

Kulturkunde – Klasse 9

Materialien zum Teilthema

5

1. Internet – URL-Adresse: <http://home.t-online.de/home/fiksleer/columbus/>

2. Encarta

10

Stichwörter u.a.

- Schiff
- Kompass
- Astrolabium
- Entdeckungen

15

usw.

3. Literatur

20

3.1 Braudel, Fernand: Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts. Bd. 1: Der Alltag. München 1985, S. 437 ff.:

Die Ganzleistung des Abendlandes: die Hochseeschifffahrt

25

Die Eroberung der Weltmeere trug Europa jahrhundertlang die uneingeschränkte Vorherrschaft ein, d.h. diesem Fall verhalf die Technik sprich: die Hochseeschifffahrt - der Alten Welt zu einer Führungsrolle und führte damit eine weltweite »Asymetrie« herbei. Die explosionsähnliche Ausbreitung Europas auf allen Weltmeeren wirft in der Tat ein schwieriges Problem auf: Welkommt es, daß die Hochseeschifffahrt, nachdem Europa Anfang gemacht hatte, nicht auch von den übrigen seefahrenden Kulturen der Welt übernommen wurde? Grundsätzlich hätten sich alle am Wettstreit beteiligen können, während praktisch Europa allein im Fennen lag.

Die Seefahrt der Alten Welt

30

Diese Tatsache ist bei der seit alters bestehenden gegenseitigen Vertrautheit der seefahrenden Kulturen, die sich in einem ununterbrochenen Gürtel vom europäischen Atlantik über den Indischen Ozean bis zu den malaiischen Inseln und den Pazifischen Ozean unter der treffenden Bezeichnung »Indienroute« zu einem einzigen ausgedehnten Seegebiet zusammen, doch in Wirklichkeit beginnt die »Indienroute«, die schiffbare Achse der Alten Welt, von jeher mit Ostsee und Ärmelkanal und erstreckt sich bis zum Stillen Ozean, ohne durch die Landenge von Suez eine Unterbrechung zu erfahren. Übrigens mündete jahrhundertlang ein Seitenarm des Nils ins Rote Meer und verband es mit dem Mittelmeer. Dieser sogenannte Nchokanal, ein Vorläufer des Suezkanals, war bis zur Zeit Ludwigs des Heiligen schiffbar, versandete aber wenig später und wurde nicht wieder freigelegt, obwohl Venedig und Ägypten dies Anfang des 16. Jahrhunderts planten. Menschen, Tiere und zerlegte Schiffe wurden über die Landenge befördert. So schafften die Türken die Flotten, die sie 1538, 1539 und 1588 im Roten Meer vom Stapel ließen, in Einzelteile zerlegt auf Kamelrücken heran und bauten sie an Ort und Stelle zusammen. Auch Vasco da Gamas Afrika-Umsegelung im Jahre 1498 hob die alte Gemeinsamkeit zwischen Europa und dem Indischen Ozean nicht auf, sondern bereicherte sie lediglich durch einen neuen Seefahrtsweg.

35

40

45

50

Das nahe Nebeneinander führt indessen nicht notwendig zur Vermischung. Niemand hängt zäher an seinen Gepflogenheiten als der Fahrersmann, wo immer er auch leben mag. Die chinesischen Dschunken beispielsweise segeln bis Japan, gelangen aber trotz überlegener Seetüchtigkeit (Besegelung, Steuerruder, abgeschotteter Rumpf, seit dem 11. Jahrhundert Kompaß und seit dem 14. gewaltige Schwimmkörper) im Süden nicht über den Golf von Tonking hinaus, während von der Höhe von Danang bis zu den fernen Küsten Afrikas die mächtig seetüchtigen indonesischen, indischen und arabischen Schiffe mit ihren Dreieckssegeln das Bild beherrschen. Auf hoher See sind die Kulturen demnach verblüffenderweise ebenso eindeutig gegeneinander abgegrenzt wie auf dem Festland. Zu Wasser wie zu Lande will jede für sich bleiben, was freilich Nachbarschaftsbesuche nicht ausschließt: Das

chinesische Segel und die Dschunke treten im Golf von Tonkin auf, da Indochina einst unter chinesischer Oberhoheit stand. Auch die Landenge von Suez, die alle Voraussetzungen für eine Grenze böte, wird von den Arabern regelmäßig übersprungen. So macht der Islam in weiten Bereichen des Mittelmeers das sog. Lateinensegel oder Putensegel, in Wirklichkeit eine indische Erfindung aus dem Golf von Oman, bekannt, das sich dank dieser historischen Grenzüberschreitung so allgemein einbürgert, daß es geradezu zum Symbol dieses Binnenmeeres auf-

5 rückt.
Dennoch ist es ganz eindeutig eine Fremdanleihe, die das bei allen Mittelmeervölkern von den Phöniziern über die Griechen und Karthager bis zu den Römern gebräuchliche rechteckige Fahsegel verdrängt. Es stieß im übrigen durchaus auch auf Ablehnung, so an der Küste der französischen Languedoc und v.a. in Griechenland, solange
10 Byzanz dort dank seiner Geschwader und der durchschlagenden Wirkung des griechischen Feuers herrschte. Während ein so stark vom Islam beeinflusstes Land wie Portugal das Dreieckssegel übernimmt, behält Nordeuropa, das schon vor dem 3. Jahrhundert einen kräftigen Aufschwung der Seefahrt zu verzeichnen hatte, das Fahsegel bei; der besonders stabile Schiffsrumpf wird hier aus dachziegelartig übereinander greifenden Planken (»Klinkerwerk«) zusammengefügt. Das Wunder des Nordens schlechthin aber ist das senkrecht ins Wasser ragende, vom Heckraum
15 des Schiffsausbediente Ruder am Achtersteven (Heckruder).

Europa verfügt demnach über zwei verschiedene Flotten, die mittelmeerische und die nordische, die im Zuge der wirtschaftlichen (und nicht etwa der politischen) Eroberungen gegeneinander antreten und sich schließlich vermischen. Ab 1297 laufen die ersten genuesischen Kaufleute, die Hochseeschiffe des Mittelmeers, Brügge an und sichern sich den lukrativsten Teil des Handels mit dem Norden. Man kapert und übt Gewalt, lernt aber auch
20 voneinander. So zeigt Lissabons Aufschwung im 13. Jahrhundert den Aufstieg einer Hafenstadt an, die die für eine aufstrebende, auf Seefahrt gestützte kapitalistische Wirtschaft in Pandlage geltenden Regeln zusehends beherrscht. Im Verlauf dieses Lernprozesses dienen die Langschiffe des Mittelmeers den Flotten des Nordens als Vorbild und machen sie mit dem nützlichen Lateinensegel bekannt, während umgekehrt die Klinkerbepankung des Nordens und besonders das senkrechte, drehbare Heckruder, mit dem sich besser gegen den Wind kreuzen läßt, über eine
25 Reihe von Zwischenstationen wie den baskischen Schiffbau allmählich auf den Werften des Mittelmeeres Einzug hält. Dieser Austausch, diese Vermischung aber belegt, daß sich eine neue kulturelle Einheit herausbildet - Europa.

Das Produkt dieser Vereinigung ist die um 1430 entstandene portugiesische Karavelle. Als kleines Segelschiff mit Klinkerbepankung hat sie ein Heckruder, drei Masten, zwei Fahsegel und ein Lateinensegel (Besansegel), das in der
30 Mittschiffsebene steht und ungleich am Mast getakelt ist (das eine Fahende ist länger). Während das Besansegel das Manövrieren erleichtert, eine höhere Lage am Wind ermöglicht und die Kursstetigkeit verbessert, fassen die querschiffs getakelten rechteckigen Fahsegel den Wind von achtern. Als die Karavelle und anderen europäischen Schiffe nach Abschluß ihrer Lehrzeit auf dem Atlantik dann auf große Fahrt gehen, holen sie auf den Kanarischen Inseln die Dreieckssegel ein und lassen sich mit gehißten Fahsegeln vom stetig wehenden Passat bis zum Karibischen Meer tragen.

35 *Die Schiffsfahrtswege der Welt*

An Versuchen, die Seewege der Welt zu erobern, hat es von frühen Zeiten an nicht gefehlt, wobei keines der vielen seefahrenden Völker zum Sieger in diesem Rennen prädestiniert schien. Immerhin jedoch gelang den Phöniziern auf
40 Verlangen des ägyptischen Pharaos mehr als zweitausend Jahre vor Vasco da Gama die Umrundung Afrikas. Jahrhunderte vor Kolumbus schon hatten irische Seefahrer um 690 die Färöer entdeckt, und um 795 gingen irische Mönche in Island an Land, das die Wikinger um 860 wieder entdecken sollten. Im Jahre 981 oder 982 erreichte Erik der Rote Grönland, wo bis ins 15. oder 16. Jahrhundert eine normannische Siedlung bestand, und auf einer erst kürzlich entdeckten, erstaunlichen Seekarte findet sich bereits 1440 jenseits von Grönland die Ostküste des amerikanischen Kontinents als »Inland« eingezeichnet. Die Brüder Waldi passierten 1291 auf dem Weg nach
45 Indien mit zwei Galeeren die Meerenge von Gibraltar, sind dann aber jenseits von Kap Juby verschollen. Wäre es ihnen gelungen, Afrika zu umrunden, hätten sie mit zwei Jahrhunderten Vorsprung die großen Entdeckungsfahrten eingeleitet.

Sowohl zur europäischen Seefahrt, der jedoch, wie sich rückblickend zeigt, seit dem 11. Jahrhundert in den Chinesen Konkurrenten ohnegleichen erwachsen. Sie kennen den Kompaß und verfügen seit dem 14. Jahrhundert über
50 »gedrungene Dschunken mit vier Decks, Schotten, vier bis sechs Masten für zwölf Großsegel und einer tausendköpfigen Besatzung«. Unter der Sung-Dynastie des Südens (1127-1279) verdrängen sie die arabische Schifffahrt vom Seehandel auf dem Chinesischen Meer, fegen mit eisernem Besen die eigene Haustür frei. Im 15. Jahrhundert unternehmen die chinesischen Geschwader dann unter dem großen Eunuchen Tsching-Hwo, einem Moslem aus Yunnan, erstaunliche Fahrten. Die erste Expedition von 1405-1407 führt ihn mit 62 großen Dschunken zu den malaiischen Inseln; die zweite von 1408-1411 (27000 Mann, 48 Schiffe) endet mit der Eroberung Ceylons, die
55 dritte (1413-1417) mit der Eroberung Sumatras; die vierte Fehlschlag nach Indien (1417-1419) und die fünfte nach Arabien und an die Küste Abessiniens (1421-1422) verlaufen friedlich (Austausch von Geschenken und Botschaftern);

bei der sechsten, nur kurzen Expedition wird dem Herrscher und Gebieter von Palembang auf Sumatra ein kaiserliches Schreiben überbracht; und bei der wohl sensationellsten siebten und letzten Fahrt läuft die Flotte am 19. Januar 1431 aus dem Hafen von Long Wan aus und liegt während des restlichen Jahres in den südlichen Häfen Tschekiang und Fukien vor Anker, um 1432 die Reise über Java, Palembang, die Malakka-Straße, Ceylon und Kalkutta bis zum Ziel Hmuz fortzusetzen. Hier schriftlich am 17. Januar 1433 ein chinesischer Botschafter moslemischen Glaubens aus, der möglicherweise nach Mekka gepilgert ist. Am 22. Juli 1433 läuft die Flotte dann wieder in Nanking ein.

Über die chinesische Seefahrt der Folgezeit ist nichts bekannt. Jedenfalls muß sich China unter der Ming-Dynastie erneut gegen die Nomadengefahr aus dem Norden wehren, nachdem mit der Verlagerung der Hauptstadt von Nanking nach Peking 1421 ein neues Kapitel seiner Geschichte begonnen hat. Wie wohl die Entwicklung ausgesehen hätte, wenn die chinesischen Dschunken bis zum Kap der Guten Hoffnung bzw. bis zum Nadelkap, der Südpassage zwischen Indischem Ozean und Atlantik, vorgestoßen wären?

Und noch eine weitere verpaßte Chance: Jahrhundertlang hatten arabische Geographen im Anschluß an Masudi, der bereits im 10. Jahrhundert die arabischen Städte an der Küste Sansibars kannte, von der (von Ptolemäus verworfenen) Möglichkeit gesprochen, den afrikanischen Kontinent auf dem Seeweg zu umrunden. Diese Vorstellung entsprach ganz der aus der Bibel abgeleiteten Überzeugung der christlichen Kirche von der Einheit des Weltmeers, die durch Informationen arabischer Reisender und Seeleute weiter gefestigt worden sein mag. So unter anderem wohl durch die sonderbare, auf der (1457 angefertigten) Karte des venezianischen *Geographus incomparabilis* Fra Mauro verzeichnete Reise jenes arabischen Schiffes, das im Jahre 1420 in vierzig Tagen 2000 Meilen auf hoher See auf dem »Meer der Finsternis« (wie die Araber den Atlantik nannten) zurückgelegt und anschließend im Verlauf von siebzig Tagen die Rückreise bewältigt haben soll - nach Ansicht Alexander von Humboldts eine durchaus glaubwürdige Begebenheit.

Und dennoch blieb es Europa vorbehalten, den Atlantik zu bezwingen und damit auch alle anderen Seefahrtsprobleme zu lösen.

Die Bezwingung des Atlantiks - im Grunde ein einfaches Problem

Der Atlantik gliedert sich auf der Seekarte in drei große Windsysteme und Meeresströmungen, in drei riesige »E-lipsen«. Um ihn ohne besonderen Kraftaufwand zu befahren, braucht man nur Strömungen und Winde richtig herum zu nutzen: Sie tragen das Schiff ans Ziel und wieder in die Heimat zurück, wie die Rundreise der Wikinger auf dem Nordatlantik und die Fahrt des Kolumbus beweisen: Seine drei Schiffe segeln mit dem Passat zu den Kanarischen Inseln, von da weiter zu den Antillen und mit der Westwindströmung der Mittelbreiten im Frühjahr 1493 an Neufundland vorbei über die Azoren wieder zurück. Im Süden führt die große Rundfahrt erst an die Küste Südamerikas und anschließend zum Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas. Das alles natürlich unter einer Bedingung: daß man den günstigsten Wind sucht und den von ihm vorgezeichneten Kurs hält - eine Faustregel auf hoher See.

Nicht wäre einfacher gewesen, hätte die Hochseeschifffahrt den Seeleuten im Blut gelegen. Um aber die Großtaten zu wiederholen, die Iren und Wikinger schon in grauer Vorzeit vollbracht hatten, mußte Europa erst zu einem aktiveren materiellen Leben erwachen, die Techniken von Nord und Süd miteinander verbinden, Kompaß und Portulane kennen lernen und vor allem seine instinktiven Ängste überwinden. 1422 laufen die portugiesischen Entdecker Madeira, 1427 die Azoren an; dem afrikanischen Küstenverlauf folgend, erreichen sie mühelos Cabo Bojador; doch die Rückfahrt gegen den Nordostpassat erweist sich als schwierig. Auch die Reise nach Guinea mit seinen Sklavenmärkten, seinem Goldstaub und seinem wilden Pfeffer ist kein Problem, wohl aber die Heimkehr, bei der man einen Monat lang auf hoher See durch den Passat kreuzen muß, ehe man auf der Höhe des Sargassomeeres dann die Westwinde nutzen kann. Ebenso erfordert die Rückfahrt von La Mina (São Jorge da Mina wird 1482 gegründet) tagelanges Kreuzen gegen den Wind bis zu den Azoren.

Die größte Schwierigkeit aber ist das Abenteuer, sich »in den Abgrund vorzuwagen«, wie es die Franzosen damals poetisch umschrieben. Eine Heldentat, deren Kühnheit längst in Vergessenheit geraten ist - wie zweifellos auch unsere Entkel vom Wagemut heutiger Kosmonauten nichts mehr ahnen werden. »Es ist satzsaam bekannt«, schrieb Jean Bodin damals, »daß die Könige Portugals, die seit hundert Jahren die hohe See befahren, sich der größten Reichtümer Indiens bemächtigt und Europa mit den Schätzen des Orients überhäuft haben.« Jedes Wagnis hat seinen Lohn.

Im allgemeinen jedoch sucht man sich bis ins 17. Jahrhundert hinein möglichst nah an die Küsten zu halten. Thomé Cano, dessen Buch 1611 in Sevilla erschien, schrieb über die Italiener: »Sie sind keine Hochseeschiffer.« Allerdings bedeutete für die normalerweise von Hafen zu Hafen schippenden Mittelmeerrainer bereits die Fahrt von Rhodos nach Alexandria, eine im Normalfall höchstens viertägige Reise auf hoher See, dieser Wasserwüste, ein abgrundtiefes Wagnis; oder die Route Marseille-Barcelona auf der See des gefährlichen, vom Golfe du Lion

beschriebenen Bogens; oder die Direktroute von den Balearn über Sardinien nach Italien und gegebenenfalls weiter bis Sizilien; die kühnste Direktroute des ganzen europäischen Seeraums aber war beim damaligen Stand von Schiffen und Schifffahrt die Reise von der Iberischen Halbinsel bis zur Mündung des Ärmelkanals und zurück – eine Fahrt, bei der man in Anbetracht der stürmischen Biscaya und der schweren Dünung des Atlantiks auf dramatische Überraschungen gefaßt sein mußte. So verfehlt die Flotte, mit der sich Ferdinand 1518 nach dem Abschied von seinem Bruder Karl V. in Laredo einschiffte, die Einfahrt in den Ärmelkanal und findet sich vor Irland wieder, und ebenso wird für Dantiscus, den Botschafter des polnischen Königs, die Überfahrt von England nach Spanien im Jahre 1522 zur dramatischsten Seereise seines Lebens. **Jahrhundertlang stellt die Durchquerung der Biscaya ein Meisterstück der Hochseeschifffahrt dar und schafft im Verein mit einigen ähnlichen Leistungen vermutlich die Voraussetzungen für die Eroberung der Welt.**

Warum aber bezwingt einzig Europa die Meere? Auf diese Frage, die sich den europäischen Beobachtern und Seelenten des 16.-18. Jahrhunderts angesichts der völlig andersartigen Flotten Chinas und Japans immer wieder aufdrängt, antwortet Pater Mendoza 1577: Die Chinesen »fürchten das Meer, weil sie es nicht gewohnt sind, sich in den Abgrund vorzuwagen«. Denn auch im Fernen Osten fährt man am liebsten von einem sicheren Hafen zum nächsten. Nach Auskunft Rodrigo Viveros, der die zwölf- bis fünfzehntägige Fahrt über die japanische Binnensee zwischen Osaka und Nagasaki mitmacht, schläft man »auf Seereisen fast jede Nacht an Land«. Und Pater du Halde behauptet 1693, die Chinesen seien zwar »gute Küstenfahrer, aber ziemlich schlechte Hochseeschiffer«. »Soweit möglich, halten sie sich an die Küsten«, schreibt auch Barrow 1805, »und gehen nur dann außer Sichtweite des Landes, wenn sie unbedingt dazu gezwungen sind.«

Wesentlich eingehendere Überlegungen stellt George Staunton an, als er Ende des 18. Jahrhunderts nördlich vom Gelben Meer im Golf von Bohai in aller Muße chinesische Dschunken studiert: »Welch verblüffenden Kontrast boten die beiden englischen Schiffe [die Lion und die Jackall mit dem Botschafter Macartney an Bord] mit ihren hohen Masten und ihrem komplizierten Takelwerk zwischen den niedrigen, einfachen und grob gezimmerten, aber seetüchtigen und geräumigen chinesischen Dschunken, von denen jede eine Ladefähigkeit von rund zweihundert Tonnen aufwies.« Er erwähnt die Schotten im Rumpf, die ungewöhnliche Stärke der beiden »aus einem einzigen Baum oder Holz gezimmerten« Masten mit ihrem »großen, gewöhnlich aus gespaltenem Bambus bzw. Stroh- oder Schilfmatten gefertigten Verecksegel. Bug und Heck sind fast gleich stark abgeflacht, am einen Ende befindet sich ein Steuerruder, das ebenso breit wie das der Londoner Lastkähne und mit Seilen befestigt ist, die von einer Seite der Dschunke zur anderen laufen.« Obwohl die Jackall mit nur hundert Tonnen kleiner ist als das Linienschiff Lion, kann sie mit den Dschunken im Golf von Bohai nicht konkurrieren. **Allerdings, erklärt Staunton, »hatte diese Bigg, um unter den wechselnden und häufig widrigen Winden auf Europas Meeren segeln und kreuzen zu können, einen doppelt so großen Tiefgang wie die chinesischen Dschunken gleicher Tonnage. Der bei europäischen Schiffen mit zu flacher Bilge auftretende Nachteil, aus dem Winde zu schießen, wenn er von dwars kommt, tritt in diesen chinesischen Gewässern kaum auf, da die Dschunken hier im allgemeinen nur mit dem günstigen Monsun [d.h. achterlichem Wind] segeln. Außerdem sind die Segel der chinesischen Dschunken so getakelt, daß sie leicht um die Masten drehen lassen und zur Bordwand einen so spitzen Winkel bilden, daß sie trotz des geringen Tiefgangs dem Wind eine sehr günstige Angriffsfläche bieten.«**

Stauntons Schlußfolgerung: »Die Chinesen haben den gleichen Vorteil wie die Griechen. Ihre Meere ähneln mit ihrer engen Umgrenzung und den überall reich verstreuten Inseln dem Mittelmeer. Außerdem ist festzustellen, daß die Vervollkommnung der Seefahrt bei den Europäern in dem Augenblick einsetzt, in dem sie unter dem Zwang ihrer Leidenschaften und Bedürfnisse weite Reisen über die endlose Weite des Meeres unternahmen.«

Damit sind wir wieder am Ausgangspunkt unserer Überlegungen angelangt und sind kaum klüger als zuvor. Die Hochseeschifffahrt ist der Schlüssel zu den sieben Weltmeeren. Doch niemand kann uns beweisen, daß Chinesen oder Japaner technisch gesehen unfähig gewesen wären, sich dieses Schlüssels zu bedienen.

In Wirklichkeit erliegen Zeitgenossen wie Historiker in ihrem Bestreben, um jeden Preis eine technische Erklärung zu finden, einem Trugschluß. Jedenfalls scheint die Lösung des Problems nicht primär im Bereich der Technik zu liegen. Als ein portugiesischer Steuermann König Johann II. beteuerte, von der Küste von Minas könne man »mit jedem beliebigen seetüchtigen Schiff zurücksegeln«, gebot ihm der Herrscher unter Androhung des Kerkers Schweigen. Und noch ein weiteres, ebenso aufschlußreiches Beispiel: 1535 kehrt Diego Botelhor mit einer einfachen Chau aus Indien zurück, die der König von Portugal sofort verbrennen läßt.

Noch eindrucksvoller ist die abenteuerliche Fahrt jener japanischen Dschunke, die im Jahre 1610 Rodrigo Vivero und seineschiffbrüchigen Genossen von Japan ins mexikanische Acapulco zurückbrachte. Das Schiff, ein Geschenk der Japaner, segelte zwar mit europäischer Besatzung, doch wurde die Fahrt in der Folge von zwei weiteren Dschunken, diesmal mit japanischer Mannschaft, wiederholt. Diese Experimente beweisen, daß die Dschunke technisch gesehen durchaus hochseetüchtiger war, womit eine rein technische Erklärung ausscheidet.

Heute neigen die Historiker sogar zu der Ansicht, die Karavelle habe ihren Erfolg weniger ihrer Besegelung und ihrem Ruder als ihrem geringen Tiefgang zu verdanken, der die »Erkundung von Küsten und Flußmündungen

erleichterte«, v. a. aber der Tatsache, daß »die Bestückung eines so kleinen Schiffes relativ billig kam«, worin die Bedeutung dieses Seglers aber doch wohl unterschätzt wird.

Ebenso schwer wie das Versagen der chinesischen Flotte ist das der islamischen zu erklären. Wenn ihre Fahrten über den Indischen Ozean auch durch den Wechsel des Monsuns erleichtert wurden, setzten sie doch umfassende Kenntnisse, u. a. die Verwendung des Astrolabiums oder des Jakobsstabs (Gradstocks) voraus, und außerdem waren diese Schiffe erstklassig gebaut. Die Geschichte des arabischen Lotsen Vasco da Gamas, der die kleine portugiesische Flotte in Melinde übernimmt und sie direkt nach Kalkutta steuert, ist in diesem Zusammenhang recht aufschlußreich. Wesso aber führten die Abenteuer Sindbads des Seefahrers und seiner Nachfolger unter diesen Vorzeichen nicht zur arabischen Welterschaft? Und wie kommt es, um eine Äußerung von Vidal de la Blache aufzugreifen, daß die Araber südlich von Sansibar und Madagaskar praktisch am gefürchteten Agulhasstrom haltmachten, der die Schiffe »ungestüm nach Süden« bis an die Pforten des Meeres der Finsternis trägt? Was die erste Frage angeht, so hat die arabische Seefahrt, wie bereits erläutert, dem Islam bis zum 15. Jahrhundert die Beherrschung der Alten Welt ermöglicht - keine geringe Leistung. Und zur zweiten Frage kann man nur sagen: Warum hätten die Araber, die vom 7. bis zum 13. Jahrhundert über einen Suezkanal verfügten, eine Route ums Kap suchen sollen? Was hätte sie ihnen über das Gold, das Elfenbein und die Sklaven, die die Küste Sansibars und der Ngerbogen ihren Städten und Kaufleuten lieferten, hinaus bieten sollen? Mit anderen Worten, es hätte erst ein »Bedarf« nach diesem Westafrika bestehen müssen. So betrachtet, lag der eigentliche Vorteil der Europäer darin, daß sie aufgrund der räumlich beengten Situation auf ihrer »Landspitze Asiens« die Welt brauchten und daher in die Ferne strebten. Ohne den Vorstoß der kapitalistischen Städte des Abendlandes hätte sich nach Ansicht eines Kenners der chinesischen Geschichte damals nichts getan... Sie waren die treibende Kraft, die der Technik zum Durchbruch verhalf. Das soll nun freilich nicht heißen, die Hochseeschifffahrt sei dem Geld, dem Kapital zu verdanken. Im Gegenteil: Während China und die islamischen Länder damals bereits Kolonien im heutigen Sinne unterhalten, ist das Abendland noch ein armer »Proletariat«. Ausschlaggebend ist vielmehr die mit dem 13. Jahrhundert einsetzende, langanhaltende Spannung, die das materielle Leben aus den Fugen hebt und die ganze psychologische Verfassung der abendländischen Welt wandelt. Was die Historiker als Goldhunger, als Erlebnisdurst oder als Gewürzjer bezeichnet haben, verbindet sich mit einem stetigen Streben nach praktisch verwertbaren Neuerungen auf technischem Gebiet, die dem Menschen dienen, d.h. seine Arbeit erleichtern und ihren Ertrag steigern. Die Vielzahl an praktischen Entdeckungen, hinter denen die unverkennbare Absicht steht, die Welt zu meistern, das gesteigerte Interesse an allen Energiequellen geben Europa lange vor dem Durchbruch sein wahres Gesicht und lassen bereits seine spätere Vorherrschaft ahnen.

3.2 Bitterli, Urs: Die Entdeckung Amerikas. Von Kolumbus bis Alexander von Humboldt. 4. Aufl. München 1992, S. 85 ff.

Persönlichkeit, Leistung, Wirkung

Wenn es nun gilt, Persönlichkeit und geschichtliche Bedeutung des Christoph Kolumbus in den Grundzügen zu umreißen, mag an den Anfang eine Bemerkung ALEXANDER VON HUMBOLDT'S gestellt sein, des Entdeckungsreisenden, der an der Wende des 18. Jahrhunderts den Prozeß der Durchdringung der westlichen Hemisphäre entscheidend vorantrieb und dessen Werk immer wieder eingehend mit der historischen Rolle des großen Seefahrers befaßt. »Das 15. Jahrhundert«, schreibt Humboldt im »Kosmos«, »gehört zu den seltenen Zeitepochen, in denen alle Geistesbestrebungen einen besten und gemeinsamen Charakter andeuten, die unabänderliche Bewegung nach einem vorgesteckten Ziel offenbaren. Die Einheit dieses Strebens, Erfolg, welcher es gekrönt, die handelnde Tatkraft ganzer Völkermassen geben dem Zeitalter des Kolumbus, des John Cabot und Gama Größe und dauernden Glanz. In der Mitte von zwei verschiedenen Bildungsstufen der Menschheit ist das 15. Jahrhundert gleichsam eine Übergangsepoche, welche beiden, dem Mittelalter und dem Anfang der neueren Zeit angehört. Es die Epoche der größten Entdeckungen im Raum, solcher, die fast alle Breitengrade und alle Höhen der Erdoberfläche umfassen. Wenn dieselbe für die Europäer die Werke der Schöpfung verdoppelt hat, so bot sie zugleich der Intelligenz neue und mächtige Anregungsmittel zur Vervollkommnung der Naturwissenschaften in ihren physischen und mathematischen Teiler.«

In welcher Weise auch immer sich die Historiker seit Humboldt dem Seefahrer genähert haben und wie kontrovers sie auch immer seine Persönlichkeit deuteten - in einem Punkt sind sie untereinander und mit Humboldt meist einig geblieben: Kolumbus war eine Übergangs- und Schwellenfigur, eng verhaftet der Tradition und zugleich Wege aufschließend in eine durch ihn veränderte Welt. Das volkstümliche, in populären Sach- und Schulbüchern noch kolportierte Bild vom revolutionären Neuerer, der erfolgreich wissenschaftlichen Vorurteilen und überholten

Lehmeinungen entgegentritt und gegen den unersichtigen Widerstand der etablierten Kreise eine geniale Idee verwirklicht, ist irreführend. Die Wahrheit ist, daß Kolumbus von Kenntnissen und Auffassungen ausging, die unter den Gebildeten seiner Zeit durchaus akzeptiert und verbreitet waren. Dies gilt etwa von der Vorstellung, daß die Erde eine Kugel sei und daß folglich Asien nicht nur auf dem Weg nach Osten, sondern auch nach Westen erreicht werden könne. Die Idee der Kugelgestalt der Erde war in der griechischen Wissenschaft seit den Pythagoräern vorherrschend, sie wurde von den arabischen Geographen weitergetragen, an den maurischen Universitäten in Spanien gelehrt und von Vertretern der Hochscholastik wie Albertus Magnus und Roger Bacon vertreten. Durch die Entwicklung der empirischen Naturwissenschaften und durch den Säkularisierungsprozeß im Spätmittelalter ist dieser Gedanke noch gestärkt worden, und auch die Aufzeichnungen von Asienreisenden wie Marco Polo sowie schließlich die Afrikareisen der Portugiesen haben seine Plausibilität erhöht. Auch die Vorstellung, daß man Asien auf dem Westweg über den Atlantik erreichen könnte, war, wie J. H. Pary in einem eingehenden Aufsatz gezeigt hat, lange vor Kolumbus bekannt und sollte bis weit ins 18. Jahrhundert den Seefahrern wichtige Impulse vermitteln. Entscheidend für Kolumbus wurde hier allerdings der Irrtum, daß er auf Grund der Berechnungen und Darlegungen Toscanellis, Pierre d'Allys und anderer die Distanz zwischen Europa und Asien als wesentlich kürzer einschätzte, wodurch die Vorstellung des Westwegs erst als praktikabel erschien.

Vertrat Kolumbus also in kosmographischer Hinsicht durchaus traditionelle Auffassungen, so galt Ähnliches in religiöser Hinsicht. Daß der Seefahrer ein überaus frommer Mann war, ist von niemandem, auch von den ihm mißgünstig gesinnten Zeitgenossen nicht, bezweifelt worden; seine engen Beziehungen insbesondere zur Ordensgeistlichkeit, wo seine Pläne auch ein positives Echo fanden, sind bekannt. Der Gedanke, daß alles menschliche Trachten in Übereinstimmung mit dem göttlichen Willen zu erfolgen habe und daß alle Mißlichkeiten als gerechte Strafe für Verfehlungen der eigenen schuldigen Kreatur zu betrachten seien, ist in den Aufzeichnungen des Seefahrers überall gegenwärtig. Was immer auf seinen Reisen vorfiel, erhielt seine Bedeutung aus dem Hintergrund solcher Gläubigkeit. Taten sich Hindernisse auf, gleichviel ob Gegnerschaft am Hof oder widriges Wetter in der Karibik, suchte Kolumbus Trost im Buch Hob oder verglich sich mit David, dem aufgegeben war, große Dinge zu tun, ohne sich die Gunst Sauls sichern zu können. Nicht selten sollte diese «besonders archaische Religiosität» auch die Klarheit seines wissenschaftlichen Urteils Gefahr bringen. Am auffälligsten trat dies während der dritten Reise hervor, als Kolumbus angesichts des südamerikanischen Festlandes die Vermutung äußerte, das irdische Paradies erreicht zu haben; und auf der vierten Reise, an der mittelamerikanischen Küste, wurde die Auffindung eines Zugangs zum Pazifik möglicherweise deshalb verpaßt, weil er bereits träumte, im Goldland Salomos, in Ophir, anzulangen zu sein. Es kam schließlich kein Zweifel sein, daß Kolumbus im Laufe der Jahre immer stärker davon überzeugt war, in göttlichem Auftrag zu handeln, ausgewähltes Instrument göttlichen Willens zu sein - daher auch sein Bestreben, im eigenen Vornamen die Funktion des «Christusträgers» symbolisiert zu finden. Aus solcher Selbsteinschätzung und solchem Sendungsbewußtsein traten zwei Fernziele gebieterisch vor seinen Horizont: die Verbreitung des christlich-katholischen Glaubens über den ganzen Erdkreis einzuleiten; und damit im Sinne einer bereits in Vergessenheit geratenen Kreuzfahrttradition Jerusalem und das Heilige Grab für die Christenheit zurückzugewinnen.

So überschritt Kolumbus weder in naturwissenschaftlicher noch in theologischer Hinsicht den Kreis der bisher geltenden Vorstellungen; ja er unterwarf sich ihnen vielmehr mit einer erstaunlich vorbehaltlosen Autoritätsgläubigkeit und verwendete seine ganze Energie darauf, deren Richtigkeit nachzuweisen. Es paßt ins Bild, wenn der Seefahrer aus jedem Namen, den seine indianischen Gesprächspartner ihm nannten, eine Anspielung auf eine in der Bibel oder in der damaligen geographischen Literatur erwähnte Örtlichkeit herauszuhören suchte. Und es ist nicht weniger bezeichnend, wenn er auf der zweiten Reise seine kritischeren Begleiter eidesstattlich beglaubigen ließ, daß Kuba Teil des asiatischen Festlandes sei - mit einem modernen wissenschaftlichen Vorgehen, in dem Arbeitshypothesen empirisch verifiziert oder falsifiziert werden, hat dies nichts zu tun. Kein Wunder folglich, daß das überraschend Neue, das Kolumbus entdeckte, die Existenz des amerikanischen «Zwischenkontinents», für ihn bis zuletzt unfaßlich blieb. Mit Günther Hamann läßt sich deshalb sagen, daß es dem Seefahrer «nicht um Entdeckung von Neuem ging, sondern bloß um das Auffinden von längst Bekanntem auf neuen Wegen».

Ganz außergewöhnlich und durchaus staunenswert ist nun allerdings der nie erlahmende Einsatz, mit dem Kolumbus den Nachweis des vermeintlich längst Gesicherten zu erbringen suchte - hier am ehesten, in der beispielhaften Verbindung von Persönlichkeit und Aufgabe und im zielgerichteten Bestreben, das weniger auf den Beifall der Zeitgenossen als auf den Ruf der Nachwelt hoffte, lassen sich Züge der «modernen» Persönlichkeit ausmachen. Höchst beeindruckend ist zuerst die Beharrlichkeit, mit der Kolumbus seine Pläne erst in Portugal, dann über sechs Jahre hin in Spanien, auf verschiedensten Ebenen, vor Fachkundigen, Kaufleuten, Vertretern der Obrigkeit, vorgetragen, begründet und propagiert hat. Man ist zuweilen versucht, von einer Obsession zu sprechen; aber derart wahrhaftes Drängen hätte keinerlei Aussicht auf Erfolg gehabt. Es ist vielmehr erwiesen, daß Kolumbus im Umgang mit seinen Gesprächspartnern gute Figur machte, sein Anliegen rhetorisch geschickt vortrug und überzeugend begründete und durch seine Ausstrahlung für sich einzunehmen wußte. Der Historiker Ojeda, der dem

triumphalen Einzug des Seefahrers nach seiner ersten Reise in Barcelona bejubelte, überliefert das folgende Porträt: «Ein Mann von ehrenhaften Eltern und ehrenhaftem Wandel, von guter Gestalt und Erscheinung, größer als der Durchschnitt und mit kraftvollen Gliedmaßen; die Augen lebhaft und das Antlitz von regelmäßiger Bildung, sehr rothaarig und die Gesichtshaut etwas rosig und sommersprossig; angenehm im Gespräch, taktvoll und von großer Erfindungsgabe; ein beachtlicher Latinist und sehr gelehrter Kosmograph; überaus freundlich, wenn er wollte, aber auch jähzornig, wenn ihm etwas ärgerte.»

Höchst beeindruckend bleibt auch des Kolumbus Leistung als Schiffskommandant. Seine Kenntnisse als Humanist und Kosmograph hat Oviedo gewiß übertrieben, aber die überragende seemännische Kompetenz standen für jeden, der unter ihm segelte, außer Zweifel. Gemeint ist damit nicht allein die Führung des Schiffs, sondern auch die Umsicht bei der Vorbereitung der Reisen und das Geschick im Umgang mit den Seeleuten. Kolumbus' eigene Aufzeichnungen, aber auch die Zeugnisse seiner Mitreisenden lassen erkennen, wie sehr er sich im schwierigen Handwerk der Küstenschiffahrt auskannte, wie sicher er die Zeichen von Natur und Himmel deutete und wie geistesgegenwärtig er auf heikle Situationen reagierte - man erinnere sich lediglich der mißachteten Sturmwarnung, die er während der vierten Reise dem Gouverneur von Santo Domingo, Ovando, zukommen ließ. Es sind denn auch auf allen vier Reisen nur wenige Matrosen auf See zu Schaden gekommen, und wenn Schiffe verloren gingen oder aufgegeben werden mußten, dann nicht durch des Oberkommandierenden Schuld. Zwar kam es, in Extremsituationen, gelegentlich zu Regungen der Unbotmäßigkeiten unter Mannschaftsangehörigen, so auf der ersten und letzten Reise; aber es ist zugleich unzweifelhaft, daß sich Kolumbus nach kurzer Zeit ein Charisma erwarb, was auch die unverbrüchliche Loyalität zahlreicher Gefährten über seinen Tod hinaus erklärt. An nautischen Kenntnissen mögen andere überlegen gewesen sein, aber in der Fähigkeit, Erfahrung und Achtung zu verbinden, kam ihm niemand gleich. Charles Verlinden hat Kolumbus denn auch als einen der größten «navigateurs à l'estime» bezeichnet, als einen Seefahrer, der sich bei seinen Entscheidungen nicht so sehr von der Berechnung als von intuitivem Ermessen leiten ließ(...)