

---

**Expansion · Interaktion · Akkulturation**

Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt

Band 15

**Seefahrt und die frühe europäische Expansion**

---

**Expansion · Interaktion · Akkulturation**

Historische Skizzen zur Europäisierung Europas und der Welt

Herausgegeben von

Peter Feldbauer  
Bernd Hausberger  
Melinda Horvath  
Thomas Kolnberger  
Gottfried Liedl  
Alexander Marboe  
John Morrissey  
Andreas Obenaus  
Manfred Pittioni  
Andrea Schnöller  
Clemens Six  
Ilja Steffelbauer

für den Verein zur Förderung von  
Studien zur interkulturellen Geschichte,  
Schwarzenbergplatz 10/6, A-1040 Wien.

---

Alexander Marboe  
Andreas Obenaus (Hg.)

**Seefahrt und  
die frühe europäische Expansion**

mandelbaum *verlag*

Deutsche Bibliothek – CIP Einheitsaufnahme  
Seefahrt und die frühe europäische Expansion  
Alexander Marboe/Andreas Obenaus (Hg.) –  
Wien: Mandelbaum Verlag, 2009  
ISBN 978-3-85476-299-7

Gefördert mit Mitteln des  
Österreichischen Bundesministeriums  
für Wissenschaft und Forschung  
und des Magistrats der Stadt – MA7 Kultur,  
Wissenschafts- und Forschungsförderung

© 2009, Mandelbaum Verlag, Wien  
Alle Rechte vorbehalten  
ISBN 978-3-85476-299-7

Satz: Marianne Opperl, Weitra  
Lektorat: Andrea Schnöller  
Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu  
Druck: Donauforum-Druck, Wien

---

## Inhalt

### 7 **Vorwort der Herausgeber**

*Alexander Marboe*

### 11 **Zur Einführung** **Schiffsbau und Nautik im vornezeitlichen Europa**

*Manfred Pittioni*

### 37 **Kreuz und Halbmond** **Seefahrt und Seeherrschaft im Mittelalter**

*Gottfried Liedl*

### 61 **Seefahrt im islamischen Westen** **Spätmittelalter und Frühe Neuzeit**

*Andreas Obenaus*

### 93 **Genuesen, Katalanen, Portugiesen** **Die Anfänge der europäischen Atlantikexpansion**

*Alexander Marboe*

### 123 **Das Schiff als Träger der spanischen Expansion** **in Amerika**

*Franz Halbartschlager*

### 153 **Menschen und Schiffe auf der portugiesischen** **›Carreira da Índia‹**

*Birgit Tremml*

### 179 **Frühneuzeitliche Schifffahrt zwischen den** **Philippinen und Japan**

*Eugen Pfister*

### 209 **Die Kehrseite der spanischen Karibik** **Französische Schritte in die ›Neue Welt‹ 1504–1598**

### 235 **Autoren**

---

## Vorwort

»Nachdem nun der Infant [Prinz Heinrich der Seefahrer] diesen Entschluss gefasst hatte, ... begann er seine Schiffe und Leute auszusenden...«

*Gomes Eanes de Zurara*<sup>1</sup>

Expansion, Interaktion und Akkulturation sind die drei Kennwörter, denen sich diese Buchreihe verpflichtet fühlt, und gleichzeitig bilden sie auch eine Trias, die untrennbar mit dem Themenbereich der frühen europäischen Expansion verbunden ist. Versteht man Expansion nicht als singulären Selbstzweck territorial-politischer Erweiterung, sondern als Erschließung neuer – wie auch immer nachgefragter Ressourcen – so scheint Europa im Spätmittelalter an den Grenzen des Machbaren mit den vorhandenen Mitteln angelangt zu sein. In einem Wechselspiel von Interaktion und Akkulturation hatte sich der europäische Fernhandel mit dem »Nervenzentrum Mittelmeer« trotz aller politischer Verwerfungen seinem – mit den technischen Möglichkeiten der Zeit erreichbaren – Maximum derart stark angenähert, dass man nach neuen Wegen zu suchen begann.

Vom Mittelmeerraum und dem nordwestlichen Atlantik ausgehend, fanden die europäischen Seemächte – allen voran Portugal und Spanien – ihren Weg über den Atlantik, in den Indischen Ozean und den Pazifik, um dort die vorhandenen Handels- und Machtstrukturen nachhaltig zu verändern. Bereits seit der Antike und dem Mittelalter in Grundzügen bekannte, oftmals aber mythisch verklärte Regionen – wie Indien, China oder Japan – konnten nun direkt über den Seeweg erreicht und die Gestalt des afrikanischen Kontinents zum ersten Mal erfasst werden. Umgekehrt traf man

---

<sup>1</sup> Zitiert nach: Gabriela Pögl/Rudolf Kroboth (Hg. u. Übers.), Heinrich der Seefahrer oder die Suche nach Indien – Eine Dokumentation mit Alvise da Cà da Mostos erstem Bericht über Westafrika und den Chroniken Zuraras und Barros' über den Infanten, Stuttgart-Wien 1989, 176.

aber ebenso in Form der Amerikas auf völlig neue Gebiete, die die Grenzen des mittelalterlichen Weltverständnisses sprengen sollten. Trotzdem blieb aber auch das Mittelmeer, der eigentliche Kulturkontaktraum der ›Alten Welt‹, politisch und wirtschaftlich umstritten.

Das einzige vorhandene Transportmittel, das diese Expansion Europas über die Weltmeere zu fernen Küsten aber überhaupt erst ermöglichen konnte, war dabei das Schiff. Im Verlauf des Mittelalters war es von europäischen Schiffsbaumeistern schrittweise zur Hochseetauglichkeit gebracht worden. Auf solchen Schiffen sollten sich dann die europäischen Seeleute in der harten Praxis am offenen Meer nach und nach jene nautischen Kenntnisse aneignen, die für das hartnäckige Vordringen in noch unbekannte Gewässer nötig waren. Sie brachten in weiterer Folge aber auch Militärs, Händler, Gesandte oder Geistliche nach Übersee, die eine Ära der langen Dominanz Europas einläuteten, und es waren schlußendlich wiederum diese Schiffe die die so begehrten exotischen Produkte zurück nach Europa transportierten. Das Schiff war also ohne Zweifel und durchaus im wörtlichen Sinne der elementare Träger der europäischen Expansion der frühen Neuzeit.

Dieser speziellen Konstellation der frühneuzeitlichen europäischen Expansion im Zeichen des Schiffes soll in diesem Band nachgegangen werden. Dabei lag es den Herausgebern in Zusammenarbeit mit den Autoren der einzelnen Artikel aber weniger daran, einen umfassenden – und oftmals einseitigen – Überblick über die wichtigsten Etappen dieser frühen Expansionsphase zu geben. Vielmehr wurde versucht, konkrete Einblicke in unterschiedliche Themenbereiche dieses weiten Feldes zu liefern, die aber in Summe ein eindrucksvolles Ensemble bilden. Dementsprechend differieren auch die einzelnen Zugangsweisen zum Grundthema und die Aufarbeitungen desselben in diesem Band. Nicht glatte Homogenität in der Chronologie war die Zielsetzung, sondern die Vielfalt der Erscheinungsformen am Beginn der Entwicklung. Darin sind auch die Gründe zu finden, warum die großen Seemächte nachkommender Jahrhunderte, England und die Niederlande, in der vorliegenden Zusammenstellung nicht behandelt werden – sie traten erst gegen Ende des Betrachtungszeitraumes in das Geschehen ein. Andererseits ergaben sich aus dieser Konzeption auch Überschneidungen in Teilbereichen, wie etwa die wiederholte Darstellung der Hauptlinien der Schiffsentwicklung, wie sie der jeweilige Autor in seinem Umfeld für nötig hielt.

Geographisch führt uns der Weg vom Mittelmeerraum über den Atlantik und den Indischen Ozean bis in den Pazifik. Zeitlich gesehen wird die Übergangsphase zwischen Spätmittelalter und der frühen Neuzeit beleuchtet. Aus kultureller Sicht schließlich soll nicht nur der treibenden Kraft des christlichen Europas Rechnung getragen werden, sondern auch die Positionierung des islamischen Kulturkreises am Beginn dieser Entwicklung Beachtung finden. Die nachfolgenden Artikel bieten also zusammengefasst einen Querschnitt zum Themenbereich Seefahrt und Expansion am Vorabend und Morgen des europäischen Ausgriffs nach Übersee und versuchen damit einen Beitrag zum Verständnis des Beginns der oft zitierten ›Europäisierung der Welt‹ zu liefern.

*Die Herausgeber  
Wien, im Oktober 2008*



## **Zur Einführung**

# **Schiffsbau und Nautik im vorneuzeitlichen Europa**

ALEXANDER MARBOE

Betrachtet man Europa nicht bloß als geographisch kleinen Teil (etwa ein Fünftel) der gewaltigen eurasischen Landmasse, sondern versteht es im traditionellen Sinn als ›eigenen‹ Kontinent, so weist dieser im Verhältnis zur umschlossenen Fläche die längsten Küstenlinien aller Erdteile auf. So verwundert es nicht, wenn der Mensch mit seiner Schifffahrt schon frühzeitig Besitz von einem Medium nahm, das ihm von der Natur her nicht zugedacht war, ihn aber – bereits Jahrtausende vor der Luftfahrt – dennoch ›beflügeln‹ sollte. Der evolutive Prozess erfolgte beinahe zeitgleich mit der Flussschifffahrt über die Hauptetappen: küstennaher Fischfang, Küstenschifffahrt, Handelsfahrten über offene See, bis hin zur kolonial- und wirtschaftsorientierten Hochseeschifffahrt auf den Weltmeeren. Und jede Etappe bedingte mit stets immanenten Wechselwirkungen ein Vorantreiben sowohl der technischen Innovation als auch der psychischen und gesellschaftsrelevanten Fortentwicklung der beteiligten Menschengruppen. Aus den verschiedenen räumlichen Gegebenheiten – sowie meist auch klimatisch differenten Voraussetzungen und der ihnen inhärenten Bedingungen zur See – ergaben sich (fast) zwangsläufig unterschiedliche Konzepte zur Bewältigung des Mediums Wasser.

Für Europa lassen sich hier drei Großregionen ausmachen, die aufgrund ihrer spezifischen Eigenarten die Entwicklung der Seefahrt auch unterschiedlich befruchteten: der in zahlreiche Inseln und Halbinseln segmentierte mediterrane Raum,<sup>1</sup> der Atlantik westlich der Straße von Gibraltar bis hin zu den Britischen Inseln und – besonders nach der Jahrtausendwende nicht zu vernachlässigen – der ökonomisch starke Raum der Nord- und Ostsee. Die Antwort auf die Frage nach dem Warum der Seefahrt ist spätestens seit und mit

---

<sup>1</sup> Eindrucksvoll dargestellt in Braudel 1996.