

Abschnitt I.

Die Technik des Handels.

I. Die Schifffahrt.

Die Entwicklung des Handels in Asien ist auf das engste mit jener der Schifffahrt verknüpft. Erst der Bau grosser Schiffe macht es möglich, den Unbilden der Meere zu widerstehen und zugleich Proviant für lange Monate und schützende Bewaffnung für Landungen und für Zusammenstösse mit Seeräubern mitzuführen. Andererseits gestattet der sehr hohe Gewinn eine fortwährende Verbesserung des Schiffbaues. Ungeahnte Schätze kommen aus dem fernen Westen nach Europa. Verschiedene Staaten wetteifern um den Handel in Edelmetallen und Gewürzen.

Zuerst wird der Kampf mit den Waffen geführt, wobei die befestigten Hafenplätze den Stützpunkt bilden. Aber es zeigt sich, dass die schnellere Beweglichkeit und die bessere Armierung eines Schiffes den Sieg entscheiden, was den Wettbewerb in der Technik der Schifffahrt hervorruft. So sind es im 16. Jahrhundert die Spanier und Portugiesen, die im Monopolbesitz des überseeischen Handels mehr auf die Bewaffnung als auf die maritime Tüchtigkeit der Schiffe Wert legen, während im 17. Jahrhundert die Holländer die Herrschaft zur See nicht sowohl durch die Waffen als durch ihre verbesserte Schifffahrt erlangen. Brauchbare Schiffskarten werden gedruckt und jährlich verbessert; die Küsten werden unter-

sucht und die besten Wege ausgekundschaftet ¹⁾. Schiffer-
schulen werden errichtet und die Prüfungen für die Führung
der Schiffe aufs sorgfältigste überwacht.

Von den Holländern erlernen auch die Engländer die ver-
besserte Technik und vervollkommen dieselbe ihrerseits im
18. Jahrhundert.

Während so in Europa durch den Wetteifer der Nationen
der Seeverkehr beschleunigt und verbilligt wird, bleiben die
asiatischen Völker ganz unthätig. Die Schifffahrt der Japaner
und Chinesen, der Inder und Mohammedaner war Jahrhunderte
alt, da zwischen Aegypten und Persien, Indien und China und
selbst bis Japan asiatische Boote verkehrt hatten; die Fahrzeuge
waren aber nur Küstenschiffe, meist flach und breit gebaut.
Die heute noch üblichen Modelle unterscheiden sich — soweit
man nach alten Abbildungen annehmen darf — nur sehr wenig
von denen, welche vor Jahrhunderten üblich waren.

Die Landung der Portugiesen und Spanier veränderte diese
Küstenschifffahrt. Der mohammedanische Handel über Aegypten
und Persien nach Europa wurde vollkommen zerstört. Nicht
nur durch militärische Kraft wurde dieser Erfolg erreicht, son-
dern noch mehr durch die Verbilligung der asiatischen Produkte
infolge der Vereinfachung des Handels. Die Mitwirkung der
zahlreichen Zwischenhändler, die Durchfuhrzölle und das Um-
laden wurden beseitigt. In der eigenen Niederlassung in Asien
wurden die Waren direkt vom Produzenten erworben und gingen
mit den jährlich segelnden Booten direkt nach Europa. In
diesem wirtschaftlichen Kampf siegte stets derjenige Teil,
welcher die bessere Technik der Schifffahrt sich nutzbar machte.

In China und Japan bestand kein Exporthandel wie in
Indien und Persien. Im Chinesischen Meer fand nur ein sehr
geringer und nicht regelmässiger Austausch statt. Meistens
war es nur ein Verkehr der Küstenbevölkerung zwischen den
benachbarten Inseln.

¹⁾ So wurde z. B. erst von den Holländern die Durchfahrt zwischen
China und Formosa nach Japan erforscht und regelmässig befahren.
Durch die Benutzung dieser geschützten Strasse an Stelle der sehr ge-
fährlichen See jenseits von Formosa wurde die Gefahr des Schiffs-
verlustes wesentlich verringert.

Als die Spanier in Manila eine Niederlassung errichteten, bildete sich dort ein Zentralpunkt, wo chinesische und japanische Dschunken landeten.

Die Chinesen kamen meistens im Dezember und gingen Ostern zurück. Im Jahre 1598 ¹⁾ waren bereits 15 000 Chinesen ausserhalb der Festungsmauern Manilas ansässig und 400 Schiffe aus den verschiedensten Häfen Chinas landeten jährlich. In gleicher Weise wurde der Handel nach Malakka, Patani, Batavia und vielen andern Küstenplätzen betrieben, während in Japan die ständige Ansiedelung der Chinesen verboten war; sie durften sich vielmehr nur während des Handelsbetriebes im Lande aufhalten. Zwar wurde später ein besonderer Teil von Nagasaki den Chinesen eingeräumt, wo sie Gebäude errichten durften, aber auch von dort mussten sie nach Beendigung des Handels wieder abreisen. 1684 brachten 200 Dschunken ungefähr 10 000 chinesische Kaufleute und Schiffer nach Japan. 1685 wurde die Zahl der Dschunken auf 70 beschränkt.

Die Schifffahrt Japans hat niemals eine solche Ausdehnung erlangt. Im Dezember 1598 ²⁾ kamen zwei Fahrzeuge nach Manila und auf offener See wurde noch ein weiteres japanisches Boot von 50 Lasten Rauminhalt gekapert; dasselbe brauchte 25 Tage für die Reise von Japan nach Manila ³⁾. Jyeyasu regelte die Schifffahrt Japans. Die Zahl der Schiffe, welche jährlich den Spaniern Lebensmittel brachten, wurde genau bestimmt und Pässe wurden für dieselben ausgestellt, um den Piratenhandel zu verhindern. Die Schiffe gingen im Oktober und März mit nördlichen Winden von Nagasaki weg und kehrten im Juni oder Juli unter dem Einfluss des südwestlichen Monsunwindes zurück ⁴⁾.

Die spanischen Kaufleute hatten keine eigenen Schiffe, sondern verfrachteten auf den königlichen Schiffen ihre Waren. Bei der Abreise von Manila war (1600) eine Exportsteuer von 2 % an die königliche Kasse zu entrichten. Die Fracht von Manila

¹⁾ De Bry, Bd. IX. Anhang. S. 69.

²⁾ De Bry, Bd. IX. Anhang. S. 69.

³⁾ De Bry, Bd. IX. Anhang. S. 74.

⁴⁾ Morga S. 341; auch Rein, Bd. II. S. 612.

bis Acapulco betrug 40 kastilische Dukaten (400 Mk. G.?) per Tonne und war im Hafen von Acapulco zu zahlen. Ausserdem wurden 10 % Zoll für den Import und Verkauf in Mexiko von der spanischen Regierung erhoben ¹⁾. In ähnlicher Weise ist auch der sehr unbedeutende Handel mit Japan auf königlich spanischen Schiffen betrieben worden.

Die Japaner unterhielten einen regelmässigen, wenn auch sehr beschränkten Verkehr mit Siam und Patani, auch gingen vereinzelte Schiffe nach Mexiko und Batavia. Diese Unternehmungen hatten auf den Schiffsbau in Japan keinen Einfluss. Die Küstenboote wurden unverändert auch für weitere Fahrten benutzt. Ein Ansatz zur Entwicklung zeigt sich, als Adams auf Befehl des Jyeyasu zwei grosse Schiffe von 80 und 120 Lasten zimmerte (vgl. S. 49 u. 50), welche von holländischer Bauart beeinflusst waren. Als dann aber die inneren Wirren im Lande die Politik der Abschliessung begünstigten, wurde der Bau grösserer Schiffe als von 500 t Rauminhalt gänzlich verboten. Damit war die Schifffahrt wieder auf den Küstenverkehr, wie vor 1542, angewiesen. Noch 1803 waren die grössten Schiffe 100 Fuss lang, ungemein breit und 16—20 000 Pud (ca. 327 t) gross ²⁾.

Die Portugiesen haben zunächst auf chinesischen Dschunken den Verkehr mit Japan angeknüpft. Mendez Pinto hatte eine Flotte von neun Dschunken in Ningpo ausgerüstet. Erst später, wahrscheinlich nach der Gründung von Macao (1557), vielleicht aber auch schon von Ningpo oder Chincheo aus, wurde die regelmässige Schifffahrt eingerichtet. Zuerst scheint alle zwei Jahre ein grosses Fahrzeug nach Bungo gesegelt zu sein ³⁾; dann wurde jedes Jahr von Macao aus ein solches nach Hirado expediert ⁴⁾.

Wie bei den Spaniern war auch bei den Portugiesen die Schifffahrt von der Regierung staatlich geleitet. Alle portu-

¹⁾ Morga S. 343.

²⁾ Golownin, Bd. II. S. 119.

³⁾ Linschotten; auch Rein, Bd. II. S. 611.

⁴⁾ Kämpfer, Bd. II. S. 59. Pasius 1609. S. 21: „Daher müssen die Jesuiten sich einschränken mit Speis und Kleidern, da Schiff dieses Jahr ausbleibt.“

giesischen Kaufleute waren gezwungen, gegen entsprechende Frachtberechnung ihre Waren in das nach Japan gehende staatliche Schiff zu verladen, da der Handel alle Kosten tragen musste¹⁾. Auf Befehl des Königs von Portugal durfte nur ein Schiff jährlich nach Hirado segeln, so dass der Umsatz beschränkt blieb. Durch diese Massregel sollte verhindert werden, dass der Markt in Japan überfüllt und die Preise gedrückt wurden. Aus demselben Grunde unterblieb die Absendung des Schiffes, sobald sich der Verkauf in Nagasaki durch Krieg oder sonstige Schwierigkeiten verzögerte²⁾.

Der einzelne Kaufmann empfand zwar solche Bevormundung als eine grosse Ungerechtigkeit³⁾; wie richtig aber diese Handelspolitik war, zeigte sich, als die Holländer und Engländer den Markt mit Waren überschwemmen und der dadurch entstehende Preisrückgang Verluste und schliesslich die Aufgabe des Handels für die Engländer zur Folge hatte.

Durch das Interesse der Kaufleute und der Kapitäne an einer möglichst wertvollen Fracht auf diesem jährlich einmal fahrenden Schiff entstand häufig eine derartige Ueberladung, dass das Schiff leichter der Gefahr des Unterganges ausgesetzt war⁴⁾. Der Verlust ganzer Schiffe war eine der wesentlichsten Belastungen des Handels. Die Befrachtung eines Schiffes schwankte (1568 und 1599) im Wert zwischen 400 000 Kronen

¹⁾ Sendschreiben 1568. S. A: „Copey aines Brieffs, von dem Ehrw. Vatter Organtino auss Bressia, geben zu Goe den 28 December im Jar 1568.“ S. 2: „Grosse Ungerechtigkeit, so der Schiffobrist mit den Kaufleuten brauchet, in dem er sie zwang, dass sie sich mit ihrer Kauffmannsschatz in kain anderes Schiff, dann in das seine begeben durfften.“

²⁾ Sendschreiben 1588. S. 1: „Dises Jahr Schiff nicht abgefahren wegen Kriegszeiten und weil Ladung nicht verkauft.“ Sendschreiben 1599. S. 34: „Die zu Macao haben gedacht, dass durch den Tod des Taicosama Unruhen entstanden und daher Portugiesen am Handel verhindert seien. Daher beschlossen nicht dieses (1599) Jahr nach Japan zu gehen, da wenn der ‚Junco‘ mit seiner Waare nach dort ist und ein neues Schiff kommt, sie an ihrer Waare viel verlieren. Dann wo viel War ist, wirdt sie unwerdt. Aber es war anders, der ‚Junco‘ war untergegangen.“

³⁾ Sendschreiben 1568. S. 2.

⁴⁾ Sendschreiben 1568. S. 2 und 3.

(2 400 000 S.Mk.)¹⁾ und 600 000 Dukaten (3 600 000 S.Mk.)²⁾. Das Schiff ging (1632) Mitte Juli von Macao ab und kehrte im November mit dem nördlichen Monsum zurück³⁾.

Die Kaufleute, welche einen Handel nach Japan treiben wollten, mussten vom portugiesischen Rat in Indien eine besondere Erlaubnis dazu erhalten. War eine solche nicht vorhanden, so mussten 5 % für Reisespesen und Unterhalt an den König gezahlt werden⁴⁾. Wollte ein Kaufmann in Japan zurückbleiben, so musste er von der Rückfracht weitere 2 % zahlen⁵⁾. Meistens aber betrieb der Rat von Macao selbst auf eigene Rechnung den Handel⁶⁾.

An Stelle des einen grossen Schiffes wurden im 17. Jahrhundert auch mehrere kleine Schiffe verwendet, z. B. 1636 vier und 1637 sechs Schiffe⁷⁾.

Die Holländer betrieben in ganz ähnlicher Weise die Schifffahrt. Bei ihnen war durch die Monopolisierung des asiatischen Handels in den Händen der Ostindischen Compagnie jede Konkurrenz von vornherein ausgeschlossen. Die Anzahl der Schiffe richtete sich nach dem Umsatze, der erzielt werden sollte. Meistens wurden mehrere kleine Schiffe verwendet, da die Rückfracht nicht wie bei den Spaniern und Portugiesen nur nach einem Stapelplatz, sondern nach verschiedenen Plätzen gebracht wurde⁸⁾. Auch wurde der Verlust durch Untergang oder Raub dadurch verringert, da leichter ein grosses Schiff als drei kleine verloren gehen konnte. Während die Ladung eines grossen portugiesischen Schiffes allein einen Wert von 2,4—3,6 Millionen Silbermark repräsentierte, stellte sich der Wert des 1672 bei

¹⁾ Sendschreiben 1568. S. 4: „insollichem Schiff 400 000 Cronen verloren“. Sendschreiben 1599. S. 34: „welcher undergang einen so grossen schaden gethan, da allein an gelt 400 000 Cronen und mehr als 70 Portugeser sambt vielen andern zu grund gegangen“.

²⁾ Sendschreiben 1585. S. 57. — ³⁾ Rechteren S. 81.

⁴⁾ Rechteren S. 81. — ⁵⁾ Rechteren S. 81.

⁶⁾ Rechteren 1630. S. 81. Kein anderer Kaufmann, sondern nur der Rat der Stadt selbst befrachtete das Schiff. Der Profit wird gleich verwendet für Sold der Soldaten und Bau von Fortificationen.

⁷⁾ Hagenauer S. 101 und 126.

⁸⁾ Hagenauer S. 77 u. ff. 1634 Yacht „Venlo“ nach Taiwan; Yacht „Grol“ nach Batavia und Yacht „Wapen van Delft“ nach China.

Formosa gescheiterten Schiffes „Kuilenburg“ mit Ladung nur auf 418 000 S.Mk. ¹⁾).

In der Zeit von 1651—1775 sind 28 Schiffe verloren gegangen, also alle $4\frac{1}{2}$ Jahr ging ein Schiff zu Grunde; Mannschaft und Ladung wurde häufig gerettet ²⁾).

Die Schiffe kamen meistens mit den günstigen Südwestwinden im Monat September nach Japan ³⁾). Hagenauer segelte 1634 am 26. November von Nagasaki wieder ab und kehrte am 29. Dezember nach Batavia zurück ⁴⁾).

Die Anzahl der Schiffe schwankte beständig. Mit der Beschränkung des Handels ging naturgemäss die der Schifffahrt Hand in Hand. Waren im Anfange des 17. Jahrhunderts sieben bis neun Schiffe gekommen, so kamen bald nur noch vier (1674) ⁵⁾, 1717 nur noch zwei ⁶⁾). Auch in den folgenden 150 Jahren beschränkte sich der Verkehr auf ein bis zwei Schiffe, da die Rückfracht für ein drittes Schiff nicht lohnte ⁷⁾).

II. Der Nebenhandel.

Jedes Jahr ⁸⁾ wird in Goa, dem Sitz des portugiesischen Vizekönigs von Indien, ein Schiff für die Reise nach Japan bestimmt, welche im ganzen drei Jahre dauert. Im April segelt man von Goa nach Malakka und von dort bei günstigem Wind nach Macao, wo neun Monate Station gemacht wird, bis das Schiff vom folgenden Jahr angelangt ist. Der Kapitän dieses japanischen Schiffes hat die Gewalt eines Vizekönigs und übt dieselbe nicht nur über sein Schiff, sondern auch über Macao

¹⁾ Lauts S. 227 gibt 209 056 fl. an.

²⁾ Thunberg, Bd. II. Abschn. 2. S. 7.

³⁾ Kämpfer Bd. II. — ⁴⁾ Hagenauer S. 77.

⁵⁾ Lauts S. 232. Kämpfer. — ⁶⁾ Lauts S. 241.

⁷⁾ Meijlahn 1760: „so dass bei Verminderung des Verdienstes und Erhöhung der Kosten und Risico für drittes Schiff kein Vortheil sei“.

⁸⁾ De Bry, Bd. II. S. 5 ff. 20. 68. Linschotten hat uns eine genaue Beschreibung von der Reise, die er 1584 in portugiesischen Diensten ausführte, überliefert. Seinen Aufzeichnungen sind die folgenden Angaben entnommen.