

hin und wieder mal auf. Als generelles Urteil aber ist es viel zu pauschal, bedürfte weit ausführlicherer Diskussion und detaillierterer Begründung mit konkreten Textanalysen. Knappe acht kaum ausgearbeitete Seiten im fünfzigseitigen Schlusskapitel sind angesichts der Brisanz der formulierten Kritik viel zu wenig.

Dies war allerdings das einzige Haar, das ich in der Suppe fand. Ansonsten ist der Band als Einstieg in die sozialwissenschaftliche Afrikaforschung uneingeschränkt zu empfehlen.

Gerhard Hauck

<https://doi.org/10.3224/peripherie.v42i1.17>

Franz Halbartschlager, Andreas Obenaus & Philipp A. Sutner (Hg.):
Seehandelsrouten. Wegbereiter der frühen Globalisierung. Wien:
 Mandelbaum 2019, 252 Seiten (<https://doi.org/10.1515/hzhz-2020-1429>)

Dass Globalisierungsprozesse weit länger zurück reichen als die oft kurzatmige Debatte etwa seit den 1990er Jahren vermuten lässt, ist eine inzwischen in interessierten Kreisen durchaus verbreitete Erkenntnis. Die konkreten Abläufe und regionalen bzw. transregionalen Zusammenhänge einer „Protoglobalisierung“ (9), wie sie hier in den Blick gerückt werden, verdienen daher Interesse und können zweifellos auch eine erhebliche Faszination ausüben. In acht Kapiteln werden in grober chronologischer Reihenfolge und gleichsam von Osten nach Westen wichtige Beispiele für spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Handelsbeziehungen und Transportwege präsentiert.

Den Anfang macht das Südchinesische Meer, dessen unterschiedliche Handelsrouten *Roderich Ptak* detailliert erläutert. Die Bedeutung der Region besteht nicht zuletzt in ihrer Rolle als „Segment der ‚Maritimen Seidenstraße‘“ (15). Es schälen sich insbesondere eine westliche, an den Küsten Indochinas sowie eine östliche Route entlang der Westküsten der Philippinen heraus. Ptak vergisst nicht den durchaus aktuellen Hinweis auf die Vielzahl von kleinen Inseln und Sandbänken, die das Navigieren erschwerten – und heute eine strategische Rolle spielen. Wie er dann anhand chinesischer Quellen eindrücklich zeigt, war die Westroute weitaus am wichtigsten; auf ihr wurden Handel und Diplomatie kombiniert. In beiderlei Hinsicht kam die Hegemonie Chinas deutlich zum Ausdruck. Zugleich zeigt sich auch die uneinheitliche Quellenlage, die wiederum Aussagen über China deutlich leichter macht als etwa über das Reich Srivaja im heutigen Indonesien.

Anders als in diesem überaus instruktiven Beitrag erfahren wir in den folgenden eine Menge nicht nur über die benutzten Routen, sondern auch über die gehandelten Waren, über die Organisation sowohl des Handels wie der Seefahrt sowie auch einiges über die Technik der eingesetzten Schiffe. *Stephan Köhler* zeigt dabei zunächst, wie der „mittelalterliche Atlantikhandel“ ausgehend von den Messen in Nordost-Frankreich, zumal in der Champagne überhaupt ab dem ausgehenden 13. Jahrhundert allmählich zu einem Seehandel wurde, nachdem er die Pole Norditalien und Flandern anfangs vor allem über die beschwerlichen Landwege verbunden hatte. Die Verlagerung war durch ein Bündel von Ursachen bedingt, zu denen nicht zuletzt neue

Finanzinstrumente gehörten, die dazu führten, dass die Bedeutung unmittelbarer Transaktionen auf den Messen zurückging. Aber auch Kriege – das Voranschreiten der Reconquista auf der Iberischen Halbinsel oder der Hundertjährige Krieg in Frankreich – verschoben die Transaktionskosten zugunsten der Seeroute. Zeitlich und geographisch anschließend skizziert *Philipp A. Sumer* den „Mutterhandel“, durch den ab dem Spätmittelalter vor allem Getreide aus dem Ostseeraum in die zunehmend auf Textilproduktion spezialisierten Niederlande gebracht wurde. Es entsteht ein einprägsames Bild von der Organisation des Handels durch Verträge mit den Schiffseignern, dem Versicherungswesen und den Warenbörsen bis hin zu Innovationen bei den eingesetzten Schiffen (Fleuten) und endlich den gesellschaftlichen und politischen Konsequenzen des verstärkten Getreideabsatzes, die konzentriert als zweite Leibeigenschaft bekannt sind. So wurden die Niederlande „zum Knotenpunkt einer immer stärker vernetzten Weltwirtschaft, Nordosteuropa hingegen zunehmend zur Peripherie“ (98).

Das erste im Buch behandelte Fallbeispiel für das globale Ausgreifen vom westlichen Europa betrifft erneut die Verlagerung eines Handelssystems vom Land auf die See: Der transsaharanische Goldhandel, ausgehend vom südwestlichen Sahel, wurde nun an die Guinea-Küste verlagert, wo, wie *Franz Halbartschlagler* nachzeichnet, im Rahmen der *Carrera da Mina* eine portugiesische Faktorei das Gold aufnahm und vor allem während der ersten drei Viertel des 16. Jahrhunderts Portugal einen erheblichen Edelmetallzufluss sicherte. Neben weiteren, weniger bedeutsamen Warenarten spielte bald auch der Versklavungshandel eine wichtige Rolle, von dem die portugiesischen Händler als Pioniere an der Küste profitierten. Als Tauschwaren dienten wie auch in folgenden Jahrhunderten Textilien, daneben Metallzeugnisse. Als weitere Effekte der portugiesischen Präsenz zeigen sich einerseits Bestrebungen zur Segregation und andererseits Ansätze christlicher Mission, die Halbartschlagler als „Akkulturation“ versteht (132).

Noch weit folgenreicher war der spanische transatlantische Silbertransport, der kurz nach der ersten Überfahrt von Christoph Columbus im Rahmen der streng regulierten *Carrera de Indias* zwischen lizenzierten Häfen in der Karibik einerseits, in Andalusien andererseits einsetzte. *Bernd Hausberger* gibt einen detaillierten Einblick in die recht ausdifferenzierte Institutionalisierung dieses offiziellen Handels, an den sich einschließlich der Piraterie zahlreiche nicht offizielle Formen anlagerten. Die Gegenrichtung des Handels wurde hier nicht von Tauschwaren, sondern von Artikeln bestimmt, die Bedürfnisse der „Oberschicht“ unter den „Spanier(n) in Lateinamerika“ (151) befriedigten, einschließlich großer Mengen von Wein, aber auch von Büchern. Wie Hausberger eigens anmerkt, war der Versklavungshandel als einer der wichtigsten Zweige des transatlantischen Verkehrs nicht teil der *Carrera de Indias*, weil Versklavte unmittelbar von der afrikanischen Küste nach Amerika transportiert wurden. Das in Gegenrichtung verschiffte Silber war größtenteils Zahlungsmittel für die umfangreichen Exporte nach Amerika, in geringerem Maße Eigentum des spanischen Fiskus. Zwar gelang es der aufkommenden niederländischen, englischen und französischen Konkurrenz nur in begrenztem Maße, das spanische Handelsmonopol zu brechen, wichtiger aber war der Weiterfluss des Edelmetalls, der, wie Hausberger

abschließend bemerkt, ungeachtet des säkularen Abflusses von Edelmetall nach Asien vermutlich dem „europäische(n) Fernhandel“ sowie der „Warenproduktion bis hin zur englischen Industrialisierung“ zugutegekommen ist (156).

Ganz unmittelbar erfolgte der Edelmetall-Fluss nach Asien durch die Manila-Galeone, die – ebenfalls streng reguliert – zwischen Manila und Acapulco an der mexikanischen Pazifikküste verkehrte. *Eberhard Crailsheim* beschreibt die Etablierung der Route von Amerika aus, insbesondere die Erkundung der schwierigen Rückfahrt über den Pazifik, ebenso wie die Kollisionen unterschiedlicher Handelsinteressen, die etwa die gegenseitige Abschottung der Vizekönigreiche Neu-Spanien (Mexiko) und Peru zur Folge hatte. Dadurch wurde auch der Weitertransport der asiatischen Konsumgüter, die die Galeone im Austausch mit dem amerikanischen Edelmetall beförderte, massiv eingeschränkt.

Das Scheitern oder die wesentliche Modifikation einer geplanten oder doch erhofften Seehandelsroute ist Gegenstand der Studie von *Andreas Obenaus* über englische Bestrebungen zur Auffindung einer Nordroute nach Asien. In der Frühen Neuzeit, um die es hier geht, spielte weniger die später viel diskutierte Nordwest-Passage als vielmehr der Versuch einer Nordumfahrung Asiens eine Rolle. Die Erfolge verschiedener Chartergesellschaften, die gehofft hatten, einen einträglichen Handel mit englischen Wollstoffen aufzuziehen, beschränkte sich aber auf Beziehungen mit Häfen am Weißen Meer und allgemein mit Russland. Im Gegenzug konnten sich die englischen Kaufleute Zugang zu einer von ihnen selbst in Russland etablierten Produktion von Schiffstauen sichern, neben anderen charakteristischen Produkten der Region wie Fellen, Wachs und Talg.

Abschließend gibt *Dietmar Rothermund* einen Überblick über den maritimen Teehandel im Rahmen der europäischen Expansion. Er holt dabei recht weit aus und verfällt gelegentlich ins Anekdotische, verdeutlicht aber die zentrale Rolle sowie unterschiedliche Ausrichtung der niederländischen und britischen Ostindien-Kompanien. Es werden die Grundlagen erkennbar, auf denen mit dem 19. Jahrhundert zumal in Großbritannien Tee zum Massenkonsumgut wurde. Die gleichzeitige Lösung der Probleme der britisch-indischen Handelsbilanz durch die Opium-Kriege gegen China bleibt allerdings außerhalb der Betrachtung.

Insgesamt bietet das Buch teilweise durchaus faszinierende Einblicke in ganz unterschiedliche Formen, welche eine Proto-Globalisierung auf den Weltmeeren konkret angenommen hat.

Reinhart Kößler

<https://doi.org/10.3224/peripherie.v42i1.18>

Heiko Wegmann: *Vom Kolonialkrieg in Deutsch-Ostafrika zur Kolonialbewegung in Freiburg. Der Offizier und badische Veteranenführer Max Knecht (1874-1954)*. Freiburg i.Br.: Rombach 2019, 580 Seiten

Von der deutschen Nationalgeschichte aus gesehen ist die Kolonialgeschichte ein weit entfernter Nebenstrang, sowohl geographisch als auch mental – so lautet ein „pragmatisches Narrativ“ (24), das sich in der frühen Bundesrepublik herausgebildet