Station 4

Handelswege

Wer mit Waren handelt, muss sie auch transportieren. So bewegten sich die Waren entlang der großen Handelsrouten zwischen den Metropolen Europas und erreichten über enge Saumpfade auf den Kraxen der Hausierer noch den letzten Einödhof. Zu den vielen Straßen mit ihren tiefen Schlaglöchern, boten die Flüsse eine kostengünstige und wesentlich sicherere Alternative: nicht umsonst lagen alle großen Handelsstädte an schiffbaren Flüssen. Oder natürlich am Meer, denn auch hier fand Handel im großen Rahmen statt. Seit mutige Seemänner fremde Kontinente und lang gesuchte Seefahrtrouten nach Asien gefunden hatten, brachten Fernhändler über die völlig neuen Handelswege des Atlantik exotische Waren nach Europa. Das heißt natürlich nicht, dass das Mittelmeer verödete, im Gegenteil. Wir zeigen in dieser Station zunächst einen Atlas, der dokumentiert, wie schnell die Kenntnis ferner Länder seit dem 16. Jahrhundert zunahm. Unser zweites Buch illustriert die Technik der Seefahrt - angepasst an die Verhältnisse im Mittelmeer.

Die Handelswege nach Übersee

Neuer
ATLAS
bestehend in einig curieusen Astronomischen Mappen
und vielen auserlesenen allerneuesten
Land-Charten
über die
Gantze Welt.
erstlich vorgestellt
Nach Copernicanischen Grund-Satz der Bewegung des Himmels
in dem Systemate Solari, und Ephemeridibus motuum Cælestium Geometricis
Des Hochgelehrten Herrn Johann Gabriel Doppelmayers Math. P. P. meritissimi allhier /
Dann auch
Nach der natürlichen Beschaffenheit und Geographischen Eintheilung der mit Wasser
umgebenen allgemeinen
Erd-Kugel /
in ihre besondere
Monarchien / Königreiche / Staaten und Länder ꝛc.
Mit Anmerckung
Der ordentlichen Winde und Gegen-Winde: der berühmtesten Schiffarthen um die gantze Welt /
auch aller bisher an denen entfernten Welt-Enden geschehenen neuen Land-Entdeckungen aus denen vornehmsten
Geographis und Auctoribus
Von
JOHANN BAPTISTA HOMANN.
Nürnberg /
In Verlegung des Auctoris
M DCC. X.

Johann Baptist Homann, Neuer Atlas bestehend aus einig curieusen Astronomischen Mappen und vielen auserlesenen allerneuesten Land-Charten über die Gantze Welt.

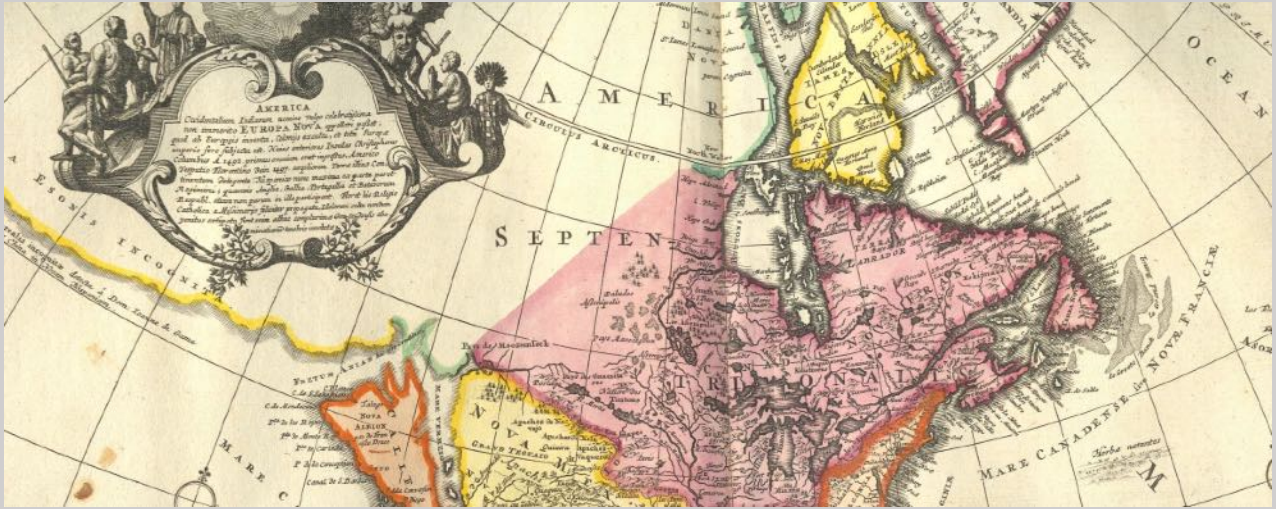
Publiziert 1710 in Nürnberg.

Mit dem Zeitalter der Entdeckungen öffnete sich vor Europa eine ganz neue Welt: Ihr Tor war der Atlantik. Nicht nur hatte man endlich eine Seeroute nach Indien und China gefunden, um in den Handel mit den dort erzeugten, in Europa heiß begehrten Waren einzusteigen – man hatte nebenbei auch den neuen Kontinent Amerika entdeckt, der mit gewinnträchtigen Rohstoffen und Agrarerzeugnissen lockte. Kolonien und Handelsniederlassungen entstanden an den fernen Küsten, Schiffe waren monatelang unterwegs, um Waren zwischen den Kontinenten zu transportieren. Plötzlich war die Welt für die Europäer viel größer geworden.

Zeitgenössische Karten illustrieren, wie rasant sich Europa die Fremde zu eigen machte. Dieser Atlas aus dem Jahr 1710 zeigt, wie detailliert die Kenntnis der neuen Welten bereits war. Als Herausgeber des Kartenwerks agierte Johann Baptist Homann aus Nürnberg. Er war weder ein großer Entdecker, noch besaß er exklusives Kartenmaterial. Stattdessen adaptierte er als tüchtiger Geschäftsmann bereits vorhandene Karten und vermarktete sie, dabei stets an den Wünschen seiner Kunden orientiert. Mit attraktiven Konditionen beherrschte er den deutschen Markt: Jeder einzelne Atlas wurde genau nach den Vorgaben des Käufers zusammengestellt und ausgeführt, so dass der Kunde die volle Kostenkontrolle über das Endprodukt hatte.

Der Käufer unseres Exemplars konnte es sich leisten, die für ihn zusammengestellten 60 Karten aufwändig dekorieren und kolorieren zu lassen. Wir sehen hier das prächtige Titelbild. Es ist durchaus symbolisch zu verstehen, dass über den Ländern des Ostens die tiefe Nacht herrscht und Eule und Fledermäuse in der Luft schweben. Europa wird dagegen von der Sonne bestrahlt. Der kaiserliche Adler wacht über eine Schar von Tagvögeln. Auf dem Globus nimmt Europa mit dem schon lange bekannten Afrika die zentrale Position ein. Amphitrite, die Gattin des Meeresgottes Poseidon hält auf ihrer Hand ein Handelsschiff. Es bildet zusammen mit dem Mercurstab den optischen Mittelpunkt der Darstellung. Der Stab mit den zwei sich kreuzenden Schlangen entwickelte sich zu dem Zeichen schlechthin für den gewinnbringenden Handel.

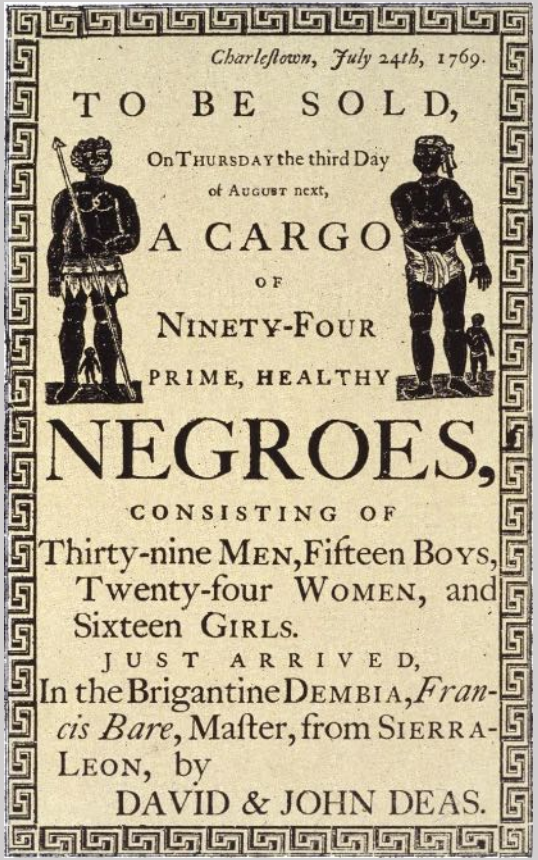
Die unterschiedlichen Gegenden der Welt kannte man unterschiedlich gut, wie die Karten erkennen lassen. Die Kenntnisse der bis dahin kaum besuchten amerikanischen Westküste waren beispielsweise rudimentär – so geht man auf dieser Karte davon aus, dass Kalifornien eine Insel sei.



Auch über das Land im arktischen Norden Amerikas wusste man kaum etwas, obwohl die Buchten und Inseln in den Gewässern südlich davon bestens erforscht sind. Dafür gibt es eine Erklärung: In dieser Gegend suchten Seefahrer gezielt nach einer schiffbaren Nordwestpassage, die für alle Handelsschiffe den Weg in den Pazifik und damit nach Asien drastisch verkürzt hätte. Die fand man allerdings erst 200 Jahre später.

Gut kannte man dagegen die Gebiete, aus denen die so genannten „Kolonialwaren“ beschafft wurden. Auf den Plantagen der karibischen Inseln bauten ursprünglich aus Europa stammende Unternehmer Zuckerrohr, Tabak und Kaffee an, die in der Heimat finanzstarke Abnehmer fanden.

Die enorme Nachfrage nach Kolonialwaren schuf auf den Plantage einen erhöhten Bedarf an Arbeitskräften, die unter Bedingungen arbeiteten, die freie Arbeiter in den Kolonien nicht zu akzeptieren bereit waren. So wurden Sklaven zu einer „Handelsware“.


Charleſtown, July 24th, 1769.

TO BE SOLD,

On THURSDAY the third Day of AUGUST next,

A CARGO OF NINETY-FOUR PRIME, HEALTHY

NEGROES,

CONSISTING OF

Thirty-nine MEN, Fifteen BOYS, Twenty-four WOMEN, and Sixteen GIRLS.

JUST ARRIVED,

In the Brigantine DEMBIA, *Francis Bare*, Maſter, from SIERRA-LEON, by

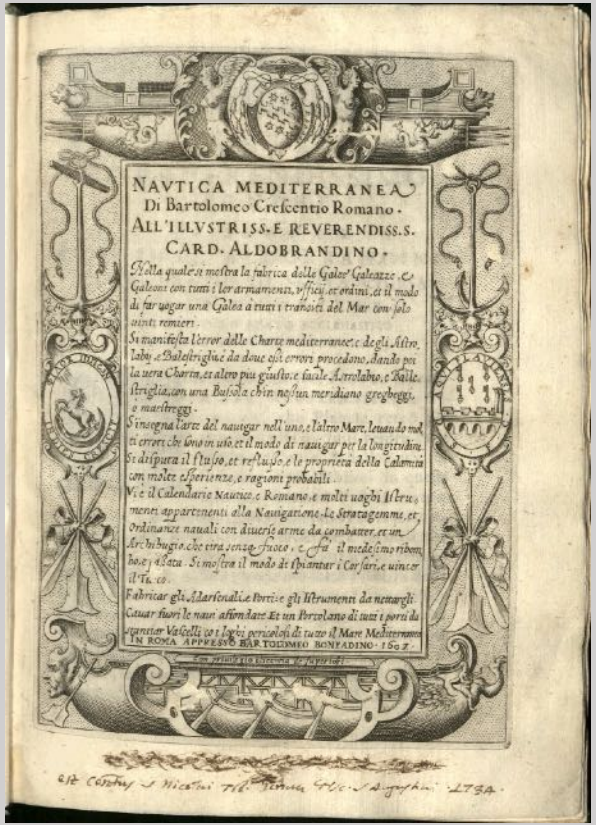
DAVID & JOHN DEAS.

Ein Plakat für eine Sklavenauktion, 1769

Darstellung des Sklavenhandels aus den Augen der Yoruba.

Kaufleute diverser europäischer und afrikanischer Nationen beteiligten sich an diesem profitablen Geschäft. Afrikanische „Lieferanten“ machten Gefangene, die sie an europäische Händler verkauften. Diese verschifften sie nach Übersee. Man schätzt, dass zwischen 1500 und der Mitte des 19. Jahrhunderts etwa 10 bis 12 Mio. Afrikaner nach Amerika deportiert wurden, um dort verkauft zu werden. Die heute so umstrittenen Benin-Bronzen wurden aus Rohstoffen hergestellt, die der König der Yoruba für seine Sklavenlieferungen an USA erhielt.

Kampf um den Mittelmeerhandel

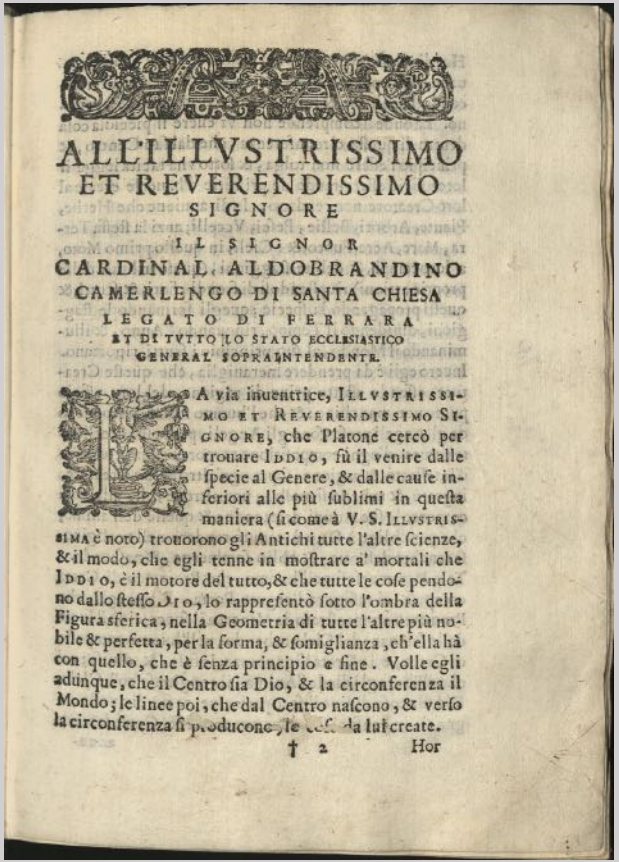

NAVTICA MEDITERRANEA
Di Bartolomeo Crescentio Romano.
ALL'ILLVSTRISS. E REVERENDISS. S.
CARD. ALDOBRANDINO.
IN ROMA APPRESSO BARTOLIMEO BONFADINO. 1607.

Bartolomeo Crescenzio (Romano): Nautica Mediterranea. nella quale si mostra la fabrica delle galee…si manifesta l'error delle charte mediterranee…s'insegna l'arte del navigar …Et un Portolano di tutti i porti da stantiar vascelli co i loghi pericolosi di tutto il Mare Mediterraneo.

Zweite Auflage, herausgegeben in Rom bei Bartolomeo Bonfadino, 1607

Seit dem 2. Jahrtausend v. Chr. trieben mutige Seefahrer Handel mit den Anwohnern der Mittelmeerküste. Als Kontaktzone dreier Kontinente ist „il mare nostro“ bis heute ein Knotenpunkt für den Warenaustausch. Jahrhundertelang profitierte Italien von seiner geographischen Lage im Zentrum des Mittelmeers und wurde dabei reich. Im 17. Jahrhundert veränderte sich dies. Protestantische Handelsschiffe der Engländer und der Niederländer machten den italienischen Kaufleuten ihre Monopole streitig. Dazu eroberten die Osmanen ein wichtiges Handelszentrum nach dem anderen. Natürlich war Italien nicht bereit, auf sein profitables Geschäft zu verzichten. Der Papst wurde als der wichtigste weltliche Herrscher Italiens zu einem Propagandisten des Kampfes gegen die Osmanen. Die Türkenkriege hatten also nicht nur religiöse, sondern auch wirtschaftliche - und natürlich machtpolitische - Gründe.

Das hier vorliegende Buch führt uns mitten hinein in diese kriegerische Auseinandersetzung. Es summiert alles, was es um 1600 über die Seefahrt auf dem Mittelmeer zu wissen gab: Schiffbau und Wetterverhältnisse, Navigation, die wichtigsten Häfen und natürlich die Gefahren, die von Seiten der „Ungläubigen“ drohten.



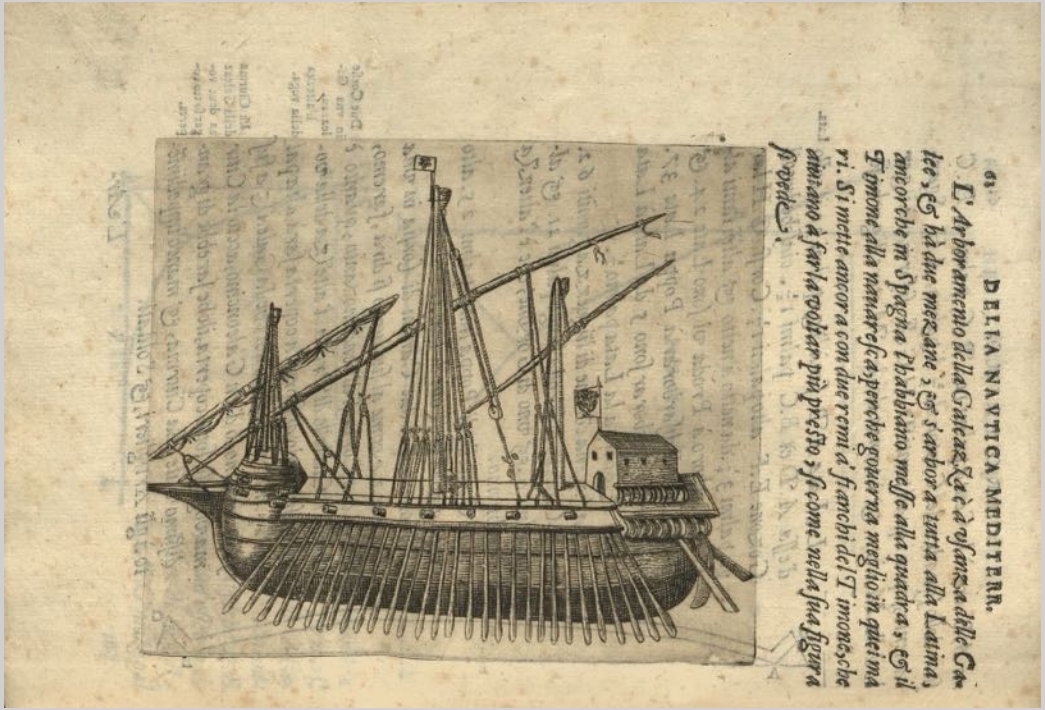
ALL'ILLVSTRISSIMO
ET REVERENDISSIMO
SIGNORE
IL SIGNOR
CARDINAL ALDOBRANDINO
CAMERLENGO DI SANTA CHIESA
LEGATO DI FERRARA
ET DI TVTTO LO STATO ECCLESIASTICO
GENERAL SOPRALNTENDENTE.

LA via inuentrice, ILLVSTRISSIMO ET REVERENDISSIMO SIGNORE, che Platone cercò per trouare IDDIO, fù il venire dalle specie al Genere, & dalle cause inferiori alle più sublimi in questa maniera (si come à V. S. ILLVSTRISSIMA è noto) trouorono gli Antichi tutte l'altre scienze, & il modo, che egli tenne in mostrare a' mortali che IDDIO, è il motore del tutto, & che tutte le cose pendono dallo stesso DIO, lo rappresentò sotto l'ombra della Figura sferica; nella Geometria di tutte l'altre più nobile & perfetta, per la forma, & somiglianza, ch'ella hà con quello, che è senza principio e fine. Volle egli adunque, che il Centro sia Dio, & la circonferenza il Mondo; le linee poi, che dal Centro nascono, & verso la circonferenza si producono, le cose da lui create.

† 2 Hor

Die *Nautica Mediterranea* erschien erstmals 1602, auf dem Höhepunkt des so genannten „Langen Türkenkrieges“. Ihr Verfasser, Bartolomeo Crescenzio Romano, war als Kommandant der päpstlichen Flotte ein ausgewiesener Experte der Mittelmeer-Schifffahrt. Er widmet sein Buch dem Kardinal Pietro Aldobrandini. Aldobrandini war der Neffe von Papst Clemens VIII. Er amtierte nicht nur als päpstlicher Kammerherr, sondern auch als Großprior der römischen Filiale des Malteserordens. Dieser hatte sich 1530 auf der Insel Malta niedergelassen und bekämpfte das Piratenunwesen und türkische Kaperschiffe. Dafür brauchte es finanzielle Unterstützung, und damit sind wir beim eigentlichen Sinn dieses Buches.

Es handelt sich nicht um ein Handbuch für Kapitäne. Die lernten ihr Handwerk von der Pike auf und brauchten keine Bücher, die ihnen das Navigieren erklärten. Das Buch richtete sich an die politische Oberschicht des Heiligen Römischen Reichs, die auf dem Reichstag die Möglichkeit hatte, Steuern zu genehmigen oder zu versagen. Indem Romano so detailliert die Schifffahrt auf dem Mittelmeer schilderte, begeisterte er seine Leser für dieses Thema. Die italienische Sprache war dabei kein Hindernis, im Gegenteil. Durch die Grand Tour war das Italienische unter den weltlichen Fürsten und ihren Beamten weit verbreitet. Bei diesem Buch handelt es sich also nur auf den ersten Blick um ein Fachbuch. Daneben diente es als intelligente Propaganda, den Türkenkrieg finanziell zu unterstützen. Dass wir daneben noch zahlreiche Informationen über die Seefahrt erhalten, ist auch heute eine schöne Zugabe.



Im ersten Buch widmet sich der Autor dem Schiffbau. Während auf anderen, stürmischeren Meeren geräumige Segelschiffe wie Koggen, Galeonen und Fleuten den Handel dominierten, wurde auf dem Mittelmeer immer noch die seit der Antike benutzte Galeere bzw. ihre moderne Weiterentwicklung, die Galeasse eingesetzt. Dies lag daran, dass auf dem Mittelmeer häufig Windstille jedes Fortkommen unmöglich machte.

266 DELLA NAVTICA MEDITERR.

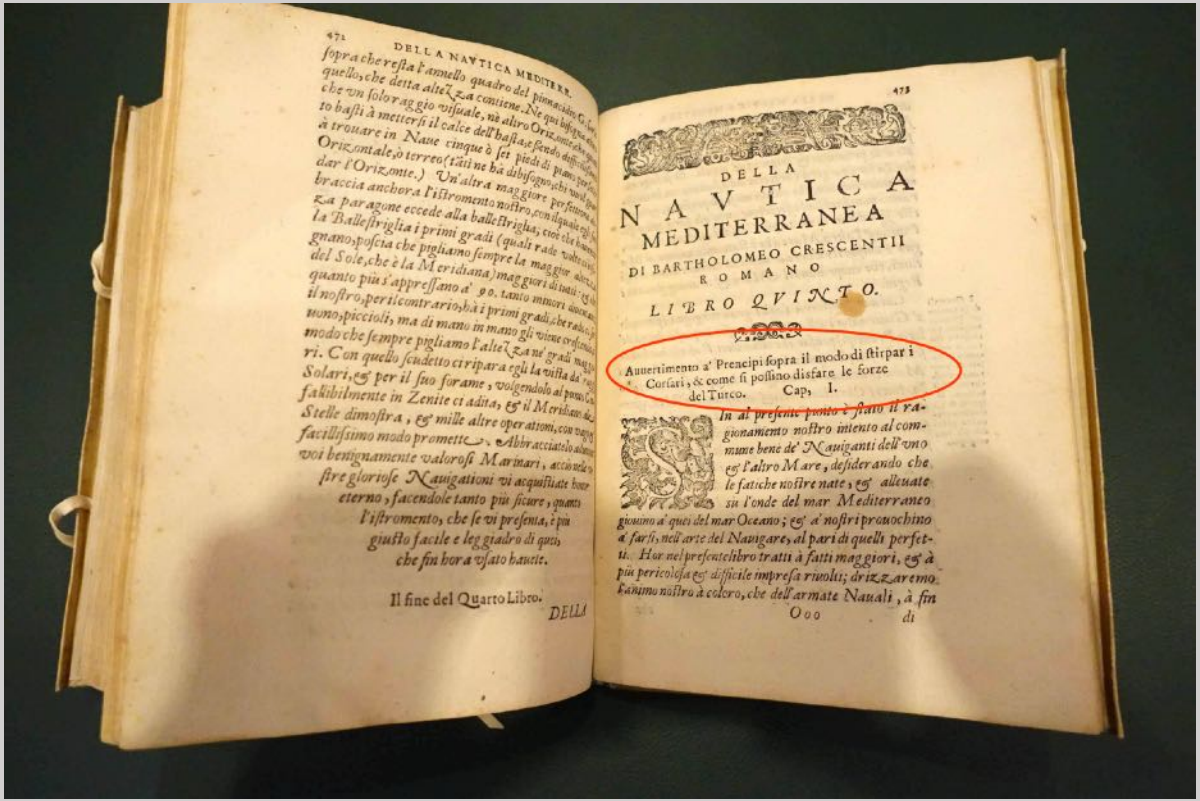
HORIZONTE

Secondo modo di trouar la Tramontana.

Trouasi anchora per via di vn Horologio da Sole come sono quei, che mostrano l'ombra co'l filo ò triangolo: percioche alzandosi il triangolo à perpendicolo, ò attesandosi il filo & aggiustando la frezza che hà la Calamita sopra la Meridiana, & così immobile detto horologio, mettendo l'occhio nella parte di Mezzogiorno faccia fronte à Tramontana nella parte, che il filo ò triangolo fà l'angolo con il piano di esso horologio, & mãdando lo sguardo per la lunghezza del filo ò lato superiore del triangolo, andarà senza fallo ad affrontarsi nel Polo, essendo nel Meridiano delle Terzure, cioè la più propinqua Stella al Polo è la Tramontana, & fuori di quel Meridiano, ò affrontarà con la medesima

LIBRO QVARTO. 269

Auch wenn bei der Mittelmeerseefahrt nicht so große Distanzen ohne Landkontakt überwunden werden mussten wie auf dem Atlantik, war es wichtig, anhand der Sterne oder der Sonne Richtungen und Positionen bestimmen zu können.

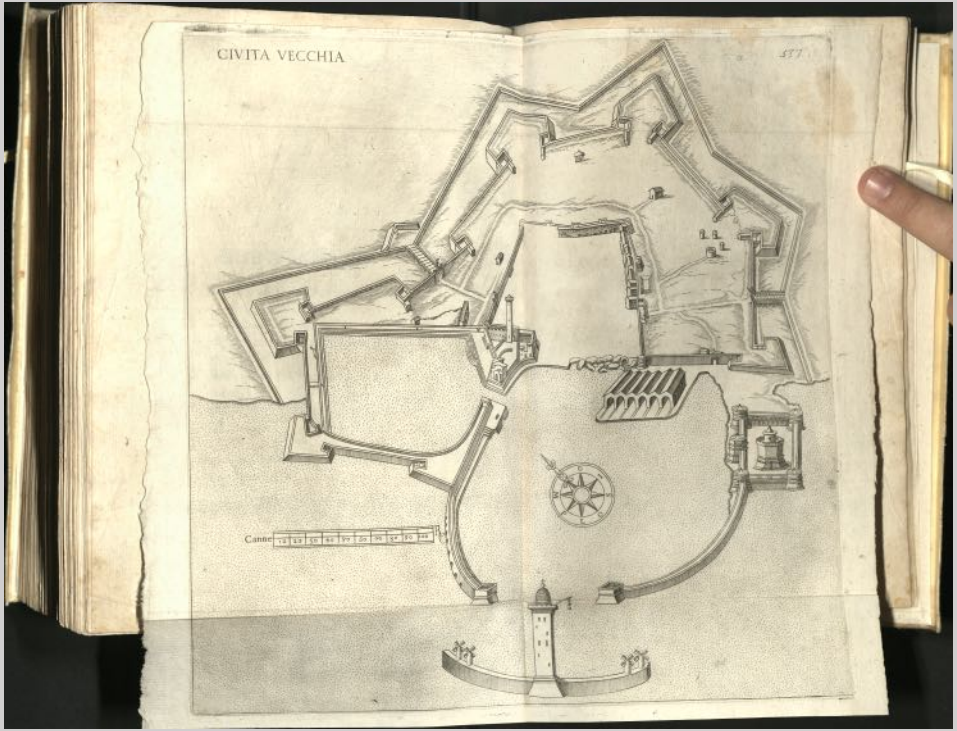


DELLA
NAVTICA
MEDITERRANEA
DI BARTHOLOMEO CRESCENTII
ROMANO
LIBRO QVINTO.

Auuertimento a' Prencipi sopra il modo di stirpar i Corsari, & come si possino disfare le forze del Turco. Cap, I.

Das fünfte Buch beschäftigt sich damit, wie man gegen die Korsaren vorgehen und die Streitmacht des Türken besiegen kann. Damit reklamierte der Papst die Rolle eines Vorkämpfers gegen die Ungläubigen und verurteilte implizit die protestantischen Engländer und Holländer, die mit ihnen Handel trieben.

Wir dürfen dabei nicht übersehen, dass Piraten tatsächlich Schiffe kaperten und sogar an der italienischen und südfranzösischen Küste Dörfer überfielen, wobei sie Besatzungen und Einwohner versklavten. Kaufmannsschiffe schützten sich in großen bewaffneten Konvois, während Städte Verteidigungsanlagen errichteten. Wir sehen auf diesem Plan den stark befestigten Hafen von Civitavecchia. Er wurde von Trajan neu angelegt und diente noch während der Türkenkriege der päpstlichen Marine als Stützpunkt.



Wie wichtig das Mittelmeer und seine Handelsschifffahrt noch im 19. Jahrhundert war, zeigt ein hübsches Detail: Die gerade erst unabhängig gewordenen USA führten 1801 ihren ersten Krieg auf dem Mittelmeer, und zwar gegen die Korsaren. Zuvor hatten die USA ihnen 15 Jahre lang bis zu 20% (!) der jährlichen Regierungseinnahmen als Schutzgeld gezahlt.

Amerikanische Schiffe vor Tripolis am 3. August 1804, Gemälde von Michele Felice Cornè.