

# Europas Handel über den Atlantik im 16. Jahrhundert

Seit ihren «Entdeckungen» in Süd- und Mittelamerika besaßen Spanien und Portugal das Monopol über den Atlantikhandel. Ihre reichen Gewinne aus den neuen Kolonien weckten die Begehrlichkeiten anderer europäischer Mächte. Deshalb wurde der Atlantik im 16. Jahrhundert ein neuer konfliktreicher Geschichtsraum, auf dem sich Waren-, Menschen- und Kulturaustausch vollzog, begleitet von Schlachten, Piraterie und mannigfachen Risiken. Während sich die Europäer im pazifischen Raum auf ein bereits vorhandenes Netz arabischer und asiatischer Handelsschiffahrt stützen konnten und den Handel auf Luxuswaren konzentrierten, fanden sie den Atlantik unerschlossen und frei zugänglich, aber auch ungeschützt. Hier entstand ein Netz von Stützpunkten zwischen Afrika und der Karibik, das Europa den Zugang zu kolonialen Massengütern öffnete.

Das spanische Kolonialreich umfasste um 1550 fast ganz Mittel- und Südamerika. Gold und Silber in Milliardenwert und neue Nahrungsmittel (Kartoffeln, Mais, Tomaten, Kakao) wurden aus der Neuen Welt nach Spanien gebracht. Diese Überseetransporte waren eine riskante Sache. Praktisch jedes Schiff, das im 16. Jahrhundert nach Amerika fuhr, hatte Sevilla als Ausgangs- oder Endhafen. Die Stadt war völlig vom Seefahrerlucke abhängig, und die Kaufleute lebten beständig in Sorge um ihre Frachten.

## Risikoreiche Geschäfte

Francisco de Escobar, Kaufmann in Sevilla, berichtete seinem Junior-Partner Diego de Rivera am 16. Oktober 1553 nach Lima (Peru)<sup>1</sup>, er wolle den baldigen Aufbruch einer Karavelle nach Kap Verde nutzen, um den Brief, den er eben schreibe, mitzugeben. Aber die Ankunft in Kap Verde sei äusserst unsicher, weil viele französische Kaperschiffe zurzeit Überfälle auf spanische Schiffe ausführten. Kaperschiffe waren damals staatlich lizenzierte Piratenunternehmen, die zur wirtschaftlichen Schädigung anderer Länder und zum Gewinn des eigenen Staates im Einsatz waren. Sie beschlagnahmten Schiff und Fracht und führten es in den nächsten befreundeten Hafen, wo die Raubware auf einem extra angekündigten Markt an interessierte Kaufleute verhökert wurde.

Escobar schilderte in seinem Schreiben weiter, dass man in Sevilla seit fast einem Jahr vergeblich auf Schiffe aus Mexiko oder Hispaniola (Haiti/Dominikanische Republik) warte. Am 4. November des Vorjahres sei eine ganze Flotte abgefahren und seither sei man ohne Nachricht. Die meisten Kaufleute hätten unterdessen Bankrott gemacht. Erst wenn die sehnlich erwartete Handelsflotte zurück sei, könne man die nächste starten. – Die spanischen Handelsschiffe steuerten jeweils entweder die karibischen Inseln oder Nombre de Dios auf der Landenge von Panama an. Die Rei-

sedauer von San Lucar nach Panama dauerte je nach Reise-glück 43 bis 175 Tage. In Nombre de Dios wurde die Ware auf Maultiere, später auch auf zu Kolonnen zusammengefügte Trägersklaven umgeladen, die sie – militärisch begleitet – durch sumpfiges Tiefland unter mühseligsten Bedingungen auf die andere Seite des Isthmus transportierten. Dann übernahmen Schiffe den Weitertransport Richtung Peru oder Chile.

Escobar scheint neben Rivera in Lima eine weitere Vertrauensperson in Nombre de Dios oder Panama gehabt zu haben; alle drei zusammen bildeten eine kleine Handelsgesellschaft. Die Partner in Übersee empfangen aus Europa vor allem Waffen, Pferde, Mehl, Öl und Wein, auch Saatgut und Zuchtvieh. Der Erlös aus deren Verkauf wurde für neue Fracht nach Europa verwendet: Farbstoffe, Arzneien, Leder und Häute, Zucker und Perlen, vor allem aber Silber. Forscherinnen und Forscher schätzen, dass Silber im spanischen Kolonialhandel über 90 Prozent des rücktransportierten Warenwerts ausmachte. Zwischen 1500 und 1800 gelangten nach offiziellen Statistiken 85 000 bis 90 000 Tonnen Silber von Amerika nach Spanien! Deshalb waren solche Rückfrachten besonders gefährdet, nicht nur wegen Kaperern, sondern insbesondere auch wegen der sich rasch ausbreitenden internationalen Piraterie im karibischen Raum, wo die zahlreichen zerklüfteten Inseln den Seeräubern gute Verstecke für Angriff und Rückzug boten. Um die Sicherheit auf See zu erhöhen, schlossen sich deshalb ab 1543 stets mehrere Schiffe zu Fahrverbänden, Konvois, zusammen und erhielten Begleitschutz durch Schlachtschiffe.

Im Laufe des 17. Jahrhunderts knackten zuerst die Holländer, dann Franzosen und Engländer das spanische Kolonialmonopol. Es entstanden nun grosse Handelsgesellschaften mit entsprechenden Warenflotten, die Westindischen Kompanien. Diese sollten Europa mit Zucker, Kaffee, Kakao, Tabak und Baumwolle von den nord- und mittelamerikanischen Sklavenplantagen beliefern – alles Güter, welche die Konsumgewohnheiten in Europa veränderten.

## Sklavenhandel

Die portugiesischen Seefahrer erkundeten im 15. Jahrhundert die westafrikanische Küste und begannen auf vorgelagerten Inseln wie Madeira oder den Kapverden mit dem Anbau von Zuckerrohr unter Einsatz afrikanischer, aber auch europäischer Sklavinnen und Sklaven. Dasselbe taten die Spanier auf den Kanaren. Diese Inseln waren gewissermaßen Versuchslabore für die sklavengestützte Plantagenwirtschaft, die nach 1520 von den Portugiesen im Nordosten Brasiliens und von den Spaniern in der Karibik aufgebaut wurde. Die rasant zunehmende Nachfrage Europas nach Zucker wurde nun entscheidend für die Entwicklung des transatlantischen Sklavenhandels. In ganz Europa investier-



**Weltkarte vom niederländischen Kartografen Peter Plancius (1552 – 1622), Amsterdam 1594.**

Die prachtvolle, detailgenaue Weltkarte mit allegorischen Darstellungen der vier Weltteile ist der Prototyp für zahlreiche Weltkarten des 17. Jahrhunderts geworden. Sie bringt das Selbstbewusstsein der erfolgreichen holländischen Seefahrernation zum Ausdruck.

ten Staaten und Private in den Dreieckshandel, in dessen Rahmen europäische Waren, vor allem Textilien und Waffen, nach Afrika exportiert, von dort Sklavinnen und Sklaven den Plantagen des amerikanischen Kontinents zugeführt und von dort Kolonialerzeugnisse zurück nach Europa gebracht wurden. Dabei stiegen England und Frankreich zu den führenden Sklavenhandelsnationen auf. Man schätzt heute, dass gut 11 Millionen afrikanische Sklaven bis ins 19. Jahrhundert über den Atlantik geschifft wurden. 15 Prozent von ihnen starben unter den schrecklichen Transportbedingungen während der durchschnittlich zweimonatigen Überfahrt. Enorm freilich waren auch die Verluste, die schon im Innern Afrikas entstanden, wo einheimische Chiefs in Kriegen und Raubzügen erbeutete Sklavinnen und Sklaven zur Küste transportieren und von ihren Zwischenhändlern an europäische Kapitäne verkaufen ließen. – 2001 verurteilte die UNO den Sklavenhandel in Geschichte und Gegenwart als «Verbrechen gegen die Menschlichkeit».

ROBERT LABHARDT

- 1 Nach: Schmitt, Eberhard (Hg.): Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion. Band 4: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche. München 1988. S. 52 ff. Der Brief befindet sich im Archivo General de Indias in Sevilla.

#### Empfohlene Literatur

- Bohn, Robert: Die Piraten. München 2003.
- Meissner, Joachim; Mücke, Ulrich; Weber, Klaus: Schwarzes Amerika. Eine Geschichte der Sklaverei. München 2008.
- Schmitt, Eberhard (Hg.): Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion. Band 4: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche. München 1988.
- Stettler, Niklaus; Haenger, Peter; Labhardt, Robert: Baumwolle, Sklaven und Kredite. Die Basler Welthandelsfirma Christoph Burckhardt & Cie. in revolutionärer Zeit (1789–1815). Basel 2004.
- Wendt, Reinhard: Vom Kolonialismus zur Globalisierung. Europa und die Welt seit 1500. Paderborn/München/Wien/Zürich 2007.