denen aus Istanbul (16). Auf jeden Fall blieb die Balkanhalbinsel in der ganzen ersten Hälfte des 16. Jhs. ein fast ausschliesslich den über Syrien und Ägypten eingeführten "Spezereien" reserviertes Gebiet. Im übrigen waren die Wege zu den Gewürzinseln und auch nach Amerika seit langem entdeckt und im Orient war das portugiesische Kolonialreich errichtet, zur Zeit, da die Türken Ostanatolien, d.h. Syrien und Ägypten eroberten (1516 und 1517) und im Kampf mit den Portugiesen in das Gebiet des Roten Meeres eindrangten.

Der *Goldhunger*, die Erforschung unbekannter, Edelmetalle enthaltender Gebiete war der *wirtschaftliche Hauptgrund* für die europäische Expansion und die grossen Entdeckungen.

Das Wiederaufleben der Industrie und des Handels in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. — gefördert durch die relative Beruhigung der zwischenstaatlichen Beziehungen nach Beendigung des 100

(13). — M. Dan — S. Goldenberg, *Le commerce balkano-levantin de la Transylvanie au cours de la seconde moitié du XVI^e et au début du XVII^e siècle*, in "Revue des études sud-est européennes", Bd. V, 1-2, 1967, S. 88; R. Manolescu, *Schimbul de marfuri dintre Tara Româneasca și Brasovul în prima jumătate a secolului al XVI-lea*, in "Studii și materiale de istorie medie", II, 1957, S. 169-176.

(14). — S. Goldenberg, *Hallerii. Un Capitol din istoria comerțului și a capitalului comercial din Transilvania în sec. XVI*, in "Studii", 5, 1958, S. 96.

(15). — S. Goldenberg, *Der Südhandel in den Zollrechnungen von Sibiu (Hermannstadt) im 16. Jahrhundert*, in "Revue des études sud-est européennes", Bd. II, 3-4, 1964, S. 395-396; M. Dan et S. Goldenberg, *Le commerce balkano-levantin de la Transylvanie*, S. 114. Für den Import von Orientprodukten durch die Türkei am Ende des 15. und zu Beginn des 16. Jhs., siehe N. Beldiceanu, *La conquête des cités marchandes de Kilia et de Cetatea Alba par Bayezid II*, in "Südost-Forschungen", XXIII, 1964, S. 89 und I. Beldiceanu-Steinherr, *Acte du règne de Selim I concernant quelques échelles danubiennes de Valachie, de Bulgarie et de Dobroudja*, ebda, S. 95 ff.

(16). — J. Kiniewicz, *Droga morska do Indii i handel korzeny w latach 1498-1522*, in "Przegląd Historyczny", 55, Nr. 4, 1964, S. 577-603.

— jährigen Kriegen — verschärfte den Mangel an Tauschmitteln und erforderte die Erhöhung des Münzumsatzes, d.h. des Goldes und Silbers. Die Goldmünze war selten geworden, besonders in Portugal (17), aber auch in Valencia, Aragon und Navarra (18). Diese "Krise" traf übrigens den ganzen europäischen Kontinent, in heftigster Form aber das iberische Gebiet. Trotz aller Bemühungen für die Ausbeutung von Edelmetallen in Europa — Wiedereröffnung verlassener Bergwerke, Anwendung neuer Technik und Methoden in Deutschland, Tirol, Frankreich (Pyrenäen, Cevennen), Siebenbürgen und der Slowakei — war die Produktion nicht imstande, der Nachfrage zu entsprechen und die zweite Hälfte des 15. Jhs. war eine Zeit der seltenen und teuren Münze (19).

Die Bodenschätze des Kontinents blieben unzulänglich, die Nachfrage überstieg das Angebot. Der defizitäre Handel mit dem Orient (20), wohin ein Teil des europäischen Goldes und Silbers abfloss und der nicht durch einen gleichwertigen Export europäischer Erzeugnisse ausgeglichen werden konnte, verminderte ebenfalls die Edelmetallreserven des Okzidents. Die Bilanz des Levantehandels blieb passiv (21).

Der Mangel an Bargeld traf in erster Linie die internationalen Transaktionen. Gleichzeitig erforderte die Bildung der Zentralstaaten die Erweiterung und Verbesserung des Staatsapparates, der Verwaltung, mit der sich die anderen Staaten ausrüsteten, erhöhte Geldmittel. Folge war ein richtiger Hunger nach Edelmetallen in der Wirtschaft der westlichen Staaten: nicht nur im Mittelmeergebiet mit seiner grossen Schwierigkeit in der unerlässlichen Wiederversorgung mit Edelmetall (22), sondern auch im übrigen Europa blieb das Silber teuer und das Gold unzureichend (23).

(17). — Chaunu, *L'expansion*, S. 117-118.

(18). — E. J. Hamilton, *Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon and Navarra 1315-1500*, in "Harvard Econ. Stud.", Cambridge (Mass.), 1934, S. 17-18, 81 und 136-137.

(19). — H. Hauser et A. Renaudet, *Les débuts de l'âge moderne*, in der Reihe "Peuples et civilisations", VIII, Paris, 1946, S. 54.

(20). — F. Braudel, *La Méditerranée*, S. 362; die Edelmetalle nahmen in Form von Münzen den Weg nach Indien, China und den Molukken.

(21). — Es wurden auch Meinungen laut, welche das Problem des Abflusses von Gold aus dem Okzident in den Orient unter Frage stellen (M. Bautier, *Les relations commerciales des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Âge*, Vortrag, gehalten beim Internationalen Kongress der Seegeschichte in Beyruth, Sept. 1966).

(22). — F. Braudel, *La Méditerranée*, S. 372-373.

(23). — A. Girard, *La guerre monétaire (XIV-XVe siècle)*, in "Annales d'histoire sociale", II, 1940, S. 215, bei F. Braudel, *La Méditerranée*, S. 372, Anm. 5.

Die Europäer begannen im sudanesischen und maghrebinischen Afrika, im Malireich, am oberen Senegal und Niger Gold zu suchen. Hier gewannen die schwarzen Goldwäscher aus dem Flussand Goldkörner und Goldstaub und tauschten sie gegen Salz, Kupfer oder andere Waren. Nach dem Eindringen der Europäer in den Norden des afrikanischen Kontinents (Ceuta, hierauf Oran, Hagie, Tunis u.a.), wurde das Gold — neben Salz, das traditionelle afrikanische Tauschmittel — immer zugänglicher. Obzwar im 14. und zu Beginn des 15. Jhs. ein grosser Teil des afrikanischen Goldes noch nicht in den Okzident gelangen konnte, war trotzdem seine Einführung in den europäischen Handelsumlauf immer bedeutender (24).

Das "sudanesische" Gold wurde mit Karawanen über die Sahara nach Nordafrika befördert, wo es von italienischen und katalanischen Kaufleuten erworben wurde, oder nach der marokkanischen Küste, wo es die spanischen Händler kauften. Dieser Goldhandel hatte seine bestimmten Wege mit regelmässigem Ablauf sowie grosse, im besonderen und indirekt von den grossen italienischen Banken kontrollierte Verteilungszentren. Andalusien mit seinen Städten Sevilla und Cádiz wurde einer der wichtigsten Goldmärkte (25). So wurde schrittweise die europäische Wirtschaft vom afrikanischen Gold beherrscht; Nordafrika wurde folglich der Hauptlieferant des gelben Metalls (26).

Es blieb die Versuchung, *direkte* Zugangswege zum "Goldland" zu finden, unter Ausschluss des italienischen Monopols im allgemeinen und der Konkurrenz der Genuesen im besonderen, die versuchten, jenseits der Sahara zum Gold des Sudans zu gelangen (27).

Der Landweg über die Sahara bot grosse Schwierigkeiten, aber das Interesse und der Mut der abenteuerlustigen Kaufleute veranlasste sie, den Gefahren zu trotzen. Schon zu Beginn des 14. Jhs. besuchten die mit den tuaregischen Kaufleuten assoziierten Genuesen die Oasen der Sahara und erstanden die wertvollen Goldkörnchen aus dem

(24). — J. Devisse, *Routes de commerce*, S. 24, 39-40; Chaunu, *L'expansion*, S. 111-113, und 116.

(25). — R. Konezke, *Überseeische Entdeckungen und Eroberungen*, in "Propyläen Weltgeschichte. Eine Universalgeschichte", VI. Bd., Berlin-Frankfurt-Wien, 1964. S. 558-559.

(26). — F. Braudel, *La Méditerranée*, S. 365; Chaunu, *L'expansion*, S. 113 und 116.

(27). — E. F. Gautier, *L'or du Soudan dans l'histoire*, in "Annales d'histoire économique et sociale", VII, 1935, S. 113-125; J. Heers, *Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XVe siècle)*, in "Le Moyen Age", 1-2, 1957, S. 120. Vgl. auch M. Bloch, *Il problema dell'oro nel Medioevo*, in "Lavoro e tecnica nel Medioevo", Bari, 1959. S. 130.

Süden. Sie können erstmalig in Tafilelt angetroffen werden, in dessen hauptsächlichem *ksur* Sidjilmassa Münzen "vom reinsten Gold der Welt" geprägt wurden (28). Die Zugangswege waren aber schwer zu passieren und das zeigt die gefahrvolle Reise nach Tuat des Genuesen Antonio Malfante im J. 1447, die von der genuesischen Bank Centurioni finanziert war, sowie diejenige des Florentiners Benedetto Dei, der scheinbar bis nach Tumbuktu kam (29). Daher versucht man, auf dem Seeweg längs der Westküste Afrikas einen anderen Zugangsweg zu den Quellen des sudanesischen Goldes zu finden. Die Portugiesen waren Sieger in diesem Wettstreit. Im J. 1456, da sie Guinea erreichten, wurden die ersten Handelskontakte mit den Goldgebieten aufgenommen, aber erst um 1475 wurde in der Gegend der Goldküste — wo 1481 São Jorge da Mina entstand — der Tausch mit den Eingeborenen intensiver und das afrikanische Gold kam auf direktem Weg nach Portugal. Der Wert der monatlichen Goldtransporte zur Zeit Manuels I. (1495-1521) beläuft sich schon auf 10.000 Goldkruzeros (30).

Das afrikanische Gold gelangte übrigens auch nach Ägypten und über Ägypten wurde die Beteiligung des osmanischen Reiches am Handel mit afrikanischem Gold aus dem Sudan und aus Äthiopien organisiert (31).

Die fabelhaften Reichtümer Guineas zogen auch Seefahrer anderer Nationen an. Nach 1475 erschienen die ersten flämischen Schiffe im Gebiet der Goldküste. Auch die Kastilier blieben nicht zurück. Im J. 1478 verlassen 35 Karavellen Sevilla und andere andalusische Häfen mit dem Ziel Goldküste. Ein Jahr später aber, im Frieden von Alcaçovas — Toledo sahen die katholischen Könige sich gezwungen, das Seemonopol des portugiesischen Handels in Guinea anzuerkennen. Man musste also andere Wege suchen, nach anderen Ländern, die

(28). — M. Bloch, *Il problema dell'oro*, S. 130.

(29). — J. Heers, *Le Sahara et le commerce méditerranéen à la fin du Moyen Âge*, Sonderdruck aus "Annales de l'Institut d'Études Orientales", XVI, Alger, 1958, S. 247-255; ders., *Portugais et Génois au XVe siècle: la rivalité Atlantique-Méditerranée*, in "Actas. III. Coloquio Internacional de estudos Luso-Brasileiros", vol. II, Lisboa, 1960, S. 144-147; ders., *Le rôle des capitaux internationaux dans les voyages de découvertes aux XVe et XVIe siècles*, Sonderdr., SEVPEN, Paris, 1966, S. 289. Für die afrikanischen Handelsgebiete und -wege, siehe J. Devisse, *Routes de commerce*, passim.

(30). — R. Konezke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 560; siehe auch V. Magalhães Godinho, *Le Portugal, flottes du sucre et flottes de Vor*, in "Annales. E. S. C.", 5, 1950, S. 184-197; ders., *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du Cap*, Bd. I-II, Paris, 1956, passim.

(31). — F. Braudel, *La Méditerranée*, tome 2, S. 17.

von der Legende als reich an Edelmetallen gepriesen waren. Dies sind: das Reich des Grosskhans, die berühmte Insel Cipango und das von Marco Polo beschriebene herrliche Kathay.

Die Portugiesen suchten also Gold an den Küsten Afrikas, hierauf in Indien und im fernen Osten. Gold war das magische Wort, das die Spanier jenseits des Atlantischen Ozeans nach Amerika treiben wird. *Der Mythos des Goldes* bildete den wirksamsten Ansporn zur Organisierung und Durchführung der grossen Entdeckungen und Forschungen. Gold wird Columbus in Amerika, Gold wird Cortés in Mexiko und Pizzaro in Peru suchen. Gold sucht man in nicht existierenden Ländern und Reichen, Frucht einer fieberhaften Phantasie, in Omagua, in den Gebieten der "Goldstämme" aus Meta in der Gegend von Ecuador, in den legendären Zentren Manoa, Enim und Paytiti in der Gegend des Amazonas, in den ebenso phantastischen Cibola und Quivira in Neumexiko. Der Goldrausch hatte hierauf das Erscheinen von Ortsnamen zur Folge wie: Rio de Oro, Castilla de Oro, Costa de Oro, Rio de la Plata, Puerto Rico, Costa Rica usw. Der gleiche Goldrausch verwandelte geographische Benennungen in Synonyme des Reichtums. Heutige Ausdrücke wie "wiegt wie Peru" oder "ist so viel wert wie Potosi" datieren aus der Zeit der grossen Entdeckungen (32).

Dieser Goldhunger, der die europäische Wirtschaft am Ende des 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jhs. aufwühlte, wurde zum Grund und hauptsächlichlichen Ansporn für die überseeische Expansion der Europäer.

Der Sklavenhandel, der schon im 13. Jh. einen Aufschwung nahm, förderte gleichfalls die geographischen Forschungen und Entdeckungen. Italienische Händler, besonders Genuesen, kauften im Schwarzmeergebiet, vor allem in der Krim, tatarische, kirgisische oder georgische Gefangene, manchmal Kinder, die von ihren Eltern verkauft wurden und die sie hierauf vor allem in Ägypten, in Ostspanien oder in anderen Mittelmeergegenden weiterverkauften (33). Die Errichtung der osmanischen Herrschaft im Südosten Europas gab dem Sklavenhandel einen neuen Auftrieb, darauf aber, um die Mitte des 15. Jhs., verfiel er zeitweilig. Es praktizierten ihn neben den Genuesen auch Venetianer in Konkurrenz mit persischen, türkischen und russischen Händlern. Die Sklaven aus der Levante wurden auf

(32). — Siehe auch M. F. Torres, *El mito del oro en la Conquista de América*, in "Universidad de Valladolid. Publicaciones de la Sección de Estudios Americanistas", Seria Quinta, V, 1933, S. 11-16.

(33). — Ch. Verlinden, *Les origines de la civilisation atlantique*. S. 175; ders., *L'esclavage dans l'Europe médiévale. I. Péninsule ibérique. France*, "Université de Gand. Travaux de la Fac. de Phil. et Lettres", 1955 passim.

den orientalischen Sklavenmärkten verkauft und nur wenige von ihnen gelangten nach dem Westen, vor allem nach Katalonien und Andalusien (34). Häufig kamen die Sklaven aus den Reihen der Gefangenen der Türken oder der türkischen Untertanen, die von Korsaren oder Sklavenjägern, besonders Katalanen, geraubt waren. Frauen aus dem Kaukasus, Tatarenkinder, Griechen und andere Christen wurden häufig auf den Sklavenmärkten Italiens gehandelt (35). Die grossen Finanzmänner der Zeit, Italiener und Portugiesen, waren auf der Suche nach Sklavenmärkten oder nach Möglichkeiten zur Beschaffung von Sklaven.

Als im 14. und 15. Jh. mehrere afrikanische Inseln entdeckt wurden, begann auch die Sklavenjagd und der Sklavenhandel. Kastilier und Portugiesen jagten zuerst die Guanches der Kanarischen Inseln und nur später Schwarze. Anfänglich wurden die Negersklaven auf Karawanenwegen in die nordafrikanischen Häfen gebracht und dort zum Verkauf angeboten. Die Forschungs- und Entdeckungsreisen, die nicht nur Gold sondern auch Sklaven zum Ziel hatten, erweiterten den Aktionsbereich der europäischen Händler bis in die tropischen Gegenden des afrikanischen Kontinents. Das grosse Geschäft mit Sklaven wird im Atlantischen Raum eine fast ausschliessliche Angelegenheit der Portugiesen und Spanier. Die Expeditionen gehen nach den nördlichen und nordwestlichen Gebieten Afrikas und dienen der Entdeckung noch unbekannter oder der Ausbeutung schon entdeckter Inseln. Häufig finanzierten sie sich selbst durch die im Handel mit den erbeuteten Sklaven erzielten Gewinne.

Die Forschungsreisen der Portugiesen in den Küstengebieten Westafrikas eröffneten ihnen neue Möglichkeiten zur Erbeutung von Sklaven. Seit 1441 begannen die Portugiesen die Sklavenmärkte Europas mit schwarzen Sklaven zu versorgen. Nur in den ersten sieben Jahren (1441-1448) wurden vom Rio de Oro und aus Guinea 1200 Sklaven gebracht. In den folgenden Jahren aber beförderten die Portugiesen jährlich in der Küstengegend zwischen Senegal und Sierra Leone über 3500 Sklaven. Der Sklavenexport aus Guinea zwischen 1450-1505 wird auf 140.000 geraubte oder gekaufte Menschen geschätzt. Für ein Pferd erhielt man im J. 1460 in Rio de Oro 30 Sklaven, in Senegal aber 10-12 (36). Die in Portugal, Spanien und Italien verkauften Sklaven wurden zu landwirtschaftlichen Arbeiten verwendet oder erlernten ein Handwerk, dessen Gewinn sich ihre Herren aneigneten. Alles ging in völlig gesetzlichem Rahmen vor

(34). — Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 555.

(35). — Ch. Verlinden, *Les origines de la civilisation atlantique*, S. 176.

(36). — R. Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 557.

sich, denn in der Feudalgesellschaft wurde die Sklaverei als eine legale und nützliche Einrichtung angesehen.

Im 15. Jh. begannen die Portugiesen *asientos*, d.h. Konzessionen für den Sklavenhandel zu verleihen (37). Das Handelskapital dieser wichtigen Einnahmequellen betrieb das System der Verpachtung des Sklavenhandels. So wurde der Verkehr vom Rio dos Escravos in den Jahren 1486-1488 von Bartolomeo Marchione, einem florentinischen Bankier gepachtet, den man zu Beginn des 16. Jhs. an der Spitze einer Gesellschaft italienischer Geschäftsleute im direkten Handel mit Indien wiederfinden kann (38). Die Kontrolle dieses Handels befand sich in den Händen einer besonderen Verwaltung, *Casa dos Escravos*, Abteilung der *Casa da India* des portugiesischen Kolonialamts. Aus den vom Verkauf der so gefangenen Sklaven erzielten Gewinnen wurden auch neue Forschungsreisen finanziert. Hier in Afrika gewann man gleichzeitig Erfahrung und es bildeten sich Mut und Kenntnis der Seefahrt aus.

Zugleich mit dem Sklavenhandel betrieb man auch die *Piraterie*. Die Piraten griffen um Beute jedes Schiff an, während die Korsaren mit Einverständnis ihres Souveräns oder der Stadtbehörde Schiffe einer fremden Macht, eines anderen Staates oder einer anderen Stadt erbeuteten und beraubten. Die Seeräuber griffen auch Handelsschiffe an. Manchmal begingen sogar bewaffnete Handelsschiffe Piraterie gegen andere Handelsschiffe. Seeleute aus Cantabrien, baskische, katalanische oder italienische Matrosen betrieben laufend Seeräuberei. Andalusier verbanden manchmal das Kapern und Berauben maurischer Schiffe und Angriffe auf afrikanische Küstengebiete mit Sklavenjagd und Sklavenhandel. Die Seeräuberei erbrachte zusätzliche Gewinne, ermöglichte häufig die Ausrüstung von Schiffen zu neuen Expeditionen und übte auf die Seeleute eine mächtige Anziehungskraft aus. Diese Beutezüge waren manchmal die einzige Schule derjenigen, die im Zeitalter der grossen Entdeckungen die Meere und Ozeane des Erdballs entdeckten (39).

Die mittelalterlichen Vorläufer der ersten Etappe geographischer Entdeckungen und der europäischen Kolonialexpansion kann man auch in der *Kolonisierung* und der *Akklimatisation* verschiedener Kulturen in den entdeckten Inseln und Gebieten finden. Dies war ein Ansporn mehr für die grossen Entdeckungen. Die erste Phase der Forschungsreisen dieser Epoche war auch eine Folge der Interessen

(37). — Ch. Verlinden, *Les origines de la civilisation atlantique*, S. 176.

(38). — I. Heers, *Le rôle des capitaux internationaux*, S. 291.

(39). — R. Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 553-554.

des Handelskapitals vor allem mit Hinblick auf Getreidekulturen und Zuckergewinn.

Anfänglich suchte man Farbstoffe (z.B. Pastell, Drachenblut, Conchenille usw.), hierauf zum Weinbau geeigneten Boden, im weiteren immer häufiger Felder für den Zuckerrohranbau. Der Zucker, eine wesentlich "koloniale" Kultur, erforderte ausgedehnte Bodenflächen, zahlreiche Arbeitskräfte und bedeutende Investitionen. Die Welle der Kolonisation zur Pflanzung von Zuckerrohr ging von Cypern und Kreta nach Sizilien, weiter nach Andalusien und Algarve, in die Gegend zwischen Ceuta und Tanger, zu den Kanarischen Inseln und São Tomé und verfolgte in erster Linie die Organisierung der Produktion auf neuen kapitalistischen Grundlagen des Grossgrundbesitzes. Von Spanien und Portugal ausgehend hatte dieses Phänomen nichts von den Merkmalen der dörflichen, bäuerlichen Kolonisation kleinen Ausmasses aus der Periode der Reconquista (40).

Portugal war für das tägliche Brot von anderen Ländern abhängig. Getreide wurde vor allem aus Marokko eingeführt und aus diesem Grund ist es wahrscheinlich, dass die Eroberung von Ceuta (1415) und der Ortschaft Alcácer Ceguer (1458) auch von dem Wunsch bestimmt war, sich der Herrschaft über ein Gebiet zu versichern, von dem die Ernährung der Portugiesen abhing. Die Besetzung der Insel Madeira und der Azoren (1425 und 1439) bot die Gelegenheit, diese Gebiete in Getreidebasen (von Weizen und Roggen) für Portugal und seine Garnisonen in Westafrika zu verwandeln (41).

Die bedeutenden Gewinne aus der Zuckerrohrkultur hatten den Verzicht auf die Getreidekulturen zur Folge. Das internationale Handelskapital finanzierte den Anbau des Zuckerrohrs und lieferte die zur Organisierung grosser Pflanzungen und zum Betrieb der Zuckermühlen nötigen Summen. Die Zuckerrohrkultur in Madeira begann im J. 1455, aber erst nach 1472, da der Zuckerexport nach Antwerpen begann, ohne Lissabon zu berühren, erreichte diese Insel ein bedeutendes Entwicklungsstadium. Schon 1480 fuhren 70 mit Zucker beladene Schiffe von Madeira nach Europa und die Erzeugung stieg von 6000 *arrobas* (72.000 kg) im J. 1453 auf 80.000 *arrobas*

(40). — J. Heers, *Le rôle des capitaux internationaux*, S. 290; Ch. Verlinden, *From the Mediterranean to the Atlantic. Aspects of an economic Shift (12th-18th Century)*, in "The Journal of European Economic History", Vol. 1, Nr. 3, 1972, S. 639-640.

(41). — R. Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 562.

(960.000 kg) im J. 1493 (42). Der Erfolg der Zuckerrohrkultur auf Madeira war zum Grossteil das Werk der Familie Lomellini aus Lissabon, die auf die Insel auswanderte und dort mächtige Kolonialunternehmen gründete. Der bedeutendste Lomellini oder Lomelino, Marco, sicherte sich 1456 für 10 Jahre das ausschliessliche Privileg des Zuckerkaufs und Exportes (43). Die Mitglieder dieser Familie, aber auch andere nahmen an der "grossen Küstenschiffahrt" Lissabons im Atlantik teil (44). Madeira wurde so ein berühmter Zuckermarkt im Okzident.

Der Zuckerexport beeinflusste weitgehend die portugiesische Wirtschaft. Durch die Verordnungen von 1498 in zwei Gebiete geteilt: in das Nordgebiet des Atlantik (56.000 *arrobas*) und das Mittelmeergebiet (51.000 *arfabas*) (45) war die Zuckererzeugung ständig im Wachsen. Sie wird das venetianische Monopol in Ägypten und Cypern, sowie dasjenige des Königreichs Granada — eine Kolonie und ein Unternehmen der Genuesen — zugrunderichten. Die grossen genuesischen Finanzleute Centurioni und Grimaldi führten die Zuckerrohrkultur auf den Kanarischen Inseln ein, drangen hierauf in den portugiesischen Markt und förderten einen bedeutenden Handel mit Guinea, fähig, mit dem offiziellen und regulären Handel der Portugiesen zu konkurrieren.

Nach Madeira verbreitete sich der Zuckerrohranbau auch auf den Azoren, dann auf mehreren Inseln des Golfes von Guinea und den Kanarischen Inseln. Die Eroberer der Inseln Gran Canaria und Teneriffa teilten den Zuckerrohrpflanzern ausgedehnte Ländereien zu und förderten die Errichtung von Mühlen für die Zuckerfabrikation. Die Unternehmen waren gewöhnlich von Italienern finanziert, aber von Portugiesen geleitet. Als Arbeitskraft verwendete man, besonders auf Madeira, auch in Marokko, den Kapverdischen Inseln oder in Guinea erstandene Sklaven (46). Der kanarische Zucker fand in

(42). — Ch. Verlinden, *Les origines de la civilisation atlantique*, S. 169-170; ders., *Front the Mediterranean*, S. 639-640; V. Rau, J. Borges de Macedo, *O açúcar de Madeira nos fins do seculo XV. Problemas de produção e comercio*, Funchal, 1962 passim.

(43). — V. Rau, *Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV: os Lomellini*, in "Estudos de História", Lisboa, 1968, S. 27-28.

(44). — J. Heers, *Portugais et Génois au XVe siècle*, S. 144.

(45). — V. Rau, *Privilégios e legislação portuguesa referentes a mercadores estrangeiros (séculos XV e XVI)*, in "Estudos de História", S. 140.

(46). — A. Teixeira da Mota, F. Mauro, J. Borges de Macedo, *Les routes portugaises de L'Atlantique*, in "Anuario de estudios americanos", XXV, Sevilla, 1968, S. 4.

Europa einen günstigen Markt und die Inseln wurden unter dem Namen "Zuckerinseln" bekannt (46a). Der hohe Zuckerpreis jener Zeit regte die Suche nach neuen Gebieten und Inseln im Atlantischen Ozean an, die zum Anbau dieser nützlichen Pflanze geeignet waren und bildete einen bedeutenden Ansporn für die Beschleunigung der Forschungsunternehmen der europäischen Schifffahrt in neue Gegenden.

Nach Entdeckung der Neuen Welt führten die Spanier und Portugiesen die Zuckerrohrkultur auf dem amerikanischen Kontinent ein, in Haiti (1493), in Cuba (1511), in Portorico und Jamaica (1527), in Mexiko und Peru (47). In einigen Gegenden, z.B. in Brasilien, wurde Zucker das hauptsächlichste Erzeugnis (48). Neue Kapitalien, neue Menschen wurden auch durch den Zuckermythos über den Atlantik gelockt.

Schliesslich nennen einige auch den *religiösen Proselytismus* unter den Gründen, die zur Verwirklichung der grossen geographischen Forschungen und Entdeckungen, zur transozeanischen Expansion der Europäer führten.

Das Missionswerk und die Idee der Kreuzzüge waren Faktoren, deren Bedeutung zweifellos von den zeitgenössischen Chronisten und Geschichtsschreibern, sowie von einigen modernen Historikern übertrieben wurden. Die spanischen und teilweise auch die portugiesischen Expeditionen und Eroberungen wurden als ein Kapitel der Menschheitsgeschichte voller Missionärdynamik, höchster Äusserung einer christlichen Solidarität, Religiosität und Exaltation angesehen, die als Kreuzzüge, als heiliger Krieg zur Bekehrung der Ungläubigen ihren Ausdruck fanden. Grundlage dieser Ansichten waren die den Initiatoren oder Anführern von Forschungs- und Kolonisationsunternehmen, Heinrich dem Seefahrer, Christoph Kolumbus und Hernán Cortés zugeschriebenen Behauptungen.

Dieser Gedanke der Verbreitung des katholischen Glaubens war aber nicht neu. Schon zu Ende des 13. Jhs. verliehen die Minoriten einen merkbaren Aufschwung dem Missionswerk, das zu Anfang des Jahrhunderts von den Gründern dieses Ordens vorausgesehen war, dazu bestimmt, eine friedliche Bekehrung durchzuführen; diese sollte — wenigstens der Absicht nach — durch ernsthafte Studien vorbereitet

(46a). — R. Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 562.

(47). — Ch. Verlinden, *Les origines de la civilisation atlantique*, S. 170-171; ders., *Front the Mediterranean*, S. 641.

(48). — Fr. Mauro, *Le rôle économique de la fiscalité dans le Brésil colonial (1500-1800)*, in "Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien", Sonderdruck, Caravelle, 1965, S. 96.

werden, durch eine neue Auffassung der Welt, welche Wesen und Dinge mit einer Art "Mystik der geographischen Entdeckungen" zusammenzufassen bestimmt war (49). Sie wird in der Folge eine neue Phase der pontificalen ökumenischen Diplomatie widerspiegeln, durch Vergrößerung des Aktionsgebiets in den "heidnischen" Ländern, die entdeckt, erforscht und erobert werden sollten. Die Idee des Missionärtums, der Ausbreitung des katholischen Glaubens, bekam auch einen Ansporn durch die *päpstlichen Bullen*, welche die portugiesischen und spanischen Könige verpflichteten, das Missionswerk, die Bekehrung der Eingeborenen in den unbekanntem Inseln und Ländern, die im "ozeanischen Meer" entdeckt oder erobert werden sollten, zu unterstützen (50).

Ohne den Einfluss des religiösen Faktors zu leugnen in einer Zeit und bei Völkern, die sich durch tiefe Religiosität, durch einen im jahrhundertelangen Kampf gegen die Mauren zur nationalen Befreiung und Wiedereroberung der von den Muselmanen besetzten Gebiete, zur Wiedererrichtung der iberischen Königreiche entstandenen Fanatismus auszeichneten, ist es heute klar, dass das religiöse Motiv weder in den individuellen Bestrebungen der Forscher und Conquistadoren, noch in der Politik der iberischen Monarchien eine sehr bedeutende Rolle spielte. Die Kriege gegen die Mauren im 15. Jh., also zu Beginn der grossen transozeanischen Entdeckungen, hatten — obzwar sie häufig religiöse Färbung zeigten — nichts mit den Kreuzzügen gemein. Auch die grossen Entdeckungen waren keine Kreuzzüge, hatten nichts gemein mit den Kreuzzügen, die einer anderen Epoche und anderen historischen Bedingungen angehören (51).

(49). — R. Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 585; L. Génicot, *Les lignes de faite du Moyen Âge*, 1. Aufl. (Tournai), 1966, S. 205; J. Leddy Phelan, *The millennial Kingdom of the Franciscans in the New World. A Study in the Writings of Geronimo de Mendicla (1525-1604)*, Berkley Univ. of California, Publi. of History, 52, 1956, passim; O. Halecki, *Diplomatie pontificale et autorité missionnaire en Asie aux XIIIe-XVe siècles*, in "Rapports II. Histoire des continents" Wien, (1965), S. 11-12; Chaunu, *L'expansion*, S. 177-178.

(50). — Vgl. L. Jadin, *L'Afrique et Rome depuis l'époque des découvertes jusqu'au XVII siècle*, in *XIIIe Congrès International des Sciences Historiques*, Vienne, 20 aug.-5 sept. 1965, *Rapports*, II. *Histoire des continents*, S. 33-69.

(51). — Die Diskussion am X. Historikerkongress in Rom über die "Kreuzzugs-idee" führte zur Aufgabe der als unbegründet angesehenen These über die "posthume Geschichte", nach dem konventionellen Schlussdatum der Kreuzzüge, d. i. 1291 (vgl. *X Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, Roma, 4-11 sept. 1955, *Relazioni*, III, S. 547-652, und *Atti del Congresso Internazionale*, Roma, 1955, S. 372-382; O. Halecki, *Diplomatie pontificale*, S. 6). Über dieses Problem im Zusammenhang mit den geographischen Entdek-

Die zwingende Notwendigkeit eines Ausbruchs aus dem engen Rahmen der alten Welt in neue, unbekannte Räume, veranlasst durch das gebieterische und fieberhafte Suchen nach Gold, nach "Gewürzen" und nach fruchtbarem Neuland, durch die Dynamik des Sklavenhandels und die Seeräuberei, angeregt durch soziale und demographische Umschichtungen, durch Gründe religiöser Natur und nicht zuletzt durch die Abenteuerlust, verbunden mit dem Fortschritt von Wissenschaft und Technik, mit dem Aufschwung der Schifffahrt, führten zur transozeanischen Ausbreitung der Europäer und in erster Linie der Portugiesen und Spanier im Zeitalter der "grossen Entdeckungen".

* *

GOLDENBERG SAMUIL. (Né en 1920), licence en histoire universelle, histoire antique et histoire des arts; docteur en sciences historiques. Maître de conférences à la Faculté d'histoire et de philosophie de l'Université de Cluj. Ancien maître de recherches à l'Institut d'histoire et archéologie de Cluj. Spécialité: Histoire du Moyen Âge (surtout le Bas Moyen Âge et les débuts de l'Âge moderne). Préoccupations spéciales pour l'histoire économique nationale, sud-est européenne et universelle (tout d'abord des villes, du commerce, des métiers, de l'exploitation minière et des découvertes géographiques). Membre de la Société des sciences historiques, de la Commission d'histoire économique, de la Commission internationale pour l'histoire des villes, de la Commission d'histoire maritime. Auteur de: *Clujul in sec. XVI. Productia si schimbul de marfuri* (La ville de Cluj au XVIe s. Production et échange), Bucarest, 1958, 455 d.; *Epoca marilor descoperiri geografice* (L'époque des grandes découvertes géographiques), Bucarest, 1971, 440 p.; *Columb. Omul si fapta.* (Columb. L'homme et ses faits), Cluj, 1973, 222 p.; *Crestomatie de istorie universala medie.* P. I (Chrestomatie d'histoire universelle du Moyen Âge), Bucarest, 1970, 298 p. (collab.); *Prelegeri de istorie uni-*

kungen, siehe Konetzke, *Überseeische Entdeckungen*, S. 578-580; Fr. Morales Padrón, *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Madrid, 1963, S. 6-13. Trotzdem greift Jadin (*L'Afrique et Rome*, S. 39, 41 ff) den Gedanken des Problems der Kreuzzüge als Triebkraft bei Organisierung der Entdeckungsfahrten wieder auf; ebenso auch E. Delaruelle in seiner Stellungnahme *Le relazioni religiose dell'Europa con L'Asia e L'Africa nel basso Medio evo* am Rande des Berichts von *XII Congrès International des sciences historiques*, Vienne, 29 aug.-5 sept. 1965, V, Actes, (Wien), 1967, S. 328. H. E. Mayer, *Geschichte der Kreuzzüge*, Stuttgart, 1965, S. 262, zieht die Richtigkeit des Ausdrucks "Kreuzzüge" für die Kämpfe im XIV. und XV. Jh. in Zweifel.

versals medie (Cours d'histoire universelle du Moyen Âge), II, Bucarest, 1966 (collab.); *Istoria României* (Histoire de la Roumanie. Époque féodale), II, Bucarest [1962] (collab.); *Documente privind istoria României. C. Transilvania* (Documents concernant l'histoire de la Roumanie. Série C. Transylvanie (1075-1350, six volumes), (collab.) etc. A publié plus de 60 études et articles, parmi lesquels: *La politique fiscale de la papauté en Transylvanie au cours de la première moitié du XIVe siècle*, "Nouvelles études d'histoire. Xe Congrès intern. des sciences historiques, Bucarest, 1955; *Contributie la istoria elaborarii și prelucrării oțelului în Transilvania în perioada Evului Mediu* (Contribution à l'histoire de l'élaboration et de l'usinage de l'acier en Transylvanie au Moyen Âge), "Metalurgia și constructia de masini", 1957; *Notizie del commercio italiano in Transilvania nel secolo XVI*, "Archivio Storico Italiano", disp. II, Firenze, 1963; *Der Südhandel in den Zollrechnungen von Sibiu (Hermannstadt), im 16. Jhr.*, "Revue des études sud-est europ.", Bucarest, 3-4, 1964; *Inventarele din 1553 și 1556 ale minelor și monetăriei din Baia Mare la mijlocul sec. XVI* (Les inventaires de 1553 et 1556 des mines et du monnayage de Baia Mare), "Anuarul Inst. de Istorie din Cluj", 7, 1964; *Der Warenaustausch zwischen Bistritz und den Moldauer Städten und Marktstellen im 16. Jahrhundert*, "Forschungen zur Volks und Landeskunde, 10/I, Sibiu, 1967; *Le commerce balkano-levantin de la Transylvanie au cours de la seconde moitié du XVIe et au début du XVIIe siècle*, "Revue des études sud-est europ.", 5, 1-2, 1967; *Quelques problèmes concernant les villes médiévales de certains pays danubiens*, "Actes du IIe Congrès intern. des études du sud-est europ.", t. II, Histoire, Athènes, 1972; *Urbanization and environment: the case of medieval towns in Transylvania*, "Urbanization and human environment. Social and historical studies", Bucarest, 1973; *Le climat et l'histoire. Contribution à une histoire du climat dans les pays roumains aux XVIe-XVIIe siècles*, "Revue roumaine d'histoire", XII, 2, 1974, etc.

A présenté des rapports, communications ou interventions aux congrès internationaux de sciences historiques, d'histoire maritime, d'histoire économique ou d'histoire du sud-est européen; a publié plus de 100 comptes rendus et quelques centaines d'articles de vulgarisation de l'histoire.