

Menschen müßten gleichsam von ihnen ausstrahlen — Eigenschaften, die letztlich Gottes Wesen widerspiegeln: die unbeirrbar Verankerung in der *absoluten Geltung* des Wahren und Guten und die Gewißheit, daß jemand da ist, *der gut über einen denkt*; ja, der bei Fehlern auch nachsichtig und barmherzig, langmütig und geduldig ist. Eltern von dieser Geradlinigkeit und absoluten Treue zu Gott und Eltern, die in ihrer Erzieheraufgabe dem Guten Hirten ähnlich sind, können auch in der veränderten Lebenswelt von heute ihren Kindern wahre Geborgenheit bieten. Kinder solcher Eltern wachsen mit Selbstverständlichkeit in eine geist-seelische Klarheit und Sicherheit hinein, die sie befähigt, den möglichen Einbrüchen von außen standzuhalten. Solche Eltern sind auch heute noch die besten Erzieher.

Kap der Guten Hoffnung und Suezkanal

Die Entdeckung des Seewegs nach Indien und ihre Bedeutung

PEDRO MIGUEL VIEIRA DA FONSECA

Mit dem Ende des zweiten Weltkriegs schien für die ehemals kriegführenden Staaten Europas der Zeitpunkt gekommen, der ihnen für die schweren Kriegsjahre 1939—1945 eine gewisse Entschädigung bringen sollte. Ihre Erwartungen wurden jedoch enttäuscht. Die Selbstständigkeitsbestrebungen der asiatischen und indonesischen Völker, die bisher unter der Kolonial- oder Schutzherrschaft der westlichen Staaten standen, erlangten eine immer größere Bedeutung, so daß sich die Schutzmächte bald vor eine neue politische Wirklichkeit gestellt sahen, der sie wohl oder übel Rechnung tragen mußten.

Die „nationalistische Auferstehung der asiatischen Völker“ nahm hauptsächlich zwei Formen an: die eine, vor allem in den englischen, französischen und holländischen Kolonien, die des bewaffneten Aufstandes innerhalb des betreffenden Gebietes, meist von Anhängern extremistischer Parteien getragen; die andere, indisch „Satiagrah“ genannt, gab sich als friedliche Befreiung durch sogenannte Freiwillige, die jedoch meist anderswoher kamen, da die einheimischen Bewohner des zu befreienden Gebietes nie mitmachten.

Diese verschiedenen Formen haben ihre geschichtlichen Gründe, die mit der Entdeckung und ersten Besetzung der überseeischen Gebiete zusammenhängen und deren politische und wirtschaftliche Dynamik durch die Suezkrise der Welt erneut vor Augen gestellt wurde. So gewinnen in unseren Tagen wieder all jene Motive, Triebkräfte, Ideen eine unerwartete Bedeutung, die vor Jahrhunderten Portugal und seine Seefahrer auf das Meer verwiesen

und jenen Seeweg nach Indien suchen ließen, dessen Entdeckung die Welt so gründlich verwandelt hat.

I

Zwei Momente bestimmten das Werden des portugiesischen Volkes: die Verbundenheit mit dem Ozean und das Fernbleiben von den großen Schauplätzen der Geschichte des europäischen Festlandes. In diesem doppelten Leitmotiv einer abendländischen, auf die unendlichen Fluten hin orientierten Individualität kündeten sich Richtung und Dynamik eines eigenen Schicksals an. Der Selbsterhaltungstrieb, in dieser Prägung eine Eigenart der Rasse, ließ schon früh das portugiesische Volk ahnen, daß die Kraft und Fülle der kommenden Zeiten nicht auf dem schon ziemlich bekannten und erschöpften Festland zu finden seien, sondern daß es vorteilhafter sei, in den noch verborgenen, aber irgendwie geahnten, im Morgenglanz jenseits der Meere liegenden Gebieten Wurzel zu fassen, sich den günstigen Winden und treibenden Strömungen anzuvertrauen, neue Länder und Völker zu erforschen und dem Abendland neue Quellen des Reichtums und Wohlstands zu erschließen.

Freilich, als Portugal 1140 seine Selbständigkeit erlangte, war es noch nicht so. Noch galten Unternehmungen auf dem Festland als Erweiterungen des natürlichen Machtbereichs, und das Meer war noch nicht das notwendige und sichere Feld menschlichen Wagemuts. Seit den frühesten Zeiten wurde die Vereinigung der iberischen Königreiche betrieben, um den Halbmond allenthalben auszurotten. Gleichzeitig jedoch führten die einzelnen Reiche gegeneinander Krieg, um mit neuen Eroberungen ihren Wirkungskreis zu erweitern und den Vorteil des Stärkeren zu genießen. In diesen Kämpfen festigte sich die Macht des Königs, wurde selbständig und unabhängig vom Klerus. Das bedeutete jedoch keine gesellschaftliche Spaltung; es war nur die notwendige Entwicklung des portugiesischen Staates, in dem der Hof herrschte und das Volk untertänig war und die beide durch die Domkapitel in Krieg und Frieden geeint wurden.

Roms politische Macht verfiel im Lauf des Mittelalters mehr und mehr. Trotzdem war es nicht ratsam, es zu übergehen; denn noch galten päpstliche Entscheidungen als unbestrittenes Urteil für die gläubige Welt. Für geraume Zeit noch trieb die iberische Halbinsel im Unterschied zu anderen Staaten eine dem Vatikan gehorsame Politik.

II

Das Verhalten Portugals Rom gegenüber war von um so größerer Bedeutung, als die tragende Idee des ganzen Zeitalters der Entdeckungen von 1418 bis 1579 die des Kreuzzugs war. Schon die ersten Versuche Heinrichs des Seefahrers, Indien zu erreichen, hatten diesen Sinn und Zweck: es sollte der einzige Feind vernichtet werden, der der Gründung des Königreiches im Weg stand und dessen gefürchtete Macht den Weg zum Morgenland versperrte. Deshalb waren für Heinrich den Seefahrer und die portugiesischen Könige die römischen Erlasse und Verordnungen eine unentbehrliche Stütze für je-

den neuen Schritt bei ihren überseeischen Eroberungen. Die päpstlichen Bullen zeigen nicht nur, wie wichtig römische Entscheidungen damals waren, sondern auch, mit welcher Sorgfalt man sich rechtliche Stützen für die Unternehmungen der Seefahrer zu sichern wußte.

In dem Maß, wie die Macht des Königtums wuchs und damit auch der Kreuzzugsgedanke an politischer Kraft gewann, wurde Portugal auf seine einzige natürliche Ausdehnungsmöglichkeit verwiesen. 1415 wurde Ceuta erobert, und nun ging es in die Weite des Atlantik: 1420 wurde Madeira in Besitz genommen, von 1432 ab die Azoren, die auf dem Weg zu der noch unbekannten Neuen Welt lagen. Unter der Führung Heinrichs des Seefahrers umfuhr Gil Eannes 1434 das Kap Bojador an der Westküste Afrikas, und unter der Regierung von D. Affonso V. und D. João II. gingen die Fahrten entlang der Westküste des schwarzen Erdteils bis zur Überfahrt in den Indischen Ozean. Der Grundstein zu einem der größten Reiche aller Zeiten, zu einem in aller Redlichkeit zusammengehörenden Imperium war gelegt worden; es gründete auf dem Recht der Entdeckung und der ersten Inbesitznahme.

III

Noch behielt während der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Handelsaustausch zwischen Orient und Okzident seine seit Jahrhunderten überlieferten Wege. Aus Indien stammten die meisten begehrten Waren. Einige, wie Gewebe und Brokate aus Cambay, erlangten größten Absatz in der muslimischen Welt, andere, Spezereien aus Malabar und Ceylon, Zucker und Reis aus Cannanore bildeten den erträglichsten Gewinn auf den Märkten Europas. Die in Alexandrien gestapelten Waren wurden auf dem Seeweg weitergeführt, um von Konstantinopel aus in Karawanen die Donau hinauf Europas nördliche Gegenden zu erreichen.

Von allen Verbindungsstraßen wurde die See als die wichtigste betrachtet; sie war nicht nur der sicherste und billigste Weg, sie lieferte zugleich den höchsten und reinsten Gewinn. Kein Wunder, daß Großhandels- und Kaperschiffe aller anliegenden Staaten und Städte das Mittelmeer befuhren: Venezianer und Genuesen, Florentiner und Pisaner, die Leute von Ancona und Palermo. Sie stellten das Hauptkontingent. Ihnen schlossen sich die Koggen des spanischen Königreichs und die der südfranzösischen Handelsstädte an. Unter so viel Bannern wehten die von Venedig und Genua an der Spitze. Vor allem die erste der beiden Städte erreichte hohen Ruhm durch ihre Seefahrt und den Handel, indem sie enge und dauernde Bande zu der Levante und den westlichen und südlichen Häfen Europas aufrechterhielt. Der lebhafteste Handel, charakterisiert durch eine stark zentralisierte und monopolistische Führung, die außergewöhnliche Vermehrung des Grundvermögens — das arbeitende Kapital verschaffte ein Einkommen von rund 12% —, das alles gewährleistete den Republiken an der Adria einen ungeheuren Erfolg.

Neben ihnen war es vor allem Ägypten, in dessen Häfen sich fast alle Verkehrswege der östlichen Welt trafen und die dadurch zu einem Mittelpunkt

erster Ordnung wurden. Das Land erreichte eine außergewöhnliche Epoche des Wohlstandes, die in seiner langen Geschichte nur jener Blüte vergleichbar ist, die es mit der Eröffnung des Suezkanals erlangte. Aber dieses Ägypten befand sich seit Jahrhunderten in der Gewalt des Halbmonds, der damit alle Verbindungen nach dem fernen Osten kontrollierte. Seine Stellung festigte sich noch, als es ihm gelang, 1453 der Christenheit das letzte Bollwerk im Osten zu entreißen, Konstantinopel, Byzanz.

Das gleiche Jahr, in dem der Halbmond sein siegreiches Banner über Konstantinopel entfaltete und sich wie ein lähmender Schatten über den abendländischen Handel mit dem Schwarzen Meer legte, brachte ein anderes entscheidendes Ereignis: das Ende des Hundertjährigen Kriegs zwischen Frankreich und England. Seine finanziellen Folgen stellten Europa vor die Notwendigkeit, das Gold zu münzen, wollte es eine dauernde Währung und einen sicheren Handel haben. Die schon bekannten Goldgruben mußten besser ausgebeutet werden, und es galt, neue Adern zu entdecken. Europas Golderzeugung reichte nicht aus. So fuhr man die Westküste Afrikas entlang, in der Hoffnung, dort das heiß begehrte Metall zu finden, was auch tatsächlich der Fall war.

Am 11. Oktober 1445 beauftragte die Republik Genua ein Komitee, eine vorläufige Lösung für die Krise zu suchen, in die sie durch das Schwanken der ausländischen Währungen und durch die Abwertung der eigenen geraten war. Darüber hinaus sollte eine dauerhafte Lösung durch Zusammenwirken sämtlicher Genueser Körperschaften gefunden werden. Die Beratungen und Überlegungen hatten Erfolg. Nach zwei Jahren gelang es, eine neue Zahlbasis zu schaffen, die auf Annahme und Festlegung des Goldeichmaßes gestützt war. Ihm ordneten auch Ägypten, Syrien, Arabien und Persien ihre Münzeinheit unter, unter anderem auch den venezianischen Dukaten, den der ägyptische Sultan schon 1422 dem Gulden angeglichen hatte.

So bestimmen also um die Mitte des 15. Jahrhunderts drei Momente die europäische Geschichte: 1. der Versuch, einen neuen Seeweg nach dem Orient zu entdecken, um den westlichen Handel von den Erpressungen und der Raubsucht des islamischen Zwischenhandels zu befreien; 2. die Bemühungen, das tatsächliche Einfuhrmonopol der Republik Venedig für die orientalischen Waren zu brechen; 3. die Vermehrung des Goldumlaufs, um die Wechselgeschäfte zu garantieren und eine kapitalistische Wirtschaftsordnung zu errichten.

IV

Als sich das 15. Jahrhundert seinem Ende zuneigte, waren zwei neue Handelswege eröffnet: der Weg über den Atlantik nach Amerika und der durch den Indischen Ozean nach Indien. Die Verbindung zweier Weltmeere war hergestellt.

Im Altertum ahnte man zwar etwas davon, aber man trug irgendwie Bedenken, nach einer Bestätigung zu suchen. In der Kartographie des Mittelalters, die nicht nur auf phantastischen Voraussetzungen beruht, sondern ab

und zu auch auf tatsächlichen Erkenntnissen, findet man oft die Bezeichnung „offene See“, „großer Meerbusen“, „schwierige Meerenge“ oder sogar „unpassierbar für die Schifffahrt“.

Erst Bartholomäus Diaz entschloß sich, das jahrtausendealte Geheimnis zu lüften. Die zeitgenössischen Chroniken wissen noch nicht die Bedeutung seiner Fahrt zu ermessen; sie begnügen sich mit einem lakonischen Hinweis in einem Seespiegel. Trotzdem hat des Bartholomäus Diaz Flotte mehr geleistet als die Gesamtheit der 53 Armadas, die zwischen 1488 und 1499 die Westküste Afrikas hinuntersegelten.

Es war jedoch nicht der Zufall, der Männer wie Diaz und Vasco da Gama ihre Entdeckungen machen ließ. Es wurde geplant, vorbereitet, und auch die Folgen, die sich allenfalls ergeben konnten, wurden erwogen. Zwar wurde des Bartholomäus Diaz Fahrt von der Heimat kaum bemerkt; zu sehr war alles noch von der Finsternis des Zweifels befangen. Aber schon das Unternehmen Vasco da Gamas verursachte die allergrößte Anteilnahme in Portugal und ein unglaubliches Aufsehen im Ausland. Durch da Gama war die entscheidende Gewißheit gewonnen worden, daß der Atlantik und der Indische Ozean zusammenhingen.

Zunächst freilich waren es nur Vermutungen, ganz allgemeine Vorstellungen, daß eine Fahrt durch den Indischen Ozean die kürzeste Verbindung nach Indien sein müsse, daß man von Sofala und Madagaskar aus direkt und ohne sich dazwischen verproviantieren zu müssen die an der Malabarküste liegenden Städte Camanore und Goa erreichen könne. Trotzdem, die Fahrt des Bartholomäus Diaz, der so viel zur Entdeckung beigetragen hatte, konnte nicht hoch genug angeschlagen werden. Und dies um so mehr, wenn man die Strapazen bedenkt, die damals die Schifffahrt mit sich brachte, da man nur eine mangelnde Kenntnis der meteorologischen Verhältnisse besaß. Auf dem Atlantischen Ozean, etwa bis Guinea, herrschten die Winde des Nord-West-Passats, dann kam der Gürtel der äquatorialen Windstille mit den Gegenwindstößen aus Südosten. Und als Bartholomäus Diaz das südafrikanische Kap umschiffte hatte, gelangte er in jene Gewässer, die wegen des Zusammenstoßes des warmen Mozambique-Stromes mit den kalten Fluten des Kaps und des Südpols häufigen Stürmen und atmosphärischen Störungen ausgesetzt waren. Der Indische Ozean, größtenteils der heißen Zone zugehörig, durch einen Gürtel von Festländern auf drei Seiten umgeben, hat wegen der Richtung der Ströme und Luftzüge mit Ausnahme des südlichen Wendekreises außergewöhnliche meteorologische Verhältnisse. Wer die Schifffahrtsregeln des 15., 16., 17. Jahrhunderts durchblättert, kennt die Sorgfalt, mit der die Vorschriften für Passatwinde ausgearbeitet wurden.

In einem bisher nicht gekannten Maß konnte nun die Begegnung zweier Kulturen vor sich gehen. Das christliche Abendland, gläubig und doch noch nicht von allen Resten des Aberglaubens befreit, traf auf einen zwar mißtrauischen Orient, der aber doch bereit war, mit ihm in Verbindung zu treten, was letzten Endes doch auch zu seinem Vorteil war.

V

Ließ man sich bis dahin mehr von Vermutungen und nebelhaften Vorstellungen leiten, so verfährt man seit der Regierung D. Manuela I. mehr und mehr nach einem sorgfältigen und reiflich überlegten Plan. Der König ernennet zunächst Vasco da Gama, einen dem Monarchen und dem katholischen Glauben treu ergebenen Mann, zum Admiral. Am 8. Juli 1497 stach die portugiesische Armada in See. Zwei Jahre lang dauerte das Unternehmen. Nur wenige der Seeleute sahen die Heimat wieder. Am 18. September 1499 kehrten sie heim, entkräftet, zu Greisen geworden, aber enger als je durch die unglaublichsten Strapazen und Entbehrungen verbunden, lebendige Verkörperung eines großen politischen Augenblicks, ganz allein von dem Verlangen beseelt, die heimatliche Erde wieder zu betreten.

Als Großadmiral der Indischen Meere erreichte Graf D. Vasco da Gama im Jahr 1502, nachdem er zum dritten Mal das Kap der Guten Hoffnung umschifft hatte, die Tributverpflichtung des Fürsten von Quilon und die Gründung einer Niederlassung in Cochin und Cannanore. Drei Jahre später erfolgte die Ernennung D. Francisco de Almeidas zum ersten Vize-König von Indien. Als Erbschaft hinterließ er ein staatseigenes Geschwader, unter dessen Schutz Portugal seine Macht entfalten konnte.

Als sein Nachfolger erschien 1506 Affonso Albuquerque auf dem indischen Schauplatz. Weit und breit wurde seine erste Proklamation bekanntgemacht. Darin wurde gesagt, Zweck seines Kommens seien allein die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen; im Bewußtsein, einer guten Sache zu dienen, sei er schlechterdings nicht gewillt, sich durch irgendein Hindernis in seinem Lauf aufhalten zu lassen.

Es war zuletzt die Armee, die die Entscheidungen vollzog, und was Unterhandlungen nicht erreichten, mußte durch Gewalt behauptet werden. So mußte es auch in Zukunft bleiben, sollte der Friede nicht seine Macht verlieren. So wurde mit der Gewalt der Waffen erzwungen, was durch Verhandlungen mißlungen war. 1510 wurde Goa als einer der kostbarsten Steine der portugiesischen Krone eingefügt. In einem Jahr Herr des Schlachtfelds, widmete sich der Gouverneur den Fragen der Verwaltung, um den jungen Provinzen Nutzen und Vorteil ihrer ersten politischen Verfassung zugute kommen zu lassen.

Wie es möglich war, mit einer geringen Streitkraft fern der Heimat solche Erfolge zu erzielen, ist heute noch als Ausdruck menschlicher Tollkühnheit bewunderungswürdig. Die Überraschung war der entscheidende Trumpf, und schneller als Gerüchte erschien die Streitmacht selbst auf dem Plan, wie etwa im Fall von Malakka, vor dem eines Tages das königliche Geschwader erschien und es aufforderte, eine portugiesische Garnison einzulassen und den Handel mit Portugal zu eröffnen. Die Übergabe von Malakka mit seinen unermesslichen Schätzen erfolgte nach sechs Tagen Belagerung.

Die Perser freilich ließen sich durch Albuquerque's Tatkraft nicht beleh-

ren, und da sie sich eines kleinen Vorteils nicht begeben wollten, verloren sie schließlich alles. Am 10. Oktober 1507 fiel die Stadt Ormuz in die Hände der königlichen Armee. Mit dieser Eroberung zerschnitt der Gouverneur die Fäden der türkisch-indischen Handelsbeziehungen und gab den Republiken der Adria den letzten Stoß zu ihrem Untergang.

Als die siegreichen Banner des Königs D. Manuel I. vom Persischen Golf bis zu den Sunda-Inseln flatterten, erfolgte, was immer erfolgen wird, solange Menschen Menschen sein werden: der Untergang des Gouverneurs war im Kabinett zu Lissabon schon längst beschlossen, ehe man den Donnerkeil, das Urteil seiner Absetzung, gegen ihn zu schleudern wagte. Als kluger Psychologe wußte er schon längst um die Bedeutung der Sendung, als die Abgesandten des Königs bei ihm erschienen. Was die Sorgen der verwickelten Staatsverwaltung in den schwierigsten Feldzügen und Abenteuern, das Schwanken des Schlachtenglücks und der Aufruhr der Elemente nicht fertiggebracht hatten, das erreichte der Neid der Schwachen, der Ehrgeiz der Unfähigen und der Dünkel der Müßigen. Die letzte Äußerung Albuquerque's „wider die Menschen des Königs wegen, wider den König der Menschen wegen“ ist ein schmerzlicher Ausdruck seiner inneren Angst um sein ewiges Heil und seine letzte Freiheit des Geistes. Der große Mensch fordert auch unter den widrigsten Umständen von sich echte menschliche Haltung.

Bei Johann de Castro finden sich neben vorausschauender Kraft des Geistes eine ungeheure Spannkraft des Willens und ein lebendiger Glaube. Er ist ein Naturtalent und bildet den dritten Grundpfeiler der euro-indischen Einheit. In ihm schließen sich die Unternehmungen zur letzten Einheit. Nach seinem Tod traten andere auf, um die Früchte des großen Entdeckungszeitalters zu ernten. Aber sie waren ihrer Aufgabe nicht gewachsen. Mit Johann de Castro verlor die Armee einen unersetzlichen Führer, der katholische Glaube einen treuen Verteidiger, der König João III. einen seiner ergebensten Diener, der seine Rechtschaffenheit durch den Tod besiegelte und sterbend noch die Pflicht eines Feldherrn erfüllte.

Das Bild jener Epoche wäre jedoch nicht vollständig, wenn man nicht auf jene Männer hinwiese, die durch ihr Wort noch mehr zur geistigen Entwicklung ihrer Zeit beitrugen als die Feldherrn und Seefahrer, die Gouverneure, die Festungen errichteten. Es sind die Missionare, von denen nur zwei genannt seien, Francisco de Xavier und Johann de Britto, die mit den Seefahrern und Entdeckern auszogen, um eine geistliche Monarchie zu errichten, die sich über die gesamte Menschheit erstrecken sollte.

VI

Je mehr die Auswirkungen der neuentdeckten Seewege zur Geltung kamen, je mehr sich Handel und Verbindung auf ihnen bewährten, um so mehr entstand die Notwendigkeit, durch neue Entdeckungsreisen den europäischen Wirkkreis zu erweitern. Es waren viele, die sich darum bemühten: João Vaz Còrte-Real, Vespuccio, Pinzón, Solis, Magalhães, Frobisher, die

Brüder Cabot und viele andere. Man erwog die verschiedensten Fahrten, nach Westen, Süd- und Nordwesten, nach Nordosten und nach dem Pol.

Von all diesen Seefahrern war das Schicksal nur einem gewogen: Fernão de Magelhães, einem Portugiesen, dem es unter spanischer Flagge gelang, eine Vasco da Gama gegenüber neue Lösung zu finden. Er entdeckte als erster die Kugelgestalt der Erde, eine Entdeckung freilich, die unfruchtbar blieb, weil sie nicht in gleicher Weise wie die Fahrt Vasco da Gamas das Handelsgefüge der damaligen Welt verwandelte. In diesem Sinn ist eigentlich erst der Ingenieur Ferdinand de Lesseps ein Nachfolger da Gamas. Man kann sich aber mit Recht fragen, ob er seinen Traum hätte verwirklichen können, wenn Europa nicht als Folge von da Gamas Fahrt seine Herrschaft über den Islam hätte errichten können.

Denn in einer Zeit, da die politischen und wirtschaftlichen Gewichte immer mehr den islamischen Mächten zufielen, gelang es Portugal, dem christlich-europäischen Wirtschaftsgefüge ganz neue Hilfsquellen zu erschließen. Statt durch das Rote Meer liefen nun die Waren des Fernen Orients um das Kap der Guten Hoffnung. Das brachte zwar die Levante, die Republiken der Adria und auch die Hansestädte in wirtschaftliche Schwierigkeiten, aber aufs Ganze gesehen erhielt die europäische Wirtschaft doch jene Antriebe, die sie bis auf den heutigen Tag zum Angelpunkt der Weltwirtschaft machten.

Es war jedoch nicht Europa allein, das an den Segnungen der neuen Entdeckungen Anteil hatte. Schon lange, bevor England auf der Bildfläche erschien und in einem viel menschlicheren Maß, als es die Briten je verstanden, gab Portugal auch den Ländern des Orients Anteil an den Früchten der europäischen Kultur.

Als die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts ihrem Ende zuging, vereinigte Portugal ein mächtiges Reich, dessen wirtschaftliche Stützpunkte ebenso viele Quellen des Reichtums für die einheimische Bevölkerung waren. Sofala, Mozambique, Mombasa, Malindi an der Ostküste Afrikas, Maska und Ormuz an der Einfahrt in den Persischen Golf, Diu auf der Halbinsel Guzarate, Daman, Bassein, Chaul, Goa, Honaware, Mangalore, Cannanore, Cochín, Quilon an der Westküste Indiens, Colombo und Manar auf Ceylon, Tenasserim in Siam, Pacem auf Sumatra, vor allem Malakka, der Treffpunkt sämtlicher Handelsstraßen aus Bengalen, Indonesien, Malaya, Macao und Tschang-tschou in China, deren Handelsbeziehungen bis nach Japan gingen. Aus den Faktoreien der Ostküste Afrikas kam das Gold, mit dem man die Waren des Morgenlandes kaufte, aus Indien kamen Baumwolle und Zucker, von den Sunda-Inseln die kostbarsten Spezereien, Nelkenpfeffer und Blutkraut; Ceylon, die Banda-Inseln und die Molukken lieferten Zimt und andere Gewürze; von Borneo kam Kampfer. Die Pfeiler dieses Großwirtschaftsraumes waren Afonso de Albuquerque strategisches Dreieck: Goa, Malakka, Ormuz.

Gewiß waren die wirtschaftlichen Gründe bei der Errichtung dieses großen Reiches ausschlaggebend gewesen, und auch hier hat menschliche Habgier und Ausbeutung nicht selten wahre Orgien gefeiert. Man lese nur die

Briefe des Francisco de Xavier. Aber sowohl die Könige wie ihre Admirale und Gouverneure wie auch die einzelnen Kaufleute fühlten sich der Kreuzzugs-idee verpflichtet. Aufs Ganze gesehen waren die religiösen und kulturellen Beweggründe ebenso ausschlaggebend wie die wirtschaftlichen. Man kann ohne Übertreibung sagen, daß die großartige Missionsbewegung des 16., 17. und 18. Jahrhunderts in Indien, China und Japan ohne die Unterstützung und Hilfe Portugals nicht möglich gewesen wäre. Schon der erste der großen Missionare, Francisco de Xavier, berichtet in seinen Briefen, wieviel er der Unterstützung der Portugiesen verdankt.

Auch an den sozialen Errungenschaften gab man den neuen Ländern Anteil. Die rückständigen Gebiete wurden nicht als Provinzen angesehen, sondern standen nur unter Schutzherrschaft; diese Art voranzugehen und die Freiheit der anderen Völker zu achten, war die Keimzelle zu friedlichem völkerrechtlichem Zusammenleben. Portugal hat die fremden Völker mit der Zeit als portugiesische Bürger anerkannt und keinen Unterschied in Bezug auf Rasse, Religion und Farbe gemacht. Es hat aus dieser Einstellung große Opfer gebracht. Hätte es nur wirtschaftlich gedacht, so hätte sich das Mutterland sehr viel mehr bereichern können. Dies tat es jedoch nicht, wenngleich natürlich auf die Dauer doch der Reichtum Asiens, Afrikas und Europas in Portugal zusammenfloß. Die portugiesische Verwaltung hatte darum im allgemeinen einen guten Ruf, der sich bis auf den heutigen Tag bewahrt hat. Heute bilden Portugal und seine überseeischen Länder eine geistige Einheit, die damals vor vierhundert Jahren grundgelegt wurde.

VII

Die Geschichte scheint sich zu wiederholen. 1487 führte die wirtschaftliche Abhängigkeit Europas vom Nahen Osten zur Umsegelung des Kaps der Guten Hoffnung durch Diaz und zur Auffindung des Seewegs nach Indien durch Vasco da Gama. Etwas mehr als 400 Jahre später steht Europa wieder vor der gleichen Frage, nachdem durch Lesseps diese weite Route zugunsten der kürzeren durch den Suezkanal außer Dienst gestellt wurde. Aber dieser Kanal hat sich als zerbrechliches Bindeglied zwischen West und Ost erwiesen und wird in dem Maß zerbrechlicher werden, als es den Sowjets gelingt, im Vorderen Orient Fuß zu fassen. Damals gelang es Europa, einen festen und sicheren Weg um das Kap der Guten Hoffnung zu finden, der die Macht des Islams bis heute brach. Es kann sich auch heute nicht um vorläufige Lösungen handeln. Kann man auch die alten Lösungen nicht einfach wiederholen, so geht es doch darum, einen Weg zu finden, der Europa unabhängig macht von den Zufälligkeiten der Nah-Ost-Politik und von den wirtschaftlichen Bedrohungen durch die Sowjets und der zugleich, ähnlich wie damals, denen verderblich wird, die gegen Recht und Gerechtigkeit die Handelsbeziehungen der Völker stören. Die Lehren der Vergangenheit können manches in neuem Licht zeigen, was bisher überlebt schien.