

## **Die große Divergenz und der Wiederaufstieg Asiens**

von Ulrich Menzel<sup>1</sup>

### **Was heißt hier „Europa“, was heißt hier „Asien“?**

Die Klärung des Titels verlangt die Definition der verwendeten Begriffe. Der im Obertitel des Sammelbandes annoncierte Begriff „Europa“ ist ein Konstrukt, ist Europa doch in einem geographischen Sinne nur der westliche Appendix der eurasischen Landmasse. Die Ostgrenze Europas ist demnach eine Frage der Definition, je nachdem, ob man Europa geographisch, politisch, wirtschaftlich oder kulturell versteht, in welcher historischen Epoche man sich befindet und wer der Auftraggeber der Grenzziehung war. Zwischen 1570 und 1931 lassen sich mindestens dreizehn „Grenzen“ Europas im Osten identifizieren, die diesseits und jenseits des Urals verlaufen (Hummel 2004). Aus europäischer Perspektive wurde Europa als Abendland (Okzident) dem Morgenland (Orient) gegenübergestellt, wobei der Orient seit der Antike wahlweise mit Persien, Arabien, dem Reich der Mongolen, dem Osmanischen Reich und „Indien“ als Synonym für Asien östlich von Aden in Verbindung gebracht wurde.

Ich verstehe unter Europa mit Bezug zu Asien das maritime Europa. Seit dem Mittelalter handelte es sich jeweils um die am weitesten entwickelten Teile, die sich alle als Seemächte verstanden – zuerst Oberitalien mit Genua und Venedig (etwa 1250–1500), dann Portugal und Spanien (etwa 1500-1650), daran anschließend die Niederlande, insbesondere die Provinz Holland in ihrem „Goldenen Zeitalter“ (1600-1700) und zuletzt England bzw. Großbritannien (etwa 1700-1950) (Scammel 1981). Russland als Teil des kontinentalen Europas, das sich seit den Eroberungen unter Katharina der Großen nach Asien ausdehnte, wird nicht berücksichtigt, obwohl ein großer Teil ihrer Eroberungen immer noch zu Russland gehört und obwohl zu Zeiten der Sowjetunion der russische Einflussbereich auf Nordkorea, China und später Nordvietnam ausgedehnt wurde.

Der asiatische Teil der eurasischen Landmasse entzieht sich erst recht einer klaren Definition, weil er in nahezu jeder Hinsicht noch viel heterogener als Europa ist. Grundsätzlich sollte man zwischen einem maritimen und einem kontinentalen Asien unterscheiden. Ersteres

---

<sup>1</sup> Empirische Belege für die folgenden Argumente finden sich in Menzel 2014 (i.E.)

beginnt am Ostrand des Mittelmeers, teilt sich in den Arm den Roten Meers und des Persischen Golfs, setzt sich jenseits der Arabischen Halbinsel im Arabischen Meer an der Westküste und im Golf von Bengalen an der Ostküste Indiens fort, mündet durch die Malacca-Straße ins Südchinesische Meer, breitet sich in der indonesischen Inselwelt aus, verläuft an der chinesischen Küste entlang, um im Gelben Meer bzw. noch weiter östlich in der Japan-See zu enden. In diesem maritimen Asien auf dem alten Seeweg nach Europa gab es über mindestens 1000 Jahre hinweg zahlreiche Akteure, vor allem arabische, indische (gujaratische) und chinesische Händler. Das maritime Asien stand seit dem Mittelalter unter europäischem Druck, wobei die Italiener seit etwa 1250 die ersten Berichte lieferten, die Portugiesen seit etwa 1500 als Türöffner wirkten, die Niederländer ab 1600 starken Einfluss gewannen und die Briten nach 1850 hegemonial wurden.

Das kontinentale Asien stand zwischen 1230 und 1350 von Korea bis zum Schwarzen Meer unter der Herrschaft der Mongolen. Danach wurde die eurasische Landmasse im dichter besiedelten Süden von vier Großreichen, den Osmanen, den Safawiden (Persien), den Moguln (Indien) (Conermann 2006) und den Ming (China) beherrscht. Bemerkenswert ist, dass drei dieser vier Großreiche muslimischen Glaubens waren. Selbst der Begriff „Indien“ ist ein westliches Konstrukt, umfasste er im Norden das muslimische Mogulreich, das in vieler Hinsicht mit dem heutigen Pakistan und Afghanistan, dem Kern des kontinentalen Asiens identifiziert werden kann, und den hinduistischen Süden, der eng mit dem maritimen Asien verflochten war. Wenn man sich mit den wechselhaften Bezügen zwischen Europa und Asien im Verlauf der Geschichte befasst, macht es demnach wenig Sinn, ein womöglich geographisch definiertes „Europa“ einem geographisch definierten „Asien“ gegenüberzustellen. Beziehungen gab es zwischen dem maritimen Europa und dem maritimen Asien bzw. dem kontinentalen Europa (Russland) und dem kontinentalen Asien, während die Versuche des maritimen Europas, mit dem kontinentalen Asien Kontakte aufzunehmen, immer wieder verweigert wurden, allenfalls randständiger Natur waren. Das galt selbst noch für Japan bis Mitte des 19. Jahrhunderts.

Der Begriff Wiederaufstieg setzt voraus, dass es einen Niedergang und zuvor bereits einen Aufstieg gegeben hat, der womöglich vor 4000 Jahren begonnen hat (Cohen 2000). Sind die Begriffe absolut oder relativ gemeint? Wenn sie relativ gemeint sind, dann machen sie nur Sinn, wenn man analog zu Europa nur die zu ihrer Zeit am weitesten entwickelten Teile

Asiens berücksichtigt. Das Entwicklungsgefälle innerhalb von Asien war vermutlich größer als innerhalb von Europa. So gesehen verengt sich „Asien“ auf die Küstenregionen Indiens und Chinas, wenngleich beide vielfältige Ausstrahlungskraft hatten. Der indische Einfluss reichte im Becken des Indiks von der ostafrikanischen Küste bis Bali, der chinesische von Korea und Japan bis zur Malacca-Straße und in die indonesische Inselwelt. Als die ersten Europäer in den Hafenstädten aufkreuzten, trafen sie auf lange existierende Chinatowns. Es macht also nur Sinn, die relative Position des maritimen Europas mit den Anrainern des Indiks und des Südchinesischen Meers mit seinen Ausläufern zu vergleichen.

So definiert waren die asiatischen Kerngebiete um das Jahr 1500 viel weiter entwickelt als die europäischen Entwicklungszentren in Oberitalien und den Niederlanden. Der Vorsprung nahm zwar bis 1800 allmählich ab, von einem relativen Niedergang Asiens kann aber erst gesprochen werden, seit die Industrielle Revolution in Europa breitenwirksam wurde. Mitte des 19. Jahrhunderts dürften sich die Entwicklungskurven gekreuzt, dürfte die Schere dürfte sich bis etwa 1914 immer weiter aufgetan haben. Spätestens um 1950 setzte der Wiederaufstieg Asiens ein, der aber nicht nur die Kernländer Indien und China erfasste. Japan nimmt eine Sonderstellung ein, da es nie ein Niedergang, sondern seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts ein nachholender Aufstieg zu verzeichnen ist.

Damit sind wir bei der Klärung des Begriffs „große Divergenz“, den ich hier mit „Auseinanderdriften“ übersetze. Das Adjektiv verweist darauf, dass es sich um eine besondere, welthistorisch einmalige Divergenz gehandelt hat. Ich verstehe darunter, dass sich Asien und Europa erst gegenseitig befruchtet und angenähert haben, dann auseinandergedriftet sind und sich derzeit wieder annähern. Etwa um das Jahr 2030 wird Asien wieder an der Spitze stehen. Andre Gunder Frank hat diesen Prozess „ReOrient“ genannt, wobei er sowohl die Sache selbst wie den Perspektivwechsel weg von einer eurozentrischen Sichtweise meinte (Frank 1998).

Damit kommen wir zu einer letzten Begriffsklärung. Wir sind es gewohnt, Entwicklungsprozesse aus einer eurozentrischen Perspektive zu analysieren (Jones 1991, Landes 1999). Im Positiven wie im Negativen ist Europa der Maßstab. Auf europäischen Weltkarten liegt Europa immer in der Mitte und China immer am östlichen Rand. Die Begriffe Naher, Mittlerer und Ferner Osten machen dies deutlich, die sogar in den USA

verwendet werden, obwohl dort der „Ferne Osten“ im „Westen“ liegt. Die alten Begriffe „Westindien“, das auf den Irrtum des Kolumbus zurückgeht, und „Ostindien“ sind genauso eurozentrisch wie „Indischer Ozean“, „Amerika“ oder „Neue Welt“, die von „Indianern“ bewohnt wird. Blaut hat dies „The Colonizer’s Model of the World“ genannt (Blaut 1993).

Auf einer chinesischen Weltkarte liegt China in der Mitte und Europa am westlichen Rand als ferne Peripherie eines sinozentrischen Weltbilds (Fairbank 1968). China ist umgeben von Zonen, die nach dem Grad der kulturellen Beeinflussung unterschieden werden (Deng 1999:148). Die Europäer gehörten zusammen mit den zentralasiatischen Nomadenvölkern zu den Barbaren, die von der chinesischen Kultur gänzlich unbeeinflusst und China nicht tributpflichtig waren. Zentrum der Welt war der Thron des Kaisers in der Verbotenen Stadt, der das Mandat des Himmels empfangen hat, die Welt zu regieren, aber nicht zu beherrschen. Diplomatische Beziehungen zu anderen Herrschern waren nicht vorgesehen. Deren Abgesandte hatten den Kotau zu leisten. Deshalb war das Amt für die Riten für die Außenbeziehungen zuständig. Ein Auswärtiges Amt hatte keinen Platz im chinesischen Weltbild. Das Tributsystem war der politische und wirtschaftliche Ausdruck des Sinozentrismus. Dieser lebt heute fort in der strikten Weigerung der chinesischen Regierung, sich den Regeln internationaler Organisationen zu unterwerfen. Auch verbittet sie sich jede Einmischung in die inneren Angelegenheiten Chinas.

### **Das alte Weltsystem**

Der beste Indikator, der das frühere Entwicklungsgefälle zwischen Asien und Europa anzeigt, ist der asymmetrische Handel. Seit die Beziehungen in der Ära der Pax Mongolica auf der Überlandroute der Seiden- und Gewürzstraßen (Keay 2006, Liu 2010) und dem alten Seeweg nach Indien dichter wurden, lieferte Asien neben Pfeffer, Gewürzen und diversen Exotika Fabrikate, nämlich kostbare Textilien aus Seide und Baumwolle. Es handelte sich um Waren mit einem hohen spezifischen Wert, da nur so die hohen Transportkosten auf den langen Routen zu rechtfertigen waren. Die Zwischenhandelsprofite und Durchgangszölle auf den vielen Etappen trieben die Preise in die Höhe, die am Ende das Zwanzig- bis Vierzigfache der Ursprungspreise betragen mochten. Europa lieferte im Gegenzug nichts, weil Rohstoffe auf den langen Routen aufgrund der Transportkosten nicht handelbar und weil europäische Fabrikate in Asien nicht wettbewerbsfähig waren.

Die negative Handelsbilanz musste mit Edelmetall ausgeglichen werden, das in Indien und China mangels eigener Förderung hoch begehrt war. Ein großer Teil des in Europa geförderten Silbers und des aus dem Sudan und Guinea im Transsaharahandel bezogenen Goldes dürfte so nach Asien gelangt sein. Die Expansion im Asienhandel wurde erst im 16. Jahrhundert möglich, seit die Spanier in Mexiko und Peru die Silberminen entdeckt hatten und das amerikanische Silber über viele Zwischenstationen als Zahlungsmittel in Asien landete bzw. auf dem direkten Weg über den Pazifik von Acapulco (Mexiko) nach Manila (Philippinen) verschifft wurde, um dort gegen Tee, Seide und Porzellan getauscht zu werden (Cipolla 1998). Insofern sind die Beziehungen zwischen „Europa“ und „Asien“ gar nicht darstellbar ohne die Einbeziehung des spanischen „Amerika“. Die Asymmetrie änderte sich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als europäische Investitionsgüter in Asien einen Markt fanden. Heute nehmen die Luxusgüter diesen Weg, z.T. allerdings nur virtuell, wenn sie unter westlichen Labels in Asien hergestellt werden. Nur das europäische Handelsdefizit mit Asien ist geblieben, das heute mit Devisen ausgeglichen wird.

Die chinesische Überlegenheit geht auf die Zeit der Song-Dynastie (960-1204) zurück, in der China die erste wirtschaftliche Revolution weltweit erlebte (Elvin 1973). Herausragend war die Erfindung der Nassreiskultur, die die Anbaufläche weit nach Süden ausdehnte und aufgrund der hohen Flächenerträge eine wachsende Bevölkerung und dennoch hohe Überschüsse zuließ, die besteuert werden konnten. Die Agrarsteuer war die Grundlage des chinesischen Staates und diente dem Unterhalt von Bürokratie, Militär und finanzierte den luxuriösen Aufwand, den der kaiserliche Hof in der Hauptstadt betrieb. Frühe Höchstleistungen erzielte China im Wasserbau, im Binnentransport, in Schiffsbau und Navigation, in Bergbau und Eisenverarbeitung. Schießpulver, Papier, bewegliche Lettern, Kompass und andere nautische Instrumente, selbst eine wassergetriebene Hanfspinnmaschine (etwa 1313) sind belegt. China war in der Song-Dynastie reif für die Industrielle Revolution. Dass sie dort nicht stattfand, wird mit dem hohen Arbeitskräftepotential begründet, das keine arbeitssparenden Erfindungen wirtschaftlich sinnvoll erscheinen ließ. Chinesische Fernhändler aus Quanzhou belieferten nicht nur das Südchinesische Meer (Schottenhammer 2002, 2005), sondern befuhren auch die langen Routen durch die Malacca-Straße nach Südindien und bis zum Persischen Golf (Deng 1997). Welchen Beitrag der Fernhandel zum Volkseinkommen geleistet hat, bleibt Spekulation. Jedenfalls rangierten die Bauern

gesellschaftlich weit oberhalb der Händler. Während in China die Seidenindustrie die textile Leitbranche war, war dies in Indien, insbesondere in Bengalen, die Baumwollindustrie. Nicht zufällig ist die Textilsprache indischen Ursprungs.

Überwölbt wurde das alte Weltsystem (Chaudhuri 1985, 2000; Abu Lughod 1989; Frank 1998), das sich von Korea und Japan ganz im Osten bis in die Niederlande ganz im Westen erstreckte, im kontinentalen Asien zwischen 1230 und 1350 durch die Pax Mongolica (Allsen 1987, Eggebrecht 1989). Die Mongolen eroberten mit ihrer überlegenen Kavallerie (Wittfogel 1978) den asiatischen Steppengürtel von ihrem mongolischen Kernland bis zum Schwarzen Meer, dazu China und Persien, und vermochten Russland tributpflichtig zu machen. Nur der Durchbruch zum Mittelmeer wurde 1260 durch die Mameluken in Palästina abgewehrt. Nach der Konsolidierung des Reiches und der Untergliederung in vier Khanate, von denen die Goldene Horde ganz im Westen lag, sorgten sie für inneren Frieden, Rechtssicherheit (Ausgabe von Pässen) und Infrastruktur (z.B. Poststationen). Auf den Seerouten kontrollierten die Mongolen nur das östliche Ende. Der arabisch-indische Seehandel auf der maritimen Seidenstraße (Ptak 2007) verblieb außerhalb der Pax Mongolica. Ihre See-Expeditionen zur Eroberung von Japan und Java waren gescheitert. Die Niederlande waren nur die ferne westliche Peripherie dieses Weltsystems, die oberitalienischen Fernhandelsstädte dessen Zwischenhändler im Mittelmeer, im Schwarzen Meer und auf den Landrouten, die von Tana am Asowschen Meer bis nach Peking führten. Dort galten sogar genuesische Maße, Gewichte und Münzen. Insofern lässt sich argumentieren, dass die ersten direkten Kontakte zwischen Europa und Asien der Symbiose der oberitalienischen Handelsmächte und der mongolischen Militärmacht bedurften.

Der abrupte Untergang des Mongolischen Reiches um 1350, der von der Ausbreitung der Pest von Zentralchina über die Land- und Seerouten bis nach Europa ausgelöst wurde, führte aber nicht zum Untergang des ersten Weltsystems. Auf den Trümmern des Mongolischen Reiches entstand im Westen das sunitische Osmanische Reich und in der Mitte das schiitische Safawidenreich. Die Osmanen waren anders als die Mongolen in der Lage, das Reich der Mameluken in Syrien und Ägypten zu erobern und so auf beiden Seerouten von Asien nach Europa den Zwischenhandel im Nildelta bzw. an der syrischen Küste zu besteuern. Hier lag einer der Gründe, warum sich im 15. Jahrhundert kommerzielle und religiöse Gründe für die Suche des „Seewegs nach Indien“ auf der Atlantikroute mischten.

Im Osten hatte die Vertreibung der Mongolen durch die Ming zur kurzzeitigen Restauration des alten Weltsystems bis in das Becken des Indiks geführt. Kaiser Yongle (1402-1424) war der große Expansionist auf dem „Seeweg nach Arabien“. Zwischen 1405 und 1433 wurden sieben große See-Expeditionen unter dem Kommando des Admirals Zheng He ausgesandt, die die Küsten des Südchinesischen Meers, die Straße von Malacca, die südindische Küste, Bengalen, Hormuz am Eingang des Persischen Golfs, die Küsten der arabischen Halbinsel und Ostafrikas bis auf die Höhe von Madagaskar befuhren (Dreyer 2007). Die Zahl und Größe der eingesetzten Schiffe, deren Bewaffnung, das nautische Wissen, die mitgeführten Soldaten, Wissenschaftler, Dolmetscher und Musterkollektionen von Waren stellten alles in den Schatten, was Europa im 15. Jahrhundert hätte aufbieten können (Levahtes 1994). Die Drachenfluss-Werft in Nanking war die größte der Welt. Bereits 90 Jahre vor Vasco da Gama war Zheng He in Calicut gelandet. Ein Abstecher führte ins Rote Meer bis nach Mekka, also fast bis an den Rand des Mittelmeers. Der Kontakt mit Venedig wurde wieder denkbar. Eine Theorie besagt, dass die Italiener, die auf dem Landweg nach Indien reisten, so in den Besitz der ersten Seekarten über das maritime Asien gelangt sind. Ob die Chinesen das Kap umrundet haben und in den Südatlantik eingefahren sind, ist nicht zweifelsfrei belegt (Menzies 2004). Wären die chinesischen Kriegsdjunken auf die portugiesischen Galeonen getroffen, die 70 Jahre später im Indik aufkreuzten, hätten letztere keine Chance gehabt.

Über die Motive der chinesischen Expeditionen, die von mit dem konfuzianischen Mandarinat konkurrierenden Eunuchen geleitet wurden, lässt sich streiten. Jedenfalls ging es um die Restauration des Tributsystems und die Errichtung einer Pax Sinica im maritimen Asien. An die Stelle der vielen Akteure unterschiedlicher Nationalitäten sollte die chinesische Hegemonie treten. Die Ming waren im Unterschied zu den Portugiesen keine Entdecker, sondern nutzten lange aus der Song-Zeit bekannte Routen (Ma 1970). Nur sollte das System ausgebaut und ein als Tribut kaschierter Staatshandel etabliert werden, der mit Gegengeschenken vergolten wurde. China lieferte Fertigwaren aller Art und bezog Pferde, tierische Produkte, Rohstoffe und Exotika. Insofern beginnt hier die auf den Außenhandel orientierte Seite des bürokratischen Entwicklungsstaates, wie wir ihn heute kennen. Alles in allem dürfte der Aufwand den Ertrag bei weitem übertroffen haben, was den konfuzianischen Kritikern Auftrieb gab. Jedenfalls wurden die Unternehmen 1433 abrupt beendet, die Flotten abgewrackt, die Baupläne vernichtet und der Außenhandel auch für private Händler verboten

(Wiethoff 1963). Stattdessen wurde der Bau der Großen Mauer wieder aufgenommen, die in der Mingzeit ihre größte Ausdehnung erfuhr. Die eigentliche Bedrohung wurde nicht im Süden gesehen, wo China keine Gegner zu fürchten hatte, sondern in der zentralasiatischen Steppe. China hat sich seitdem für rund 400 Jahre in die freiwillige Selbstisolation begeben und sich allen Kontaktversuchen westlicher Gesandtschaften entzogen (Lovell 2007). Das kontinentale isolationistische Asien hatte über das maritime weltoffene gesiegt. Die Selbstisolation und die daraus resultierende Stagnation, in Schiffbau und Fernhandel sogar der selbstinszenierte Rückschritt, haben zumindest für China mehr Erklärungskraft für die große Divergenz als das seit der Frühen Neuzeit einsetzende Aufholen Europas.

Für das westliche Ende des alten Weltsystems lautete die Konsequenz, dass nicht mehr Genua, das auf die mongolische Karte und die Route durch das Schwarze Meer gesetzt hatte, sondern Venedig, das mit den Mameluken und später den Osmanen kooperierte und sich auf die Route durch das Rote Meer konzentrierte, zum wichtigsten Zwischenhändler aufstieg. Genua wurde auf das westliche Mittelmeer abgedrängt und reüssierte als Finanzier Portugals, als sich dieses 1415 anschickte, an der afrikanischen Küste entlang den Atlantik zu erkunden. Genua hoffte so, im Westen die Position zurückzugewinnen, die es im Osten verloren hatte. Nicht zufällig waren viele der Entdecker, allen voran Kolumbus, Italiener, gar Genuesen. Allerdings – ohne das über arabische Zwischenhändler in den Mittelmeerraum gelangte asiatische Wissen, im Bereich der Navigation, Astronomie und Kartenkunde, hätte die von Portugal forcierte maritime Revolution nicht stattfinden können (Hobson 2004).

Damit kommen wir zu den Beziehungen aus europäischer Perspektive (Osterhammel 1998; Reinhard 1983, 1988). Die ersten, die bis tief nach Asien vordrangen, waren die Italiener, allen voran die Fernhandelskaufleute aus Genua und Venedig (Cameron 1989). Marco Polo war nur der berühmteste, der ab 1271 auf seinen Reisen bis an den Hof des mongolischen Großkhans in Karakorum gelangte. Bereits 1254/55 hatte William von Rubruk, im Auftrag des Papstes ausgestattet mit einem regelrechten Fragebogen, für erste seriöse Berichte über „Asien“ gesorgt. Das Schwarze Meer war die eigentliche Grenze, die Krim der Umschlagplatz, auf dem die Mongolen der Goldenen Horde mit ihrem Zentrum Sarai an der Wolga den Italienern Kolonien eingeräumt hatten (King 2004). Das Asowsche Meer war ein genuesisches Meer. Der Venezianer Francesco B. Pegolotti lieferte mit seiner „La Practica della Mercatura“ (1335-1343) die erste komplette Beschreibung wichtiger Fernhandelsrouten



quer durch Asien. Italienische Kaufleute ließen sich auch in den Hafenstädten entlang der Seerouten nieder und sollen bis in das südchinesische Zayton gelangt sein, damals der wichtigste chinesische Ausfuhrhafen mit Niederlassungen von Kaufleuten aus aller Welt (Schottenhammer 2001). Venezianer (Lane 1980, Feldbauer/Morrisey 2002) und Genuesen (Caro 1967) waren es auch, die in Europa das Treaty Port-System erfunden haben, das zunächst im Mittelmeer und Schwarzem Meer etabliert wurde. Als die Europäer es in das Becken des Indiks und darüber hinaus ausdehnen wollten, trafen sie auf ein verwandtes und bereits lange existierendes System (Basu 1985; Broeze 1989). Auch die Eroberung und Bewirtschaftung von Kolonien war eine italienische, vor allem venezianische Erfindung, die vom Mittelmeer auf die Atlantik-Inseln, von dort in die Karibik und das maritime Asien exportiert wurde.

### **Die „Teilung“ der Welt in Tordesillas und die Gründung des Estado da India**

Auf die Italiener folgten die Portugiesen (de Oliveira Marques 2001, Boxer 1973a), die aber mehr sein wollten als bloß Zwischenhändler. Seit die Osmanen das östliche Mittelmeer kontrollierten, wurde, angefaßt durch die Erstürmung Konstantinopels 1453, die Idee verfolgt, auf einer neuen Route um Afrika herum den direkten Kontakt zu den asiatischen Produzenten zu suchen und so die Osmanen und den italienischen Zwischenhandel zu umgehen (Kraus/Ottomeyer 2007). Die rund 100 Jahre dauernde Suche des „Seewegs nach Indien“ und der Herkunftsorte des Pfeffers (Südindien), des Zimts (Ceylon), der Nelken und der Muskatnuss (Moluccen) und der sonstigen Reichtümer Asiens, dieser große Aufwand, den das arme Portugal allein gar nicht schultern konnte, wird nur verständlich, wenn man unterstellt, dass im Bewusstsein der Zeitgenossen „Indien“ viel wohlhabender war als Europa. Der direkte Zugang zu den Reichtümern Asiens, ohne mit den Osmanen und Venedig teilen zu müssen, sollte der Lohn für diesen Aufwand sein. Insofern stand am Anfang der portugiesischen Expansion nach Asien nicht nur der Konflikt mit den Muslimen, sondern auch eine innereuropäische Konkurrenz.

Weil zunächst die Suche des Seewegs nach „Guinea“ im Vordergrund stand, um die arabischen Zwischenhändler im Transsahara-Goldhandel zu umgehen, brachte erst der Vertrag von Tordesillas zwischen Kastilien und Portugal die für Asien epochale Wendung. Nachdem portugiesische Entdecker die Windverhältnisse im Südatlantik erkundet und

verstanden hatten, dass man jenseits des Äquators weit nach Westen ausgreifen muss, so wurde vermutlich im Vorbeifahren Brasilien entdeckt, um dann tief im Süden nach Osten bis zum Kap zu segeln, hatte Bartolomeu Dias 1487/88 als erster Europäer die Südspitze Afrikas umrundet. Parallel wurden zwei Expeditionen auf der alten Route nach Indien geschickt, um das noch fehlende ostafrikanisch/arabische Zwischenglied zu erkunden. 1492 konstruierte Martin Behaim aus Nürnberg in portugiesischen Diensten den ersten Globus, um deutsche Geldgeber für das Asiengeschäft zu motivieren – wenn man so will der Beginn der Globalisierung (Gunn 2003). Die Portugiesen waren sich sicher, den Seeweg nach Indien gefunden zu haben, als Kolumbus 1492 von seiner in kastilischen Diensten unternommenen Reise mit der Behauptung zurückkehrte, auf der Westroute in Indien gelandet zu sein. Ohne auf die Details des Konflikts einzugehen, wer denn nun Besitzansprüche auf die bereits „entdeckten“ oder nur vermuteten Länder im Westen und Osten erheben konnte, sei nur so viel bemerkt. In Tordesillas wurde am 7.6.1494 auf Vermittlung des Papstes ein Kompromiss gefunden, der eine imaginäre Linie 1184 Seemeilen westlich der Kap Verden von Pol zu Pol zog. Westlich dieser Linie sollte die kastilische bzw. spanische, östlich davon die portugiesische Hemisphäre liegen. Auf diese Weise war die Westspitze Südamerikas in die portugiesische Hälfte gerückt, die Keimzelle des heutigen Brasiliens. Brasilien war anfänglich aber nur eine Zwischenstation auf dem langen Weg nach Indien. Der Vertrag war der erste in der Weltgeschichte mit globaler Reichweite, der Lateinamerika bis heute prägt, während seine Prägung in Afrika und Asien nur noch punktuell zu erfahren ist. 1529 wurde in Zaragossa ein zweiter Vertrag geschlossen, der auch im Pazifik eine imaginäre Grenze zwischen der portugiesischen und spanischen Hemisphäre zog, jedoch viel geringere Bedeutung hatte. Auf den zweiten Vertrag ist aber die spanische Inbesitznahme der Philippinen, benannt nach Philipp II., zurückzuführen, während die begehrten Moluccen in die portugiesische Hälfte fielen.

Gemeinsam war den Vertragspartnern das Motiv feudaler Expansion auf der Suche nach neuen Renteneinkommen (Elsenhans 2007). Stark vereinfacht waren die Spanier auf der Suche nach Edelmetall, also einer Bergwerksrente. Als die Silberminen in Mexiko (Zacatecas) und Peru (Potosi) gefunden waren, bildete das Silber für nahezu 200 Jahre die Grundlage der spanischen Macht in Europa und wurde zum Schmiermittel des Welthandels. Auf ebenbürtige Gegner trafen die Conquistadoren nicht, so dass sie mit geringem militärischen Aufwand die altamerikanischen Großreiche zerstören und die „indianische“

Bevölkerung weitgehend ausrotten konnten, so dass afrikanische Sklaven zum Ersatz herangeschafft werden mussten. Da Spanien im Vergleich zu Portugal das viel größere Land war, wanderte nicht nur eine feudale Oberschicht, sondern auch spanische Siedler und viele Kleriker aus. Auf diese Weise wurde der spanische Feudalismus nach Amerika exportiert. Der Kontinent wurde christianisiert, weil er auf keine konkurrierende Hochreligion traf. Da Westafrika als Herkunftsregion der Sklaven in die portugiesische Hemisphäre fiel, konnten die Portugiesen aus dem einträglichen Sklavenhandel (Asiento) eine Monopolrente erzielen.

Portugal war zwar auch eine Feudalgesellschaft, aber viel kleiner und ärmer als Spanien, so dass die portugiesischen Expeditionen der Finanzierung durch italienische und oberdeutsche Fernhandelskaufleute bedurften. Deshalb mischte sich das feudale Interesse, eine Rente aus der Besteuerung des Asienhandels zu erzielen, mit dem kommerziellen Interesse, das Zwischenhandelsmonopol auf den alten Routen zu brechen (Gunn 2003). Die Handelsgewinne der Venezianer und die Durchgangszölle der Osmanen bestimmten die Marge, bis zu der die hohen Transaktionskosten auf der Route um Afrika herum noch zu rechtfertigen waren. Manuel I., in dessen Regierungszeit der Seeweg nach Indien gefunden wurde, nannte sich seit 1501 „König von Portugal und der Algarve, diesseits und jenseits des Meeres, Herr von Guinea und der Eroberung, der Navigation und des Handels von Äthiopien, Indien, Arabien und Persien“. Dieser hypotrophe Titel ist gleichermaßen anspruchsvoll wie doppeldeutig, weil er die Herrschaft über zwei Kontinente, Subsahara Afrika (= Guinea) und große Teile Asiens, sowie die nichteuropäische Christenheit der Kopten in Äthiopien und Nestorianer in Indien reklamiert und weil er den Genitiv verwendet. Wollte Portugal die genannten Länder tatsächlich erobern, wie die spanischen Conquistadoren in Amerika, ging es nur um die Kontrolle der maritimen Verbindungswege oder ging es um beides?

Als Vasco da Gama 1498 als erster Europäer die gesamte Route um Afrika herum befuhr und in Calicut, dem Zentrum des südindischen Pfefferhandels, landete, musste er gleich mehrere ernüchternde Erfahrungen machen. Bereits an der ostafrikanischen Küste war er in ein etabliertes Handelsnetz (Reid 1988, 1993, Ptak/Rothermund 1991) eingetaucht, bei dem es nichts mehr zu entdecken gab, musste er sich sogar eines arabischen Lotsen bedienen, der ihn vom ostafrikanischen Malindi, einem arabischen Sultanat, direkt nach Calicut führte. Für Portugal konnte es nur noch darum gehen, diese etablierte Welt mit seinen Herkunftsregionen der Gewürze, deren Umschlagplätze und vor allem die herrschenden Wind- und

Strömungsverhältnisse zu verstehen, die die Abfahrts- und Liegezeiten der Schiffe bestimmten. Zweitens musste er die Erfahrung machen, dass die von ihm mitgeführten europäischen Waren in Asien nicht konkurrenzfähig waren. Eine Teilnahme am Handel bedurfte wieder des Edelmetalls als Zahlungsmittel, das diesmal auf den langen Weg um Afrika herum heranzuschaffen war, oder die Teilnahme am Handel musste militärisch erzwungen werden durch die Blockade der Umschlaghäfen oder der Einfahrten in den Persischen Golf und das Rote Meer. Drittens mussten die Portugiesen feststellen, dass sie in den indischen Häfen auf die Konkurrenz arabischer und italienischer Händler stießen, die auf den alten Routen reisten. Und schließlich fand man im Rücken der Muslime nicht das sagenumwobene Reich des Priesterkönigs Johannes. Das christliche Äthiopien wurde rasch als Last empfunden und die nestorianischen Christen in Indien als Ketzer abgelehnt. Dass es jenseits des Islam weitere Hochreligionen geben könnte, hatten die Portugiesen gar nicht auf ihrer Rechnung. Dem Hinduismus in Südindien standen sie anfänglich völlig verständnislos gegenüber.

Positiv war lediglich die Erkenntnis, dass trotz des regen Schiffsverkehrs keine Seemacht vorhanden war, die ihren mit Kanonen bestückten Galeonen ebenbürtig war (Cipolla 1999). In der militärischen Überlegenheit, der „militärischen Revolution“, die seit 1500 in Europa stattfand, (Parker 1990) liegt der eigentliche Grund, warum Europa in Asien eindringen konnte. Die chinesischen Kriegsdjunken, die das hätten verwehren können, hatten 70 Jahre zuvor das Feld geräumt. Die indischen Moguln, die persischen Safaviden und die chinesischen Ming (nach 1433) waren als Teil des kontinentalen Asiens keine Seemächte, konnten von der Seemacht Portugal aber auch nicht erobert werden. Dennoch wurde rasch klar, welcher Aufwand notwendig war, um wenigstens im maritimen Asien eine Umleitung des Fernhandels auf die neue Route, die *Carreira da India*, zu erzwingen.

Allerdings bot sich eine Alternative, die eine Erklärung liefert, warum Tordesillas auch im Osten Konsequenzen hatte. Wenn man die Länder nicht erobern konnte und auch nicht wettbewerbsfähig war, um sich kommerziell durchzusetzen, dann war man vielleicht stark genug, das Meer, also die vom Monsun bestimmten Routen und Liegeplätze, zu kontrollieren, die einheimischen Händler zu besteuern und so die erhoffte Rente zu erzielen. Aus dieser Überlegung resultierte 1504 die Gründung des *Estado da India* (Feldbauer 2003) mit der Hauptstadt Goa (1510) auf einer Insel vor der Westküste Indiens. Dem Anspruch nach sollte

er vom Kap an der Südspitze Afrikas bis Japan reichen. Das portugiesische Verständnis von „Indien“ schloss das Becken des Indiks und das gesamte maritime Asien ein! Zug um Zug wurden unter Führung des zweiten Vizekönigs, Alfonso du Albuquerque (1509-1515) entlang der ostafrikanischen Küste und von Hormuz im Westen bis Malacca im Osten Forts und Hafenkolonien errichtet. Mindestens an der westindischen Küste war man so erfolgreich, dass sich der Handel durch die Ausgabe von Pässen (Cartaz-System) besteuern ließ, um die hohen Beherrschungskosten vor Ort zu finanzieren. Das andere Ziel, die Blockade der Route durch den Persischen Golf gelang mit safawidischer Hilfe so halbwegs, während die Sperrung des Roten Meers misslang, nachdem man mehrfach vergeblich versucht hatte, Aden zu erobern. Den Estado jenseits der Malacca-Straße auszudehnen, scheiterte vollends. China weigerte sich 1520/21 gegenüber Fernão Pires, mit Portugal Handelsbeziehungen aufzunehmen, und duldete lediglich seit 1522 die winzige Enklave Macao im Perlflussdelta, über die ein spärlicher Außenhandel abgewickelt wurde. In Japan fassten die Portugiesen seit 1543 Fuß, durften aber lediglich eine Karacke von Macao nach Nagasaki entsenden, bis sie 1639 aus Japan vertrieben wurden, weil die Jesuiten sich zu sehr in die Innenpolitik eingemischt hatten. Der Kontakt dieser einen Karacke prägte mehr als hundert Jahre lang das europäische Bild von Japan. Jedenfalls tat sich rasch ein Gegensatz zwischen der Zentrale in Lissabon und den Machthabern in Goa auf. Die Krone wollte möglichst viel Handel auf die Carreira da India umlenken, der als reiner Staatshandel die Einnahmen des armen Landes erhöhen sollte, Goa wollte das innerasiatische Handelsnetz und damit klammheimlich auch die alten Routen erhalten, um es besteuern zu können und so die Kosten für Staat und Kirche im Estado da India zu decken.

Im Unterschied zu Amerika blieb die Durchdringung Asiens auf dessen maritimen Teil begrenzt, waren die Portugiesen nur Teilnehmer am innerasiatischen Seehandel, ohne ihn jemals überall zu beherrschen (Pearson 1986). Die Reiche und Hochkulturen des kontinentalen Asiens blieben nahezu unberührt. Es gab keine nennenswerte christliche Missionierung, auch keine starken christlichen Bündnispartner gegen die Muslime, keine portugiesische Siedlungsauswanderung, keine Plantagenwirtschaft und keinen Edelmetallbergbau, keine Veränderung der internationalen Arbeitsteilung. Selbst das ursprüngliche Ziel wurde verfehlt, den Fernhandel von den alten auf die neue Route umzuleiten. Insofern irren sich Wallerstein und der frühe Frank grandios, wenn sie den Beginn des modernen Weltsystems auf die erste Kolumbus-Reise des Jahres 1492 datieren

und hier den Beginn des Kapitalismus verorten (Wallerstein 1974, Frank 1978, Blaut 1992). Feststellen mussten die Portugiesen auch, dass der Islam sich erst kurz zuvor im Gefolge arabischer Fernhändler auf der malayischen Halbinsel und in der indonesischen Inselwelt bis zu den südlichen Philippinen ausgedehnt hatte, so dass man auch hier auf harte religiöse Konkurrenz traf. Im Rücken der Muslime gab es weitere Muslime, war der Islam dem Christentum zuvorgekommen. Festzuhalten bleibt allerdings, dass Portugal mit seinen Forts, Hafenkolonien, Werften und Faktoreien das existierende Handelsnetz ausbaute und vor allem schützte. Die Gegenleistung für die Besteuerung war die internationale Ordnung, so dass die asiatischen Händler womöglich gern zahlten. In den Hafenstädten des Estado wurde immerhin das Portugiesische zur neuen Lingua Franca. Insofern hatte Portugal doch das Vakuum gefüllt, das die Ming-Flotten hinterlassen hatten.

Wieso konnte Portugal zur See überlegen sein? China hatte das Feld freiwillig geräumt. Hätte es seine Präsenz behauptet, hätte es keinen Estado da India gegeben. Dass man den arabischen Dhaus, die auf indischen Werften gebaut wurden, überlegen war, lag daran, dass Portugal in Europa der maritime Vorreiter war, der die Galeerenschiffahrt durch die Segelschiffahrt ablöste (Guilmartin 1974). Bis zur frühen Neuzeit war die im Mittelmeer gebaute Kriegsgaleere das Hauptkampfschiff, deren Bauprinzipien sich seit der Antike kaum verändert hatten. Segelschiffe wurden im Mittelmeer nur als Fracht-, aber nicht als Kriegsschiffe genutzt. Portugal, durch seine Fischerei mit dem viel rauheren Atlantik vertraut, hatte die Schiffsbaulinie von Nord- und Ostsee mit der mediterranen vereinigt und die jeweiligen Vorzüge kombiniert (Cipolla 1965, Parry 1963). So wurden erst die Karavelle, das Entdeckerschiff, und später die Galeone, das Erobererschiff, kreiert. Die Galeone hatte zwei Kastele, Lateinbeseglung am Heckmast, die das Kreuzen gegen den Wind erlaubte, Heckruder und hohe Bordwände, so dass viele Kanonen postiert werden konnten. Dies war wegen der Ruder auf der Galeere nur an Bug und Heck möglich. Die Galeerentaktik bestand darin, eine feindliche Galeere zu rammen, längsseits zu gehen und Mann gegen Mann auf Deck zu kämpfen. Da jeder Ruderer zugleich Kämpfer sein konnte, war eine Kriegsgaleere mit 300-400 Mann eine beträchtliche Streitmacht. Die Taktik der Galeone bestand darin, ein gegnerisches Schiff aus der Distanz zu beschießen, also statt des Kampfes Mann gegen Mann den Kampf Schiff gegen Schiff zu suchen. Auf den hohen Kastellen gingen Bogenschützen in Stellung. Hinzu kam der viel weitere Einsatzradius. Mit einer Galeere konnte man schwerlich um Afrika herum nach Asien gelangen, weil die Mannschaft viel Platz beanspruchte. Mit der

Galeone konnte man als schwimmende Festung jeden Hafen der Welt ansteuern, ihn blockieren, Ziele an Land beschießen, ggf. auch Landunternehmen durchführen und zur See feindliche Schiffe bekämpfen oder Frachtschiffe kapern. Einen vergleichbaren Schiffstyp gab es in Asien nicht mehr, seit die chinesische Kriegsflotte abgewrackt worden war. Eine einzige Seeschlacht vor Diu hatte 1509 den durchschlagenden Erfolg der Galeone für die nächsten 100 Jahre demonstriert.

Nur die Osmanen suchten ab 1517 den Portugiesen die Seeherrschaft im Indik streitig zu machen (Hamdani 1981, Brummet 1994). Dabei vertrauten sie weiter auf die Galeerentechnik, als sie von Suez aus das Rote Meer befuhren, an der ostafrikanischen Küste vordrangen bzw. um die Arabische Halbinsel herum bis in den Persischen Golf und zur nordindischen Küste gelangten. Dort waren sie aber den portugiesischen Galeonen nicht gewachsen, wie umgekehrt die osmanischen Galeeren in den seichten Küstengewässern des Roten Meeres den Galeonen überlegen waren. Dieses Patt ist eine weitere Erklärung für die Beharrungsfähigkeit des alten Weltsystems. Es macht aber deutlich, dass es nicht nur den europäischen, sondern auch den osmanischen Aufbruch nach Asien gegeben hat. Die Osmanen wollten ihre muslimischen Brüder gegen die christlichen Eindringlinge schützen und die alten Handelsrouten behaupten, womöglich eine Pax Osmanica im Indik errichten. Der weiteste osmanische Hilfskonvoi ging bis Aceh auf Sumatra. Am Ende zogen sich die Osmanen freiwillig zurück, weil sich auch bei ihnen wie bei den Ming 150 Jahre zuvor die Landmacht- gegen die Seemacht-Fraktion durchsetzte und stattdessen der Vormarsch auf dem Balkan gegen das kontinentale Europa forciert wurde.

### **Mare Clausum versus Mare Liberum**

Die Konstellation des osmanisch-portugiesischen Patts änderte sich erst Ende des 16. Jahrhunderts, als mit den Niederländern eine neue europäische Macht in den asiatischen Gewässern aufkreuzte (Boxer 1973b), der wenig später die ersten englischen Schiffe folgten. Im Unterschied zu Portugal war aber nicht die Krone, sondern waren zwei private Aktiengesellschaften, die niederländische Vereinigte Ostindische Kompanie (VOC), gegründet 1602 mit Vorläufern seit 1594, und die englische East India Company (EIC), gegründet 1600, die Akteure (Chaudhuri 1978; Tracy 1993, 1997). Beide waren mit

Privilegien ausgestattet, politische und militärische Aufgaben bis hin zum Abschluss völkerrechtlicher Verträge mit lokalen Fürsten wahrzunehmen. Ihre Charta verlieh der VOC das Handelsmonopol vom Kap der Guten Hoffnung bis zur Magellan-Straße, während die Westindische Kompanie (WIC), 1621 gegründet, das Monopol für den Atlantik und damit den Afrika- und Amerikahandel hatte. Im Verständnis der Niederländer bezog sich „Ostindien“ auf den gesamten Indik und Pazifik, übertraf also das portugiesische Verständnis des Estado um das Doppelte. VOC und WIC hatten die Welt genauso untereinander aufgeteilt wie Portugal und Kastilien rund 100 Jahre zuvor. Allerdings hatten die Niederländer und Engländer kapitalistische, auf Handelsprofit ausgerichtete Interessen und keine feudalen, auf Renten orientierte wie die Iberer. Entsandt wurden auch nicht Adlige, die zu Hause zu kurz gekommen waren und auch in Asien ihren feudalen Lebensstil fortsetzten, aber von Kommerz keine Ahnung hatten, auch keine katholischen Priester und Mönche, die missionieren und prunkvolle Kirchen und Klöster bauen wollten, um die einheimische Bevölkerung zu beeindrucken, sondern protestantische Kaufleute, die eine möglichst hohe Rendite für ihre Aktionäre in Amsterdam und London zu erzielen hatten.

Ferner hatten sie als „Freerider“ die hohen Transaktionskosten nicht zu zahlen, die Portugal als Entdeckung aufbringen musste, bis der Seeweg nach Indien gefunden war. Und schließlich vermochten sie aus den Fehlern der Portugiesen zu lernen. Der Niederländer Jan Huyghen van Linschoten, 1581-1587 Sekretär des Erzbischofs von Goa, hatte 1595/96 mit seinem „Itinerario“ einen umfassenden Bericht über den Estado geliefert. Cornelis de Houtman hatte seit 1592 heimlich Asien-Karten in Lissabon gekauft. Eine Erkenntnis lautete, sich zuerst nach Indonesien und nicht nach Indien zu wenden, nicht das Pfeffer-, sondern das Gewürzgeschäft unter Kontrolle zu bringen. Der Vorteil war, dass man vom Kap quer durch den Indik nach Java fuhr, keine Forts an der ostafrikanischen Küste unterhalten musste und vor allem, dass man von den Perioden des Monsuns unabhängig wurde. So konnte man ganzjährig segeln, was die Umschlagzeit der Schiffe und damit die Profitabilität der Route deutlich erhöhte. Auch wusste man, dass die militärische Position Portugals in Indien vergleichsweise stark, in Indonesien aber nur schwach war, ging es doch erstmals nicht nur darum, sich in Asien durchzusetzen, sondern zugleich eine andere europäische Macht zu verdrängen. Auch gab es in Indonesien kein mächtiges Reich wie in Indien. Aus dieser Überlegung resultierte 1652 die Gründung der Kapkolonie, auf die Portugal verzichtet hatte.



Möglich war der innereuropäische Verdrängungswettbewerb, der in Brasilien mit der Eroberung von „Niederländisch Brasilien“ mit der Hauptstadt „Moritzstadt“ (heute Recife) fortgesetzt wurde, weil die Niederlande zur führenden Schiffbaunation in Europa aufgestiegen waren. Die militärische Version der Fleute, das Linienschiff, war den portugiesischen Galeonen in vieler Hinsicht überlegen. Deshalb vermochten die Niederländer Portugal den Estado Stück um Stück zu entreißen und sich sowohl in Ceylon (Zimthandel) wie in der Malacca-Strasse (Zwischenhandel mit China) festzusetzen. Da ihre Schiffe so wettbewerbsfähig waren, dass die Marge zwischen Ankaufspreis in Asien und den Abgabepreisen auf den europäischen Märkten nicht mehr durch die Transaktionskosten um Afrika herum kompensiert wurden, gelang es im 17. Jahrhundert tatsächlich, den Fernhandel von den alten auf die neue Route umzuleiten (Steensgard 1974). Nicht mehr Venedig, Lissabon und Antwerpen (Spanische Niederlande) sondern Amsterdam wurde zum europäischen Zentrum des Asienhandels. Dem hatten weder die Osmanen noch die Venezianer viel entgegenzusetzen, während es den asiatischen Produzenten im Grunde gleichgültig sein konnte, wer ihre Abnehmer waren, solange diese nur mit Silber bezahlten. Die Niederlande waren als das größere und wohlhabendere Land in der Lage, mehr Schiffe und mehr Menschen nach Asien zu schicken, so dass sie sich zumindest auf Java, Sumatra und den Moluccen festsetzen konnten. Das arme Portugal wollte durch den Asienhandel reich werden, die Niederlande waren in Europa durch den Nord- und Ostseehandel bereits reich geworden, bevor sie in den Asienhandel eindrangen.

Von besonderer Tragweite war ein ordnungspolitischer Konflikt mit Portugal/Spanien, die seit 1580 in Personalunion vereinigt waren, ohne die portugiesischen Rechte im Estado anzutasten. Die Niederländer waren nämlich nicht nur Freerider der Portugiesen, sondern sie stellten auch das Konzept des Mare clausum, das in Tordesillas vereinbart worden war, und dessen Renteneinkünfte in Frage. Anlass war die Kaperung einer portugiesischen Karacke durch einen niederländischen Freibeuter in der Straße von Malacca 1603, der als St. Catarina-Zwischenfall in die Geschichte der Internationalen Politischen Ökonomie eingehen sollte (Ittersum 2003). Die Prise wurde in Emden versteigert und erbrachte eine so außerordentliche Einnahme für die VOC, dass den calvinistischen Aktionären Skrupel kamen, ob die Kaperung ethisch vertretbar sei. Der damals noch junge Jurist Hugo Grotius bekam den Auftrag, ein Gutachten über deren Rechtmäßigkeit zu verfassen (Wilson 2008). Das Ergebnis, „De jure praedae“ (Über das Prisenrecht), wurde unter Verschluss gehalten (Grotius 2006) und nur ein

Kapitel „De mare liberum“ (Über die Freiheit der Meere) 1609 zunächst anonym veröffentlicht (Grotius 1919). Darin lieferte Grotius eine naturrechtliche Begründung, der das Freihandelsprinzip des 19. Jahrhunderts vorweg nahm. Besitz könne nur das Resultat von Arbeit sein. Da man das Meer aber schwerlich bearbeiten könne, könne es auch niemand gehören, sondern stehe jedermann zur freien Nutzung offen. Insofern sei jeder Akt legitim, der der Durchsetzung des Prinzips „Freiheit der Meere“ diene. Da die finanzielle Grundlage zur Durchsetzung des illegitimen Mare clausum-Anspruchs der Handel mit und in Asien sei, sei auch die Kaperung einer portugiesischen Karacke zulässig, da sie diesen Anspruch schwäche (Ittersum 2006). Diese Argumentation galt implizit auch für die Kaperung der spanischen Silberflotte in der Karibik.

Die Spanische Krone war alarmiert, nicht nur wegen des außerordentlichen wirtschaftlichen Verlustes, sondern auch weil ihr dämmerte, dass hier ein grundsätzlicher Angriff auf den Tordesillas-Vertrag vorgetragen wurde. Seraphim de Freitas, ein spanischer Kleriker, wurde 1625 mit einem Gegengutachten beauftragt, das alle Argumente zusammentrug, um den spanisch-portugiesischen Anspruch zu verteidigen: Schiedsspruch des Papstes; Recht des Entdeckers, der auch die Entdeckungskosten getragen habe; Niederlande als Teil des spanischen Imperiums an den Tordesillas-Vertrag gebunden u.a. (Freitas 1976) Später schalteten sich mit John Seldon und William Welwood zwei Engländer in die Debatte ein, die das liberale Prinzip zumindest für die von England beanspruchten Gewässer (Nordsee, Kanal, Irische See) in Frage stellten (Vieria 2003). Hier wurde bereits die Argumentation der Navigationsakte vorweggenommen.

### **Die Teilung des Estado da India zwischen VOC und EIC**

Während der Streit völkerrechtlich unentschieden blieb, wurde er faktisch entschieden, weil weder Portugiesen noch Spanier in ihren jeweiligen Welthälften dauerhaft in der Lage waren, den Mare clausum-Anspruch gegen Niederländer, Engländer und Franzosen durchzusetzen. Richard Hakluyt hatte bereits 1589 bzw. 1598-1600 mit seinem Werk „The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation“ den Monopolanspruch der Iberer auf die nichteuropäische Welt in Frage gestellt. Ungeklärt blieb lediglich zwischen VOC und EIC, wer sich in Asien durchsetzen würde. Nach drei Kolonialkonferenzen und etlichen Seegefechten in asiatischen Gewässern wurde 1619 in London schließlich ein

Kompromiss, das „protestantische Tordesillas“, gefunden, der den Estado da India in zwei Zonen aufteilte (Clark/Eysinga 1940). „Britisch Indien“ wurde zum Geschäftsfeld der EIC und „Niederländisch Indien“ zum Geschäftsfeld der VOC. Das europäische Konstrukt „Indien“ fächerte sich auf.

Während es für die Niederländer ein Leichtes war, die östliche Hälfte des Estado den Portugiesen abzurufen, da diese jenseits von Malacca bis auf Macao, das faktisch unter chinesischem Schutz stand, militärisch zu schwach waren, war der Widerstand in Indien härter. Ein englisch-persisches Bündnis (1622) schwächte die portugiesische Position in Hormuz am Eingang des Persischen Golfes, der seitdem nicht mehr zu kontrollieren war. 1635 kam es schließlich zum Vertrag von Goa, der den Estado für englische Schiffe öffnete. Mit Ende der Personalunion 1640 wurde Portugal wieder souverän und suchte ohne den spanischen Beistand die Anlehnung an England, um den Rest seines Kolonialreichs zu behaupten. 1642 akzeptierte es auch juristisch das Prinzip des Mare liberum und ließ England am lukrativen Sklavenhandel zwischen Westafrika und der Karibik teilnehmen. Im Zuge der Verhandlungen von Münster und Osnabrück, die 1648 zur völkerrechtlichen Souveränität der sieben niederländischen Provinzen geführt hatten, wurde 1641 der Präliminarfrieden von Hamburg geschlossen, in dem Spanien den Niederlanden die Schlüsselstellung Malacca und diverse Stützpunkte in Asien und Afrika überließ. Seitdem war ein englisch-niederländisches Kondominium an die Stelle des Estado in Asien getreten.

Trotz aller Gemeinsamkeiten zwischen VOC und EIC sind die Unterschiede zu betonen (Moore/Nierop 2003). Während die Niederlande im 17. Jahrhundert als weltweit führende Handelsmacht und in Europa als führende Manufakturmacht trotz der Monopole von VOC und WIC eine liberale bzw. gar keine Wirtschaftspolitik betrieben, verfolgte das noch unterlegene England seit 1651 mit der Navigationsakte einen merkantilistischen Kurs, der sich in der Debatte mit Grotius schon angedeutet hatte. Ein Ziel war, den Asienhandel auf englischen Schiffen abzuwickeln und, gestützt auf den Staple Act (1663), London anstelle von Amsterdam zum europäischen Handelszentrum zu machen. Klassische Kolonialgesellschaften handelten mit „Kolonialwaren“, die im Mutterland verarbeitet wurden, oder mit Produkten, die aus klimatischen Gründen in Europa nicht hergestellt werden konnten. Dazu gehörten Pfeffer und andere Gewürze, später Farbstoffe, Pelze, Zucker, Tabak, Kaffee und Tee, um nur die wichtigsten zu nennen. Das eigentliche Kerngeschäft der EIC

bestand hingegen in der Produktion und im Handel mit Baumwolltextilien, also Fabrikaten, die in Konkurrenz zur wichtigsten heimischen Manufakturbranche, der Wollindustrie, standen. Die VOC handelte mit Produkten, die in den Niederlanden konkurrenzlos waren. Lediglich die Delfter Kachelindustrie war eine Branche, die auf den Porzellanimport aus China reagierte.

Das Interesse der VOC war demzufolge, die Handelszentren zu kontrollieren. Nach Gründung von Batavia (1613) als Verwaltungssitz und Stapelplatz von Niederländisch Indien, das dem Anspruch nach von Ceylon bis Japan reichte, offenbarte sich derselbe Grundkonflikt wie 100 Jahre zuvor bei der Gründung des Estado in Goa. Die Amsterdamer Direktoren der VOC hatten das vorrangige Interesse, für ihre Aktionäre eine möglichst hohe Rendite zu erzielen. Jan Pieterszoon Coen, Eroberer und erster Generalgouverneur in Batavia, wollte wie zuvor Albuquerque regelrechte Kolonisierung betreiben durch Ansiedlung von Niederländern und durch den Ausbau von Flotte und Forts. Der Handelsprofit sollte vor Ort investiert werden und nicht nach Amsterdam abfließen. Was er nicht wollte war die Mission. Den großen baulichen Aufwand von Kirche und Jesuiten in Asien ersparten sich die calvinistischen Niederländer. Insofern haben sie kulturell viel weniger Spuren als Portugal hinterlassen (Zandvliet 2002). Insbesondere gelang es nicht, das Portugiesische im Handel als Lingua Franca durch das Niederländische zu ersetzen. Das sollte erst im 18./19. Jahrhundert den Engländern gelingen. Coen war wie Albuquerque nur bedingt erfolgreich. Den Höhepunkt ihres Einflusses erreichte die VOC zwischen 1650 und 1670. Erst seitdem ging der Asienhandel auf den alten Routen wirklich dem Ende entgegen und war die Macht Venedigs in Europa dahin.

Nur gegenüber China und Japan war selbst die VOC machtlos. Nach der Vertreibung der Jesuiten (1639) verfolgte Japan einen noch radikaleren Isolationismus als China. Lediglich die Niederländer wurden als einzige „Westler“ auf der künstlichen Insel Deshima in der Bucht von Nagasaki mit ihrer Faktorei geduldet. Immerhin war Deshima Japans Tor zur Welt, durch das Informationen politischer und technischer Art ins Land kamen. Westliche Wissenschaft firmierte in Japan als „Holländische Wissenschaft“ (Kapitza 1990; Croissant u.a. 1993).

Mit China war man noch erfolgloser (Osterhammel 1989). 1656 war die erste erfolglose Mission nach Peking entsandt worden. Immerhin konnte die VOC 1624 auf Taiwan

(portugiesisch Formosa) Zeelandia gründen. Nach dem Dynastiewechsel von den Ming auf die Ching war die niederländische Position nicht mehr zu halten, weil sich die Ming-Loyalisten auf die Insel zurückzogen. Der Handel mit China bedurfte immer chinesischer Mittelsmänner. Deren Djunken segelten nach Manila, über das Spanien weiter im Asienhandel aktiv blieb, oder nach Batavia, das bereits über ein Chinatown verfügte, bevor es auf den Resten des alten javanischen Djakarta gegründet worden war.

Ganz anders als die VOC operierte die EIC. Auch hier gab es den Interessenkonflikt zwischen der Londoner Zentrale und den Gouverneuren vor Ort, der aber zugunsten der Gouverneure in Indien entschieden wurde. Die EIC setzte sich zunächst an der indischen Ostküste fest, weil dort die portugiesische Position schwächer war, und verfolgte in Bengalen, dem Zentrum der indischen Baumwollindustrie, eine territoriale Eroberungspolitik. Erst jetzt begann der Angriff auf das kontinentale Asien. Hauptsitze der EIC waren das 1639 eroberte Madras, Bombay, 1661 als Mitgift der Portugiesin Katharina von Braganza in die Ehe mit Charles II. eingebracht, und seit 1690 Kalkutta als Neugründung im Delta von Ganges und Brahmaputra. Die EIC beschäftigte in Bengalen nicht nur viele Weber und Spinnerinnen, sondern war über den Territorialbesitz auch in der Lage, sich einen beträchtlichen Teil der Grundrente anzueignen. Seit 1717 vermochte sie gegenüber dem Mogulkaiser die Zollbefreiung durchzusetzen.

Nach dem Kompromiss mit der VOC und der Unterordnung Portugals ging es um die Abwehr eines dritten europäischen Konkurrenten. Die kleine Divergenz in Europa zwischen Vorreitern und Nachzüglern hatte immer auch Auswirkungen für die große Divergenz mit Asien. Frankreich verfolgte, seit dort der Merkantilismus unter der Ägide von Richelieu und Colbert zum System entwickelt worden war, eine verspätete Flotten- und Kolonialpolitik in der spanischen Hälfte (Kanada, Louisiana, Karibik) wie in der portugiesischen Hälfte (Indien) von Tordesillas. Der globale Konflikt zwischen den aufstrebenden Imperien England und Frankreich wurde im 18. Jahrhundert auf drei Kontinenten (Europa, Nordamerika, Indien) zu Lande und zu Wasser ausgetragen und endete mit einer französischen Niederlage, die im Frieden von Paris (1763) besiegelt wurde. Frankreich verlor sein erstes Empire, nahezu alle überseeischen Besitzungen, damit auch die indischen Faktoreien und Stützpunkte (Pondicherry ab 1742 u.a.) und die Teilnahme am Asienhandel. Während des zweiten Empires sollten die Franzosen im 19. Jahrhundert nochmals nach „Indochina“, eine weitere

Differenzierung des Begriffs „Indien“, zurückkehren. Für den Aufstieg Englands zur Weltmacht war 1763 das wichtigste Datum überhaupt. Seitdem wurde die englische Position in Indien von keiner europäischen Macht mehr in Frage gestellt, verlagerte sich der Schwerpunkt der überseeischen Besitzungen von Neuengland nach Indien, konnte der Verlust des 1. Empire durch die Unabhängigkeit der nordamerikanischen Kolonien mit dem indienzentrierten 2. Empire kompensiert werden. Insofern war der wachsende englische Einfluss in Asien die Konsequenz des schwindenden Einflusses in Amerika, ein weiteres Beispiel, dass spätestens seit Tordesillas immer eine globale Perspektive zum Verständnis regionaler Ereignisse notwendig ist.

### **Der englische Merkantilismus und der Niedergang „Indiens“**

Die eigentliche Herausforderung für die EIC kam von innenpolitischer Seite. 1696 begann in England eine protektionistische Debatte, die sich gegen den Import von Baumwolltextilien aus Indien zulasten der heimischen Wollindustrie richtete. 1776 arbeiteten allein in Dhaka 25.000 Weber und 800.000 Spinnerinnen für die EIC. Heute ist die Stadt wieder Zentrum der Textilindustrie. Konsequenz der Debatte waren die zwischen 1690 und 1721 immer weiter verschärften Calico-Acts, abgeleitet vom indischen Calicut. Zum entwicklungspolitischen Verständnis sind einige Zahlen notwendig. Eine grobe Schätzung des Weltsozialprodukts für das Jahr 1700 besagt, dass etwa 22,3 Prozent auf Indien und 24,4 Prozent auf China bzw. 61,7 Prozent auf Asien insgesamt, aber nur 2,9 Prozent auf England bzw. 22,5 Prozent auf Westeuropa entfallen sind (Madison 2001:263). Dies unterstreicht auch quantitativ, dass noch 200 Jahre nach dem Aufkreuzen der Portugiesen und 100 Jahre nach dem Eindringen der Niederländer und Engländer Europa weit davon entfernt war, wirtschaftlich überlegen zu sein. Selbst pro Kopf war das Einkommen nur etwa doppelt so hoch wie in Asien. Lediglich die Niederlande und England dürften den dreifachen Wert von China und Indien erreicht haben (Maddison 2001:264). Der Mythos von den Schätzen Asiens, der bis ins Ende des 18. Jahrhunderts allegorische Darstellungen über die Beziehungen zwischen Europa und Asien beflügelte, hatte noch einen sehr realen Hintergrund. Auch wenn das asiatische Sozialprodukt vorrangig durch die Landwirtschaft erzeugt wurde, so dürfte doch ein ähnlich hoher Anteil Asiens auf das weltweite Industrieprodukt entfallen sein, wobei die Textilindustrie (Baumwolle in Indien, Seide in China) die mit Abstand wichtigsten Branchen waren. Der seitdem einsetzende Niedergang der asiatischen Textilindustrie wurde also nicht durch die

europäische Konkurrenz, so das dependenztheoretische Argument, sondern durch den Protektionismus des industriellen Vorreiters in Europa ausgelöst, der gegenüber Asien noch lange Nachzügler blieb.

Die EIC musste auf die hohen Einfuhrzölle für indische Baumwolltextilien reagieren. Seit etwa 1720 engagierte sie sich in der Spinnerei und Weberei von Lancashire, um Rohbaumwolle zu verarbeiten, die wegen der Transportkosten nicht aus Indien, sondern aus der Levante (Ägypten, Türkei) stammte. Die Konsequenz für Indien war, dass das Geschäft mit Europa rückläufig wurde. Ferner suchte die EIC nach einem neuen Geschäftsfeld und fand dieses im Tee, der ursprünglich ausschließlich in China angebaut wurde. 1711 wurde die erste Faktorei der EIC in Kanton gegründet, das unter strikter bürokratischer Kontrolle neben Macao zu Chinas Tor zur Welt avancierte, ohne dass von einer Öffnung des Landes gesprochen werden konnte. Am Ende gab es außerhalb der Stadtmauer 13 Faktoreien diverser Nationalitäten, die aber nicht ganzjährig Handel treiben durften.

Dem zweiten Vorwurf der Merkantilisten, dass die EIC die englische Volkswirtschaft durch den aus dem Asienhandel resultierenden Silberabfluss schädige, war damit noch nicht begegnet. Auch der Tee musste mit Silber bezahlt werden, weil in China wie in Indien englische Waren weiterhin nicht absetzbar waren. Dieses Problem wurde erst gelöst, seit die EIC Teepflanzen aus China herausgeschmuggelt hatte und begann, Tee (Darjeeling, Assam) in ihrer Kolonie Indien anzubauen statt in China zu kaufen. Ferner war man auf die Idee verfallen, in Bengalen Opium zu erzeugen, das in China einen rasch wachsenden Markt fand. Die von den chinesischen Behörden immer wieder verhängten Importverbote wurden durch Schmuggel unterlaufen. Der englisch-asiatische Handel wurde demnach bilanztechnisch durch den doppelten Schmuggel auf kriminelle Weise ausgeglichen. Erst seit 1772/74 übertraf das Teegeschäft der EIC das Baumwollgeschäft.

1757 (Schlacht bei Plassey) begann die territoriale Expansion der EIC über Bengalen hinaus, der das im Niedergang befindliche Mogul-Reich wegen der besseren Bewaffnung der englischen Armeen wenig entgegenzusetzen hatte. Die EIC mutierte vollends von einer Handels- zu einer Territorialmacht. Auch so ließ sich der nachlassende Einfluss im Mutterland kompensieren. Was Albuquerque und Coen nicht gelungen war, sollten Robert Clive und Warren Hastings als den großen englischen Conquistadoren gelingen. Im Zuge der

Eroberung entstand das Konstrukt des modernen „Indien“ auf den Trümmern des Mogulreichs, das sich aus dem Territorialbesitz der EIC im hinduistischen Süden und im muslimischen Norden zusammensetzte und durchsetzt war von Inseln, in denen die Maharadschas sich unter britischer Oberhoheit behaupten durften. Dieses Konstrukt reichte am Ende weit über das heutige Indien hinaus und umfasste Pakistan im Westen, Bangladesh, Sri Lanka und Burma im Osten. Auch auf der Malaiischen Halbinsel wurde der Einfluss der Niederländer zurückgedrängt.

Der wirtschaftliche Niedergang setzte in Indien erst Ende des 18. Jahrhunderts ein. 1767 wurde in England ein Wettbewerb zur Konstruktion einer Maschine ausgeschrieben, die den Vorteil der höheren Arbeitsproduktivität der bengalischen Spinnerinnen brechen sollte. Das Resultat war die berühmte „Jenny“, der rasch weitere verbesserte Spinnmaschinen folgen sollten. Wäre der Erfinder, James Hargreaves, Sinologe gewesen, hätte er sich am chinesischen Modell aus der Song-Zeit orientieren können. Die Mechanisierung der Baumwollspinnerei und der Baumwollweberei verdrängte die europäische Hausindustrie. Die Baumwollindustrie wanderte von Asien nach Europa und wurde neben der Montanindustrie zum zweiten Leitsektor der Industriellen Revolution. Sie sorgte dafür, dass England nach 1780 von der Handels- auch zur Industriemacht aufstieg, der die asiatischen Manufakturländer wenig entgegenzusetzen hatten. Die indische Textilindustrie wurde niederkonkurriert, weil sie den Importen aus England schutzlos ausgeliefert war. Nur die chinesische Hausindustrie blieb vorerst erhalten, weil sie weiterhin unter dem Schutz des chinesischen Isolationismus stand. Auch diverse britische Gesandtschaften, so Lord McCartney (1792-1794), waren vom Kaiserhof unverrichteter Dinge zurückgekehrt. Das Ablehnungsschreiben war schon formuliert, bevor die Verhandlungen überhaupt begonnen hatten. Die mitgeführten Geschenke, die als Musterkollektion der technischen Leistungsfähigkeit Englands gedacht waren, wurden als Tributgeschenke gedeutet, für die man keinen Bedarf zu haben glaubte (Singer 1992, Bickers 1993). Dieses interkulturelle Missverständnis sollte 50 Jahre später mit Gewalt ausgeräumt werden.

### **Freihandel und Kanonenbootdiplomatie**

Englands Aufstieg zur Industriemacht hatte auch eine ordnungspolitische Folge. Die alte Debatte über die Freiheit der Meere wurde mit verkehrten Vorzeichen wieder aufgenommen.



Seit die Liberalen in den 1830er Jahren im britischen Unterhaus die Mehrheit errungen hatten, wurden Zug um Zug die Pfeiler des Merkantilismus (Navigationsakte, Stapelakte, Calico-Gesetze, Kornzölle etc.) niedergelegt. Das Land ging, gestützt auf die Außenhandels- und Rententheorie David Ricardos, seit Mitte der 1840er Jahre zunächst einseitig zum Freihandel über, um in der Folgezeit durch eine Kette von bilateralen Freihandelsverträgen, die durch die Meistbegünstigungsklausel miteinander verknüpft waren, den Freihandel zwischen den europäischen Ländern zum System auszubauen. Ricardos Argument lautete, dass internationale Arbeitsteilung nach Maßgabe komparativer Vorteile für alle von Vorteil sei, soweit nicht Zölle oder Handelsverbote deren Wirkung aufheben (Ricardo 1972). Da die noch souveränen asiatischen Länder Handelsverträge, gar die Aufnahme diplomatischer Beziehungen, immer wieder beharrlich verweigert hatten, wurde wie zu Zeiten der Portugiesen und Niederländer zur Gewalt gegriffen. Nur ging es diesmal nicht um die Schätze Asiens, sondern um den asiatischen Markt, der aufgrund der schieren Größe der Bevölkerung schon damals zum Mythos wurde. Die Engländer waren überzeugt, dass sie endlich wettbewerbsfähig waren und auch militärisch stark genug, das kontinentale Asien insgesamt zu bezwingen.

Erstes und attraktivstes Ziel war China. Das vom Sonderkommissar Lin Zexu beschlagnahmte und in Kanton verbrannte Opium wurde zum Anlass für den Ersten Opiumkrieg (1839-1841). Die chinesischen Djunken hatten den Kanonen der aus Indien entsandten britischen Linienschiffe nichts entgegenzusetzen. Im Vertrag von Nanking (1842) wurde China für den Außenhandel bei einem nominalen Zoll geöffnet, die Insel Hongkong abgetreten und in fünf Hafenstädten, darunter Shanghai, ausländische Konzessionsgebiete mit weitgehenden exterritorialen Rechten vereinbart (Fairbank 1969). Amerikanischer Druck auf Japan führte 1858 zum Öffnungsvertrag von Kanagawa. Japan hatte von der erfolglosen chinesischen Gegenwehr gelernt und freiwillig eingewilligt. Das Treaty Port-System wurde auf China und Japan ausgedehnt. Mit Siam wurde 1855 ein Öffnungsvertrag geschlossen.

Da die erhoffte Wirkung ausblieb, massenhaft europäische Fertigwaren in China abzusetzen, wurden in weiteren Kriegen (u.a. Zweiter Opiumkrieg 1858-1860) und Verträgen immer neue Orte, auch im Landesinneren, dem Außenhandel geöffnet und immer mehr Konzessionsgebiete eingerichtet. Neben Großbritannien reklamierten auch Deutschland, Frankreich und Russland Hafenkolonien in China (Grünfeld 1913). 1900 wurde das Land

nach dem niedergeschlagenen „Boxeraufstand“ gegen die wachsende ausländische Präsenz, die erst spät vom Kaiserhof unterstützt wurde, in sog. Interessenssphären unter den europäischen Mächten aufgeteilt (Cameron 1975). Dagegen vertraten die USA das liberale Prinzip der Open Door, das sich in der Hochphase des Imperialismus, der neben Afrika in China seinen zweiten großen Schauplatz hatte, noch nicht durchsetzen konnte. Insofern waren die Europäer in Asien keineswegs grundsätzliche Verfechter des Liberalismus.

In Indien kam es 1857-1859 gegen die Präsenz der EIC zum Sepoy-Aufstand, der eine ähnliche Stoßrichtung wie die „Boxer“ hatte. Die Sepoys waren indische Offiziere in der britischen Kolonialarmee und hatten eine Restauration der Mogulherrschaft zum Ziel. Der Aufstand wurde zwar niedergeschlagen, doch durch den zweiten India Act von 1858 die Herrschaft der EIC beendet. An ihre Stelle trat der British Raj, wurde Indien zu einer regelrechten britischen Kolonie unter der Herrschaft eines Vizekönigs. Queen Victoria wurde Kaiserin von Indien! In Reaktion auf den Aufstand begann die Modernisierung des Landes durch die britische Kolonialverwaltung, die sich vor allem im Bereich der Infrastruktur (Eisenbahnbau), der Verwaltung und des Schulwesens äußerte. Legitimiert wurde die neue Politik mit dem „White Man’s Burden“, der Last des weißen Mannes, der die historische Aufgabe habe, den nichtwestlichen Völkern die Errungenschaften der westlichen Zivilisation zu bringen – die ideologische Vorgeschichte der heutigen Entwicklungszusammenarbeit. Karl Marx hat in seinen Indien-Schriften die modernisierungstheoretische Begründung geliefert, warum der Kolonialismus in asiatischen Gesellschaften ein notwendiges Durchgangsstadium sei, um die Wurzeln der „asiatischen Despotie“ auszureißen und dem Kapitalismus den Weg zu bereiten, der schließlich im Sozialismus enden werde.

### **Transportrevolution und Treaty Ports**

Die Eröffnung des Suez-Kanals 1869, von einer französischen Aktiengesellschaft gebaut, an der die Briten 1875 die Mehrheit erwarben, bedeutete aufgrund der viel kürzeren Fahrtzeit die Wiederinbetriebnahme der alten Route nach Asien. Wie zu Zeiten der Portugiesen musste eine Kette von Stützpunkten, nicht um Afrika herum, sondern durch das Mittelmeer (Gibraltar, Malta, Zypern, Port Said) und das Rote Meer (Aden) nach Indien (Bombay, Madras, Kalkutta) und weiter nach Südostasien (Singapur) bis China (Hongkong, Shanghai u.a.) errichtet werden. Erstmals kontrollierte eine europäische Macht den kompletten Seeweg

nach Indien und China allein. Die Wiedereröffnung der alten Route war aber nur der Auftakt der Transportrevolution, die dem Argument der hohen Transportkosten im Vergleich zum spezifischen Wert der Waren den Boden entzog.

Seit den 1880er Jahren wurde das langsame, kleine, unregelmäßig verkehrende hölzerne Segelschiff durch das größere, schnellere und regelmäßig verkehrende eiserne Dampfschiff ersetzt. Erstmals in der Weltgeschichte wurde es seitdem wirtschaftlich sinnvoll, nicht nur kostbare Luxusgüter, sondern auch Massenfrachtgüter wie Kohle, Erz, Holz, Getreide oder Erdöl über lange Entfernungen zu transportieren. Die Erfindung des Gefrierverfahrens machte es zudem möglich, auch verderbliche Waren wie Obst, Gemüse, Fleisch und Milchprodukte über lange Strecken zu transportieren. Letzteres betraf eher den Handel zwischen Amerika und Europa als zwischen Asien und Europa. Da die Schiffe nicht mehr durch den Wind getrieben wurden, sondern die Antriebsenergie Kohle mitführten, ging das zu Lasten des Frachtraums. Also musste die Kette der militärischen Stützpunkte durch Kohlenstationen ergänzt werden, um den Brennstoff aufzufüllen. Neben die Sicherheit der Seewege trat der Versorgungsaspekt eines rasch wachsenden Güterverkehrs im regelrechten Liniendienst. Die Schiffe nach Asien fuhren nicht mehr mit Ballast, sondern transportierten europäische Fertigwaren, weil Europa wettbewerbsfähig geworden war und weil es erstmals etwas anzubieten hatte, über das Asien noch nicht verfügte, aber dringend benötigte, wollte es wieder wettbewerbsfähig werden. Dazu gehörten Ausrüstungen der Verarbeitenden Industrie, für Telekommunikation und Eisenbahnbau. Die Eisenbahn verband die Treaty Ports mit ihrem Hinterland, das Zug um Zug von der Export- wie der Importseite in den Weltmarkt integriert wurde. Erst jetzt begann tatsächlich die Durchdringung des kontinentalen Asiens, erst jetzt konnten Bergbau und Landwirtschaft des Hinterlandes erschlossen werden, begann die Erzeugung asiatischer Rohstoffe wie Reis, Soja, Kautschuk, Jute, Baumwolle, Palmöl, Zinn und Erdöl für den Export.

In den Hafenstädten ließen sich aber nicht nur europäische Handelsfirmen und Reedereien nieder, sondern auch Banken, Versicherungen und Verarbeitungsbetriebe der Primärgüter. Es etablierte sich eine neue Arbeitsteilung zwischen Asien und Europa, die nicht mehr dem Muster *Asiatica* gegen Edelmetall, sondern Primärgüter gegen Fertigwaren folgte. Anders als in Lateinamerika sollte es dabei aber nicht lange bleiben. Zu einer regelrechten europäischen Siedlungsauswanderung ist es im Unterschied zu Süd- und Nordamerika, Südafrika und

Australien nicht gekommen. Dem stand schon das Klima entgegen. Britische Kolonialbeamte und Offiziere wollten, anders als die spanischen und portugiesischen Kollegen, ihren Lebensabend auf einem englischen Landsitz verbringen.

Aus asiatischer Perspektive löste die Präsenz der Europäer attraktive Demonstrationseffekte aus. Die Reformen der Briten in Indien förderten die Entstehung einer westlich ausgebildeten, englischsprachigen neuen Elite. 1885 wurde in Bombay der National Congress gegründet, aus dem die Unabhängigkeitsbewegung hervorgehen sollte. In Japan war die Demütigung durch den Kanagawa-Vertrag Anlass für die Meiji-Restauration (Beasley 1972). Ein staatlich inszeniertes Modernisierungsprogramm, das sehr selektiv westliche Bildungseinrichtungen, Wissenschaft, Technik, Management, Verwaltung und Militär durch Kundschafter wie die Iwakura-Mission (1872) verglich, auswählte und adaptierte (Sansom 1951), führte seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts dazu, dass Japan zum ersten modernen Industrieland in Asien aufstieg. Die erzwungene Öffnung des Landes wurde positiv gewendet, zumal sie wenig unmittelbare negative Konsequenzen hatte. Japan wurde zum ersten Schwellenland, zum Modell des bürokratischen Entwicklungsstaates, der nach 1945 viele Nachahmer in Ost- und Südostasien finden sollte. Wirtschaftlich und militärisch gestärkt vermochte Japan seit 1895 sogar einen verspäteten Kolonialismus zu betreiben, der sich gegen die asiatischen Nachbarn richtete. Erst Korea und Taiwan, seit den 1920er Jahren auch die Mandschurei und bis 1945 immer größere Teile Chinas und Südostasiens wurden Teil eines japanischen Imperiums (Duus/Myers/Peattie 1989). Japan beutete seine Kolonien aber nicht nur aus, sondern wollte sie auch systematisch erschließen, um Agrargüter und Mineralien ins Mutterland zu exportieren. In Korea und der Mandschurei wurde ein regelrechter schwerindustrieller Sektor aufgebaut, einmalig in der Geschichte des Kolonialismus, der nach 1945 zur Keimzelle der dortigen Schwerindustrie wurde. Insofern gibt es Parallelen zwischen der britischen Herrschaft in Indien und der japanischen Herrschaft in Korea und Taiwan (Menzel 1985).

In China vermochten sich die Reformkräfte Ende des 19. Jahrhunderts noch nicht durchzusetzen. Das Beharrungsvermögen des konservativen Mandarinats war zu stark, bis das Land in von Warlords beherrschte Provinzen zerfiel und die Ching-Dynastie 1911 gestürzt wurde. Erst seit 1927, mit dem Herrschaftsantritt der Kuomintang und der Konsolidierung der inneren Verhältnisse, kam auch in China die Modernisierung in Gang (Hsü 1990), die sich

zunächst auf die Küstenstädte beschränkte. Die nationalistische Regierung hatte bis zum Ausbruch des Krieges mit Japan (1937) aber zu wenig Zeit, um durchschlagende Erfolge zu zeigen.

Umso wichtiger war das Erbe der Treaty Ports, Orte mit unterschiedlichem Status von der regelrechten Hafenkolonie wie Hongkong und Singapur bis zu bloßen Konzessionsgebieten, die, wie im Falle Shanghais, sogar eine Selbstverwaltung der Ausländer kannten. Diese Treaty Ports waren seit den Tagen des alten Weltsystems Netzknoten des maritimen Asiens. Immer wieder war dieses Netz verstärkt und ausgeweitet worden durch die Ming-Flotten zu Beginn des 15. Jahrhunderts, durch die Portugiesen des Estado da India zu Beginn des 16. Jahrhunderts, durch die Niederlassungen der VOC und der EIC seit Beginn des 17. Jahrhunderts und zuletzt durch die Öffnung Chinas, Japans und Siams seit Mitte des 19. Jahrhunderts. Seitdem fanden sich Treaty Ports im gesamten Becken des Indiks, im Südchinesischen Meer, in der indonesischen Inselwelt, in China entlang der Küste wie im Landesinneren, entlang des Yangtse und selbst noch in Japan und Korea. Die Hafenstädte des maritimen Asiens waren die Tore zur Welt. Untereinander und bis nach Europa hatten sie dichtere Verbindungen als zu ihrem jeweiligen Hinterland.

In den Treaty Ports etablierte sich die europäische Moderne. Sie waren der Anziehungspunkt einer modernisierungswilligen einheimischen Elite, die immer wieder in Krisensituationen den Schutz und die Rechtssicherheit der unter ausländischer Kontrolle stehenden Vertragshäfen vor der Willkür asiatischer Herrscher und Warlords suchte. Die Treaty Ports kreierten mit den Kompradoren, auch ein portugiesisches Wort, einen neuen Manager-Typus, bedurften die ausländischen Handelsfirmen doch immer eines einheimischen Mittelsmannes, der die europäische Sprache beherrschte und mit einheimischen wie ausländischen Geschäftspraktiken und kulturellen Gepflogenheiten vertraut war. Viele Kompradoren wurden später selber unternehmerisch tätig.

Außerhalb von China waren die Treaty Ports auch die Orte chinesischer Niederlassungen als Resultat einer Migration im maritimen Asien, die älter ist als die Ankunft der Europäer. Besonders die Überseechinesen haben ihre eigenen, auf verzweigte Familienbande beruhenden, Netzwerke geknüpft, die bis heute als „Greater China“ einen wesentlichen Teil der asiatischen Geschäfts- und Arbeitswelt abbilden. In geringerem Maße gilt das auch für die

Inder und Araber. Ob moderne (d.h. europäische) Infrastruktur, Industrie und Dienstleistungsunternehmen, Schulen und Universitäten, Zeitungen, Film und Rundfunk, Mode und Lebensstile, alles kam über die Treaty Ports nach Asien, jeder für sich in den 1920er/30er Jahren eine kosmopolitische Ansammlung der Wagemutigen und Unternehmungslustigen aus Europa wie aus Asien selber.

### **Der Wiederaufstieg Asiens**

Was erklärt demnach den Wiederaufstieg Asiens im 20. Jahrhundert, das seit etwa 1800 einen langsamen und seit Mitte des 19. Jahrhunderts einen sich beschleunigenden relativen und teilweise auch absoluten Abstieg gegenüber Europa zu verzeichnen hatte (Menzel 1994)?

1. Am wichtigsten ist sicherlich der Umstand, dass Asien bei den Tordesillas-Verhandlungen die bessere Hälfte erwischte. Das viel kleinere Portugal war anders als Spanien in Amerika nicht in der Lage, seine Hälfte der Welt zu durchdringen, zumal diese Hälfte viel dichter besiedelt und in kommerzieller Hinsicht viel weiter entwickelt war. Die Einschränkung gilt selbst für das maritime Asien, während das kontinentale Asien, die Großreiche der Safawiden, Moguln und Ming, lange Zeit nahezu unbeeinflusst blieben. Im Unterschied zu Amerika gab es keine Ausrottung der Bevölkerung, keine Abdrängung in Reservate, keine Zerstörung der Hochkulturen, keine umfassende Missionierung, keine europäische Besiedlung, keine Einbindung in eine internationale Arbeitsteilung und auch keinen Import afrikanischer Sklaven. Große Teile Asiens blicken auf eine durchgehende staatliche und zivilisatorische Tradition zurück, die älter ist als die europäische, und haben ihre Souveränität mehr oder weniger behauptet. Dazu zählen immerhin China, Japan, Thailand, Persien und Afghanistan. Selbst im Handel, wo die Europäer vergleichsweise stark waren, blieben sie jahrhundertlang nur Juniorpartner eines etablierten Systems, das sie nur von Mitte des 17. Jahrhunderts bis Mitte des 19. Jahrhunderts substantiell von den alten auf die neue Route umlenken konnten, ohne das innerasiatische System zu zerstören. Heute hat es wieder die gleiche Struktur wie zu Zeiten der frühen Ming. Da, wo eine regelrechte Kolonisierung stattfand, wie in Indien und Südostasien, war der europäische Einfluss stärker aber längst nicht so verheerend wie in Amerika. Alle asiatischen Länder besitzen eine lange Tradition hoch entwickelter Landwirtschaft auf der Basis künstlicher Bewässerung und eine

ebenso lange manufaktuelle Tradition. Asiens künstlerische, wissenschaftliche und technische Hochleistungen sind mindestens so alt und so bedeutend wie in Europa. Auch gab es in Asien kein finsternes Mittelalter, das der Aufhellung bedurfte, um die Kenntnisse der Antike wiederzubeleben.

2. Der europäische Kolonialismus hatte in Asien nicht nur negative, sondern auch positive Seiten. Wo er, wie in Indien, flächendeckend war, hat er auch modernisierungsfördernd gewirkt. Dass Indien heute wieder auf dem Weg ist, in eine Position zurückzukehren, die es noch vor etwa 200 Jahren innehatte, ist auch auf das britische Erbe bzw. auf eine neue Elite zurückzuführen, die durch Großbritannien sozialisiert worden ist – in Indien selber auf britischen Schulen, Universitäten und Militärschulen. Wo der europäische Einfluss sich auf die Küstenstädte beschränkt hat, war Europa mindestens beispielgebend. Jedenfalls kann es kein Zufall sein, dass viele heutige Metropolen, ob Bombay oder Kalkutta, Singapur oder Hongkong, Djakarta oder Shanghai, Manila oder Saigon, das Argument gilt mit Abstrichen selbst noch für Japan, eine Vergangenheit als Treaty Port haben.

3. Förderlich war auch die wiederholte Schwächung des europäischen Einflusses durch die innereuropäische Konkurrenz in Asien und durch Konflikte, die in Europa oder gar weltweit ausgetragen wurden. Der Einfluss der Italiener schwand durch den Aufstieg der atlantischen Mächte. Der Einfluss der katholischen Mächte Portugal und Spanien schwand durch den Aufstieg der protestantischen Mächte Niederlande und England. Der Einfluss der Niederlande (und Frankreichs) schwand durch den Aufstieg Großbritanniens. Der geringe deutsche Einfluss in Asien war mit dem Ersten Weltkrieg zu Ende. Die deutsche Besetzung Frankreichs und der Niederlande während des Zweiten Weltkriegs war der Anfang vom Ende des französischen Indochinas und Niederländisch Indiens. Das japanische Imperium in Asien, das kurzzeitig Frankreich und die Niederlande beerben konnte, war zu Ende mit der Niederlage gegen die USA im Pazifikkrieg. Die zweite Welle der Entkolonialisierung war ein Resultat des Zweiten Weltkriegs und begann in Indien. Die Niederlande und Frankreich vermochten ihren Kolonialbesitz nur mit Waffengewalt zu behaupten, mussten aber dem amerikanischen Druck weichen und sich den Unabhängigkeitsbewegungen geschlagen geben, die sozialistisches Gedankengut aus der Sowjetunion verbreiteten. Am Ende mussten sie ihre asiatischen Kolonien aufgeben, wie Großbritannien und zuletzt Portugal dies mehr oder

weniger freiwillig getan haben. Der Rest des überambitionierten „Estado da India“ bestand zuletzt nur noch aus winzigen Exklaven in Goa, Diu, Macao und Osttimor. Deren lusitanische Hybridkultur ist untergegangen in einem übermächtigen indischen oder chinesischen Umfeld, während die iberische Kultur, die auch hybride Züge trägt, in Lateinamerika ungebrochen ist.

4. Eine Rolle gespielt hat sicher der Ost-West-Konflikt, der in Europa als Kalter Krieg, in Asien aber als Heißer Krieg, im Chinesischen Bürgerkrieg, im Koreakrieg und im Vietnamkrieg ausgefochten wurde und auch die Befreiungsbewegungen in Indien oder Indonesien beeinflusst hat. Die Systemkonkurrenz hat für die Partner des Westens wie des Ostens besondere Zuwendung an Waffen, Finanzmitteln, Beratern und Technologie bedeutet. Nicht zu unterschätzen sind die innerasiatischen Wanderungen und Verlagerungsprozesse als dessen Folge. Der Aufstieg Hongkongs ist nicht vorstellbar ohne die Flucht der chinesischen Unternehmer und ihres Kapitals aus Shanghai (1948). Je nachdem, ob sich China abschloss oder wieder öffnete, konnten die Firmennetzwerke der Überseechinesen geschmeidig verlagert, aktiviert und deaktiviert werden. Die Konsequenz des Ost-West-Konflikts war, dass ein Teil der asiatischen Länder sich am sowjetischen Modell aus zentraler Planwirtschaft, Kollektivierung der Landwirtschaft, Verstaatlichung der Industrie und wirtschaftlichem Autarkismus orientierte und ein anderer Teil dem neoliberalen angelsächsischen Modell gefolgt ist. Indien hat in den ersten Jahrzehnten nach der Unabhängigkeit ein Mischsystem praktiziert, China sogar sein eigenes Modell kreiert, das tief in der chinesischen Geschichte des Isolationismus, des Bürokratismus, des dörflichen Kollektivismus und der vorrangigen Agrarorientierung wurzelte mit expliziter Stoßrichtung gegen die Verwestlichung in den ehemaligen Treaty Ports (Menzel 1978).

5. Dennoch erleben wir heute, soweit man vom isolationistischen Extremfall Nordkorea absieht, eine weitgehende Konvergenz der Systeme (Liu 2003), die sich am Muster des Bürokratischen Entwicklungsstaats (Johnson 1995, Menzel 2004) orientiert, der eine lange Tradition nicht nur in China hat. Der neue chinesische Starökonom Justin Yifu Lin (2009) hat den chinesischen Weg beschrieben. Asien demonstriert, dass Industrialisierung und Modernisierung sich im Gegensatz zur Behauptung der westlichen Modernisierungstheorie durchaus mit autoritären politischen Systemen vereinbaren lässt. Insofern demonstriert der bürokratische Entwicklungsstaat auch die Grenzen des europäischen Einflusses und stärkt das kulturelle Argument. Demokratie herrscht in Asien nur dort, wo der britische Einfluss



manifest war wie in Indien oder in Hongkong oder wo nach 1945 die USA als Besatzungs- oder Schutzmacht aufgetreten und militärisch präsent geblieben sind wie in Japan, in Südkorea, mit Abstrichen auch in Taiwan und auf den Philippinen. Die Konvergenz deutet darauf hin, dass nicht der sozialistische oder der kapitalistische Weg und auch nicht die vorrangige Binnen- oder Außenorientierung die Erklärung für den Wiederaufstieg Asiens liefern. Stadtstaaten wie Singapur oder Hongkong müssen außenorientiert sein, große Flächenstaaten wie Indien oder China haben aufgrund ihres Binnenmarkts und ihrer eher kompletten Ressourcenausstattung eine natürliche Binnenorientierung. Das gilt übrigens auch für die USA, Brasilien oder Russland. Entscheidende Variable zum Verständnis ist nicht die Eingliederung in die internationale Arbeitsteilung nach Maßgabe komparativer Vorteile, sondern wie der Entwicklungsstaat im Innern mit der Außenorientierung umgeht. Dazu gehört auch, dass die Bevölkerung den Staat als Entwicklungsstaat akzeptiert.

Erstmals wurde in Japan Ende des 19. Jahrhunderts vorexerziert, was nach 1945 in Südkorea, Taiwan und Singapur, später in den Schwellenländern der zweiten Generation wie Malaysia und Thailand nachvollzogen wurde, bis China selber, nachdem es in der Mao-Ära kurzzeitig zum Isolationismus zurückgekehrt ist, mit der Öffnung Ende der 1970er Jahre auf diese Linie eingeschwenkt ist. Mittlerweile folgt sogar Vietnam diesem Muster. Auch in Indien hat sich nach der Unabhängigkeit zunächst ein Mischsystem aus Marktwirtschaft und Planwirtschaft etabliert, wenngleich hier der Konfuzianismus ebenso wenig eine Rolle spielt wie die chinesischen Minderheiten. Letztlich stammt das Modell, wie vieles, aus China und wurde bereits während der Song-Zeit kreiert, als dort die erste wirtschaftliche Revolution stattfand (Perkins 1975). Alle Staaten, die China direkt kulturell, das heißt konfuzianisch, beeinflusst hat wie Japan, Korea, Taiwan und Vietnam, haben es übernommen.

6. Die chinesische Wanderung nach Südostasien hat zur Ausbreitung des „Konfuzianismus des kleinen Mannes“ geführt, stellen die Chinesen doch überall in der Region beträchtliche Minderheiten und in Singapur sogar die Mehrheit. Da ihnen Staatsdienst, Militär und Grundbesitz verwehrt sind, konzentrieren sie sich auf Handel, Finanzwesen und Industrie. Als sog. strategische Gruppen stellen sie die eigentliche Businesselite, während die alten Eliten weiterhin an Renteneinkommen aus Grundbesitz, Rohstoffsektor und Staatsdienst interessiert ist. Auslandschinesen fungieren in Südostasien immer noch als Kompradoren zwischen einheimischen Eliten und westlichen Geschäftspartnern wie zuvor im Mutterland.

Der Wiederaufstieg Asiens gelingt überall dort, wo die Logik des Profits Raum bekommt gegenüber der Logik der Rente, auch wenn die Rentenorientierung nicht verschwindet, wie das Beispiel der kommunistischen Staatsklasse in China demonstriert. Auch das haben die Europäer anschaulich gemacht im Vergleich der Aktivitäten und Lebensstile der Portugiesen und Spanier gegenüber den Niederländern und Engländern. Lediglich die Philippinen sind in vieler Hinsicht, besonders mit seinem Großgrundbesitz, das feudale Land in Asien geblieben.

7. Zur Logik des bürokratischen Entwicklungsstaats steht nicht im Widerspruch, dass man sich den Weltmarkt strategisch zunutze macht. Einerseits wird in der Anfangsphase die eigene Wirtschaft protektionistisch abgesichert, das galt für Japan, für Indien, für China, aber auch für die kleineren asiatischen Länder. Andererseits sucht man ganz ricardianisch die Spezialisierung nach Maßgabe komparativer Vorteile und beliefert den Weltmarkt mit allem, mit dem man konkurrenzfähig ist. Dabei setzt man ohne Skrupel auf die Kopie oder Adaption westlicher Technik. Japan hat so begonnen und China setzt diese Strategie heute fort. Die große Bevölkerungszahl, die Geschicklichkeit und Disziplin der Arbeitskräfte ist eine Ressource, die sich mobilisieren lässt. Jedes asiatische Land ist bemüht, die Kompetenzleiter emporzuklimmen und in immer anspruchsvollere Branchen vorzudringen, um die einfache Fertigung den asiatischen Nachzüglern zu überlassen. Angesichts der langen Tradition der Textilindustrie ist es kein Wunder, dass in dieser Branche überall die Industrialisierung begann (Fröbel/Heinrichs/Kreye 1977) und angesichts der langen Tradition des Schiffbaus nimmt es nicht Wunder, dass asiatische Werften heute wieder die den Schiffsbau dominieren. So kehren auch die Routen des alten Weltsystems zurück. Nur wenn die Schiffe zu groß sind für die Durchfahrt durch den Suez-Kanal, wird der lange Seeweg nach Europa um Afrika herum befahren. Wie zu Zeiten der Song und der Ming verkehren wieder chinesische Tanker und Containerschiffe, auf chinesischen Werften gebaut, wie vor 1000 Jahren auf den Routen bis an die Küsten Ostafrikas, ins Rote Meer und in den Persischen Golf. Sie fahren aber nicht mit Ballast wie seinerzeit die Europäer auf der Hinfahrt, sondern liefern chinesische Fertigwaren im Gegenzug zu den Rohstoffen und Agrarprodukten Afrikas und der Ölstaaten am Persischen Golf. Jetzt wird das kontinentale Afrika (Stichwort „Landgrabbing“) in eine internationale Arbeitsteilung eingebunden, die nicht mehr auf Europa, sondern auf Asien ausgerichtet ist. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es, angeführt von China und Indien, wieder an der Spitze steht und als „Workshop of the World“ die gesamte Welt beliefert. Die

entsprechenden Metaphern - „Coming Full Circle“ (Jones/Frost/White 1993), „ReOrient“ (Frank 1998) oder „East Asia at the Center“ (Cohen 2000) gibt es bereits.

## **Literatur**

Abu-Lughod, Janet L. (1989): Before European Hegemony. The World System A.D. 1250–1350. New York: Oxford University Press

Allsen, Thomas (1987): Mongol Imperialism. The Policies of the Grand Qan Mönke in China, Russia, and the Islamic Lands, 1251-1259. Berkeley: University of California Press

Basu, Dilip K., Hg., (1985): The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia. Berkeley: Center for South and Southeast Asia Studies

Beasley, W.G. (1972): The Meiji Restauration. Stanford: Stanford University Press

Bickers, Robert A., Hg., (1993): Ritual & Diplomacy. The Macartney Mission to China 1792-1794. London: Wellsweep Press

Blaut, J.M., Hg., (1992): 1492. The Debate on Colonialism, Eurocentrism and History. Trenton: Africa World Press

Blaut, J.M. (1993): The Colonizers Model of the World. Geographical Diffusionism and Eurocentric History. New York: Guildford Press

Boxer, Charles A. (1973a): The Dutch Seaborne Empire 1600-1800. Harmondsworth: Penguin

Boxer, Charles A. (1973b): The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825. Harmondsworth: Penguin

Broeze, Frank, Hg., (1989): Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Centuries. Honolulu: University of Hawaii Press

Brummet, Palmira (1994): Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery. Albany: State University of New York Press

Cameron, Nigel (1975): From Bondage to Liberation. East Asia 1860-1952. Hong Kong: Oxford University Press

Cameron, Nigel (1989): Barbarians and Mandarins. Thirteen Centuries of Western Travellers in China. Hong Kong: Oxford University Press

Caro, Georg (1967): Genua und die Mächte am Mittelmeer 1257-1311. Ein Beitrag zur Geschichte des XIII. Jahrhunderts. Aalen: Scientia

Chaudhuri, K.N: (1978): The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760. Cambridge: Cambridge University Press

Chaudhuri, K.N. (1985): Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750. Cambridge: Cambridge University Press

- Chaudhuri, K.N. (2000): *Asia Before Europe. Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press
- Cipolla, Carlo M. (1965): *Guns, Sails and Empires. Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*. o.O.: Minerva Press
- Cipolla, Carlo M. (1998): *Die Odyssee des spanischen Silbers. Conquistadores, Piraten, Kaufleute*. Berlin: Wagenbach
- Cipolla, Carlo M. (1999): *Segel und Kanonen. Die europäische Expansion zur See*. Berlin: Wagenbach
- Clark, G.N./Eysinga, W.J.M. (1940): *The Colonial Conferences between England and the Netherlands 1613 and 1615*. In: *Bibliotheka Visseriana* 15
- Cohen, Warren I. (2000): *East Asia at the Center. Four Thousand Years of Engagement with the World*. New York: Columbia University Press
- Conermann, Stephan (2006): *Das Mogulreich. Geschichte und Kultur des muslimischen Indien*. München: Beck
- Croissant, Doris/Ledderose, Lothar, Hg., (1993): *Janpan und Europa 1543-1929*. Berlin: Argon
- Deng, Gang (1997): *Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development, ca. 2100 B.C. – 1900 A.D*. London: George G. Harrap
- Deng, Gang (1999): *Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China*. Westport, Con.: Greenwood Press
- Dreyer, Edward L. (2007): *Zheng He. China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405-1433*. New York: Pearson Longman
- Duus, Peter/Myers, Ramion H./Peattie, Mark R., Hg., (1989): *The Japanese Informal Empire in China, 1895-1937*. Princeton: Princeton University Press
- Eggebrecht, Arne, Hg., (1898): *Die Mongolen und ihr Weltreich*. Mainz: Philipp von Zabern
- Elsenhans, Hartmut (2007): *Geschichte und Ökonomie der europäischen Welteroberung. Vom Zeitalter der Entdeckungen bis zum Ersten Weltkrieg*. Leipzig: Leipziger Universitätsverlag
- Elvin, Mark (1972): *The Pattern of the Chinese Past. A Social and Economic Interpretation*. Stanford: Stanford University Press
- Fairbank, John King, Hg., (1968): *The Chinese World Order. Traditional China's Foreign Relations*. Cambridge, Mass: Harvard University Press
- Fairbank, John King (1969): *Trade and Diplomacy on the China Coast. The Opening of the Treaty Ports, 1842-1854*. Stanford: Stanford University Press
- Feldbauer, Peter (2003): *Estado da India. Die Portugiesen in Asien 1498-1620*. Wien: Mandelbaum

- Feldbauer, Peter/Morrissey, John (2002): Venedig 800-1600. Wasservogel als Weltmacht. Wien: Mandelbaum
- Frank, Andre Gunder (1978): *World Accumulation, 1492-1789*. London: Macmillan
- Frank, Andre Gunder (1998): *ReOrient. Global Economy in the Asian Age*. Berkeley: University of California Press
- Freitas, Seraphim de (1976): *Über die rechtmäßige Herrschaft der Portugiesen in Asien. Freitas gegen Grotius im Kampf um die Freiheit der Meere*. Übersetzt und eingeleitet von Jörg P. Hardegen. Diss. Kiel
- Fröbel, Folker/Heinrichs, Jürgen/Kreye, Otto (1977): *Die neue internationale Arbeitsteilung. Strukturelle Arbeitslosigkeit in den Industrieländern und die Industrialisierung der Entwicklungsländer*. Reinbek: Rowohlt
- Grotius, Hugo (1911): *Von der Freiheit des Meeres*. Leipzig: Felix Meiner
- Grotius, Hugo (2006): *Commentary on the Law of Prize and Booty*. Indianapolis: Liberty Fund
- Grünfeld, Ersnt (1913): *Hafenkolonien und kolonieähnliche Verhältnisse in China, Japan und Korea. Eine kolonialpolitische Studie*. Jena: Gustav Fischer
- Guilmartin Jr., John Francis (1974): *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press
- Gunn, Geoffrey C.(2003): *First Globalization. The Eurasian Exchange, 1500-1800*. Lanham: Rowman & Littlefield
- Hamdani, Abbas (1981): *Ottoman Response to the Discovery of America and the New Route to India*. In: *Journal of the American Oriental Society* 1/3:323-330
- Hobson, John M. (2004): *The Eastern Origins of Western Civilisation*. Cambridge: Cambridge University Press
- Hsü, Immanuel C.Y. (1990): *The Rise of Modern China*. New York: Oxford University Press
- Hummel, Hartwig (2004): *Die Grenzen Europas*. In: *Jahrbuch der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf*: 273-289
- Ittersum, Marine Julia van (2003): *Hugo Grotius in Context. Van Heemskerck's Capture of the Santa Catarina and Its Justification in De Jure Praudae (1604-1606)*. In: *Asian Journal of Social Science* 31/3: 511-548
- Ittersum, Marine Julia van (2006): *Profit and Principle. Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies (1595-1615)*. Leiden: Brill
- Johnson, Chalmers (1995): *Japan: Who Governs? The Rise of the Deleopmental State*. New York: Norton & Co.
- Jones, Eric Lionel (1991): *Das Wunder Europa*. Tübingen: J.C.B. Mohr

- Jones, Eric/Frost, Lionel/White, Colin (1993): *Coming Full Circle. An Economic History of the Pacific Rim*. Boulder: Westview
- Kapitza, Peter (1990): *Japan in Europa. Texte und Bilddokumente zur europäischen Japankenntnis von Marco Polo bis Wilhelm von Humboldt*. 3 Bde. München: Iudicium
- Keay, John (2006): *The Spice Route. A History*. Berkeley: University of California Press
- King, Charles (2004): *The Black Sea. A History*. Oxford: Oxford University Press
- Kraus, Michael/Ottomeyer, Hans, Hg., (2007): *Novos Mundos – Neue Welten. Portugal und das Zeitalter der Entdeckungen*. Dresden: Sandstein
- Landes, David (1998): *Wohlstand und Armut der Nationen. Warum die einen reich und die anderen arm sind*. Berlin: Siedler
- Lane, Frederic C. (1980): *Seerepublik Venedig*. München: Prestel
- Levathes, Louise (1994): *When China Ruled the Seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne 1405–1433*. New York: Oxford University Press
- Lin, Justin Yifu (2003): *Development Strategy, Viability and Economic Convergence*. In: *Economic Development and Cultural Change* 51/2:1-34
- Lin, Justin Yifu (2009): *On China's Economy. Der chinesische Weg zur Wirtschaftsmacht*. Heidelberg: abcverlag
- Liu Xinru (2010): *The Silk Road in World History*. Oxford: Oxford University Press
- Lovell, Julia (2007): *Die große Mauer. China gegen den Rest der Welt 1000 v. Chr. – 2000 n. Chr.* Stuttgart: Konrad Theiss
- Ma, Huan (1970): *Ying-yai Sheng-lan. The Overall Survey of the Ocean Shores*. Cambridge: Cambridge University Press
- Maddison, Angus (2001): *The World Economy. A Millennial Perspective*. Paris: OECD
- Menzel, Ulrich (1978): *Theorie und Praxis des chinesischen Entwicklungsmodells. Ein Beitrag zum Konzept autozentrierter Entwicklung*. Opladen: Westdeutscher Verlag
- Menzel, Ulrich (1985): *In der Nachfolge Europas. Autozentrierte Entwicklung in den ostasiatischen Schwellenländern Südkorea und Taiwan*. München: Simon & Magiera
- Menzel, Ulrich (1994): *Nachholende Modernisierung in Ostasien aus entwicklungspolitischer Perspektive*. In: Nuscheler, Franz/Nohlen, Dieter, Hg.: *Handbuch der Dritten Welt*. Bd. 8. Ostasien und Ozeanien: 14-61.
- Menzel, Ulrich: (2004) *Paradoxien der neuen Weltordnung*. Frankfurt: Suhrkamp
- Menze, Ulrich (2004a): *Eurozentrismus versus ReOrientierung*. In: Menzel 2004: 64-90
- Menzel, Ulrich (2004b): *Asien: Die Renaissance des Staates und die Diskussion um das asiatische Wirtschaftswunder*. In: Menzel 2004: 188-214
- Menzel, Ulrich (2014 i.E.): *Die Ordnung der Welt*. Berlin: Suhrkamp

- Menzies, Gavin (2004): 1421. Als China die Welt entdeckte. München: Knauer
- Moore, Bob/Nierop, Henk van, Hg., (2003): Colonial Empires Compared. Britain and the Netherlands, 1750-1850. Aldershot: Ashgate
- De Oliveira Marques, A.H. (2001): Geschichte Portugals und des portugiesischen Weltreichs. Stuttgart: Kröner
- Osterhammel, Jürgen (1989): China und die Weltgesellschaft. Vom 18. Jahrhundert bis in unsere Zeit. München: Beck
- Osterhammel, Jürgen (1998): Die Entzauberung Asiens. Europa und die asiatischen Reiche im 18. Jahrhundert. München: Beck
- Parker, Geoffrey (1990): Die militärische Revolution. Die Kriegskunst und der Aufstieg des Westens 1500-1800. Frankfurt:
- Parry, J.H. (1963): The Age of Reconnaissance. Berkeley: University of California Press
- Pearson, M.N. (1976): Merchants and Rulers in Gujarat. The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century. Berkeley: University of California Press
- Perkins, Dwight H., Hg., (1975): China's Modern Economy in Historical Perspective. Stanford: Stanford University Press
- Ptak, Roderich (2007): Die maritime Seidenstraße. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit. München: Beck
- Ptak, Roderich/Rothermund, Dietmar, Hg., (1991): Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750. Stuttgart: Franz Steiner
- Reid, Anthony (1988, 1993): Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680. Vol. One: The Lands Below the Winds. Vol. Two: Expansion and Crisis. New Haven: Yale University Press
- Reinhard, Wolfgang (1983): Geschichte der europäischen Expansion. Band 1: Die Alte Welt bis 1818. Stuttgart: Kohlhammer
- Reinhard, Wolfgang (1988): Geschichte der europäischen Expansion. Band 3: Die alte Welt seit 1818. Stuttgart: Kohlhammer
- Ricardo, David (1972): Grundsätze der politischen Ökonomie und der Besteuerung. Frankfurt: Athenäum Fischer (von 1817)
- Sansom, G.B. (1951): The Western World and Japan. A Study in the Interaction of European and Asiatic Cultures. New York: Alfred A. Knopf
- Scammell, G.V. (1981): The World Encompassed. The First Maritime Empires c. 800-1650. London: Methuen
- Schottenhammer, Angela, Hg., (2001): The Emporium of the World. Maritime Quanzhou, 1000-1400. Leiden: Brill

Schottenhammer, Angela (2002): Das songzeitliche Quanzhou im Spannungsfeld zwischen Zentralregierung und maritimem Handel. Unerwartete Konsequenzen des zentralstaatlichen Zugriffs auf den Reichtum einer Küstenregion. Stuttgart: Franz Steiner

Schottenhammer, Angela, Hg., (2005): Trade and Transfer across the East Asian „Mediterranean“. Wiesbaden: Harassowitz

Singer, Aubrey (1992): The Lion and the Dragon. The Story of the First British Embassy to the Court of the Emperor Qianlong in Peking 1792-1794. London: Barrie & Jenkins

Steensgard, Niels (1974): The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade. Chicago: University of Chicago Press

Tracy, James D., Hg.,(1993): The Rise of the Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World. Cambridge: Cambridge University Press

Tracy, James D., Hg., (1997): The Political Economy of the Merchant Empires. Cambridge: Cambridge University Press

Viera, Mónica Brito (2003): Mare Liberum vs. Mare Clausum. Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas. In: Journal of the History of Ideas 64/3: 361-377

Wallerstein, Immanuel (1974): The Modern World System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-economy in the Sixteenth Century. New York: Academic Press

Wiethoff, Bodo (1963): Die chinesische Seeverbotspolitik und der private Überseehandel von 1368 bis 1567. Hamburg: Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens

Wilson, Eric (2008): The Savage Republic. De Indis of Hugo Grotius, Republicanism, and Dutch Hegemony in the Early Modern World-System (c. 1600-1619). Leiden: M. Nijhoff

Zandvliet, Kees (2002): The Dutch Encounter with Asia 1600-1950. Amsterdam: Rijksmuseum