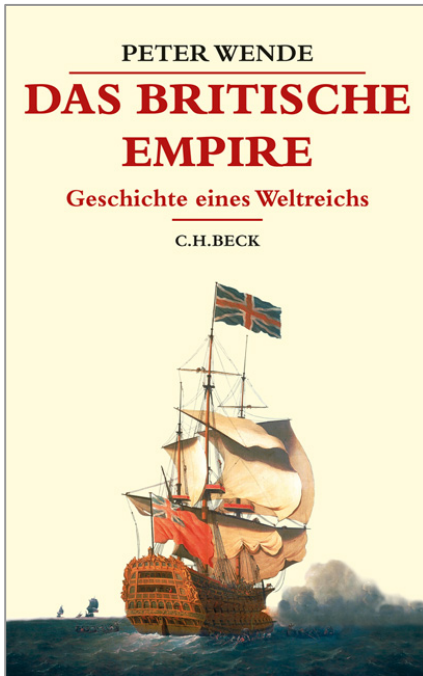


**Unverkäufliche Leseprobe**



**Peter Wende**  
**Das Britische Empire**  
Geschichte eines Weltreichs

367 Seiten, Gebunden  
ISBN: 978-3-406-62458-2

– I –

## VORGESCHICHTE

Im August des Jahres 1415 eroberten portugiesische Truppen die afrikanische Hafenstadt Ceuta an der östlichen Einfahrt zur Straße von Gibraltar; und zwei Monate später, am 25. Oktober, errang das Heer des englischen Königs Heinrich V. bei Azincourt einen eindrucksvollen Sieg über die zahlenmäßig überlegene Streitmacht des französischen Herrschers Karl VI.: beides bedeutsame militärische Ereignisse – wenn auch mit höchst unterschiedlichen Folgen. Die Eroberung Ceutas steht durchaus noch in Zusammenhang mit der iberischen *Reconquista* – der Jahrhunderte währenden Kämpfe der christlichen Staaten auf der Pyrenäenhalbinsel gegen die moslemische Vorherrschaft –, doch da die Araber bereits vom portugiesischen Boden vertrieben waren, verfolgte man jetzt den traditionellen Gegner über die Meerenge hinaus bis nach Afrika und begnügte sich nicht damit, lediglich reiche Beute zu machen: Die eroberte Hafenstadt wurde vielmehr zum Marinestützpunkt ausgebaut – zum Schutz des eigenen Handels und als Basis für weitere Unternehmungen im marokkanischen Raum. Überdies konnte man nun Einfluß auf den Karawanenhandel durch die Sahara gewinnen, denn Ceuta war ein bedeutender Umschlagplatz für den Warenverkehr im Mittelmeerraum. Zudem war einer der Befehlshaber auf portugiesischer Seite Prinz Heinrich, dem man später den Beinamen «Der Seefahrer» zulegte, weil er im Laufe der folgenden Jahre die maritimen Aktivitäten Portugals nachhaltig initiierte und förderte, über die später der Seeweg nach Indien erschlossen und die portugiesische Kolonialmacht etabliert wurde. Mit der Einnahme Ceutas begann – historisch gesehen – die überseeische Expansion Europas und eine neue welthistorische Epoche, das Zeitalter der Entdeckungen, die meist schon bald in Eroberungen umschlugen.

Für die Zeitgenossen blieb Ceuta gleichwohl allenfalls ein Randergebnis – im Gegensatz zur Schlacht von Azincourt und ihren unmittelbaren militärischen und politischen Auswirkungen. Denn der englische König Heinrich V. sah mit diesem spektakulären Sieg vor aller Welt seinen Anspruch auf den französischen Thron bestätigt. Damit war eine weitere Phase des hundertjährigen Krieges eingeleitet, der bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts die politischen und ökonomischen Energien Englands binden, ja über Gebühr strapazieren sollte. Und während im

Mittelmeerraum italienische Handelsstädte sowie die beiden iberischen Monarchien im 15. Jahrhundert darangingen, die überseeische Expansion Europas einzuleiten, blieb England daher trotz seiner atlantischen Randlage auf den europäischen Kontinent fixiert.

Die Ursachen hierfür waren vielfältig. Krone und Adel, beide normannischen Ursprungs, waren, nicht zuletzt auf Grund bestehender Rechts- und Besitzverhältnisse, traditionsgemäß auf Frankreich hin orientiert. Von 1066 bis zum Ende des hundertjährigen Krieges hatte der englische König stets auch über – oft sogar ausgedehnte – Teile Frankreichs geherrscht. Das hoch- und spätmittelalterliche England war kein Inselstaat. Allerdings war das Interesse der Krone immer wieder darauf gerichtet, die politische Einheit der Insel herzustellen. So wurde Wales unterworfen, und englische Herrscher hatten mehrfach versucht, Schottland untertan zu machen. Später geriet dann auch Irland ins Visier englischer Expansionsbestrebungen, die damit freilich auf die unmittelbaren Grenzbereiche Nordwesteuropas beschränkt blieben.

Ähnliches gilt für ökonomische Strukturen und Interessen. Im Mittelalter war England noch keine Handelsmacht, und da jeder Handel mit der Insel von Natur aus maritim sein mußte, auch noch keine Seemacht. Trotz der häufigen militärischen Expeditionen nach Frankreich gab es keine königliche Flotte, statt dessen waren bei solchen Unternehmungen die fünf Hafenstädte Hastings, Dover, Sandwich, Romney und Hythe nach geltendem Lehnrecht verpflichtet, ihre Schiffe zur Verfügung zu stellen; als Gegenleistung hatten diese *cinque ports* dafür bestimmte Privilegien erhalten. Auch über eine nennenswerte Handelsflotte verfügte England damals noch nicht. Als Endpunkt großer europäischer Handelsrouten wurde die Insel vorwiegend von ausländischen Kauffahrtsschiffen angesteuert. Begehrte Importwaren lieferten die Hanse und aus dem Mittelmeerraum vorwiegend italienische Kaufleute. Dies war durchaus auch im Interesse der königlichen Finanzverwaltung, denn Ausländer waren leichter zu besteuern – vor allem dann, wenn sie, wie die Hanse, über ein Monopol verfügten. Und auch die englischen Exporte – zunächst vorwiegend Wolle, später auch zunehmend Tuche – wurden anfangs von Ausländern besorgt, bis sich nach und nach auch Einheimische als Händler betätigten. Von einem Fernhandel konnte allerdings auch dann nicht die Rede sein, denn diese Händler bedienten vor allem Antwerpen als den nächstgelegenen Stapelplatz.

Angesichts der engen Bindung seiner ökonomischen und politischen

Interessen an den europäischen Kontinent blieb England im ersten Jahrhundert des Zeitalters der Entdeckungen Außenseiter bzw. Nachzügler. Die einzige Ausnahme waren die beiden Reisen, die John Cabot 1497 und 1498 im Auftrag der englischen Krone unternahm. Kurz zuvor noch hatte Bartolomé, der Bruder von Christoph Kolumbus, als er an den Höfen von Paris und London für das kühne Projekt seines Bruders warb, von Heinrich VII. einen ablehnenden Bescheid erhalten. Doch als der gebürtige Genuese und venezianische Staatsbürger Giovanni Cabotto, seit 1495 als Kaufmann unter dem Namen John Cabot in Bristol ansässig, sich erbot, einen kürzeren Weg nach Indien bzw. direkt zur Gewürzinsel *‘Cipango’* zu finden, gewährte ihm der englische Monarch ein entsprechendes Entdeckerpatent. Heinrich sah England wohl angesichts des Erfolgs von Kolumbus ins Hintertreffen geraten und stattete daher Cabot und dessen Söhne mit dem Recht aus, «auf eigene Kosten ... alle möglichen Länder, Gegenden und Gebiete der Heiden und Ungläubigen ... aufzufinden, zu entdecken und zu untersuchen, soweit sie bisher den Christen unbekannt waren».<sup>1</sup>

Im Mai 1497 segelte Cabot schließlich mit einem kleinen Schiff und nur 18 Mann Besatzung nach Westen. Vom Verlauf der Reise ist kaum etwas überliefert. Als man jedoch am 6. August wieder in Bristol eintraf, lautete die Erfolgsmeldung, daß man eine bislang unbekannte ferne Küste jenseits des Meeres für England in Besitz genommen habe. Bis heute besteht keine letzte Klarheit darüber, wo genau die Expedition gelandet war; es gilt jedoch als wahrscheinlich, daß Cabot, der sich selbst in China wähnte, wohl Neufundland erreicht hatte. Obwohl er bei seiner Rückkehr keinerlei Schätze geladen hatte, motivierte der Erfolg hinreichend für die Ausrüstung einer zweiten Reise. Diesmal verließen fünf Schiffe im Mai 1498 den Hafen von Bristol. Eines kehrte, nachdem es in Seenot geraten war, schon bald zurück. Von den anderen samt ihrem Oberbefehlshaber Cabot fehlt bis heute jede Spur. Dennoch wurden von Bristol aus noch einige weitere Reisen nach Westen unternommen. Von der einen brachte man 1502 sogar drei Eskimos mit nach England. Und 1508 versuchte Cabots Sohn Sebastian vergeblich, eine Nordwest-Passage zum Orient zu erschließen, trat dann aber in spanische Dienste, denn in England war das Interesse an weiteren überseeischen Unternehmungen vorerst erlahmt. König Heinrich VIII. (1509–1547) war vielmehr wieder bestrebt, im Kampf gegen Frankreich Ruhm auf europäischen Schlachtfeldern zu erringen.

So fand die europäische Expansion zunächst auch weiterhin ohne englische Beteiligung statt. Erst zur Mitte des 16. Jahrhunderts wurden unter veränderten Bedingungen abermals Expeditionen organisiert und Aktivitäten entfaltet, mit denen eine Entwicklung eingeleitet wurde, die in der Errichtung eines weltumspannenden Handels- und Kolonialreichs gipfelte.

Am Anfang stand eine vorwiegend ökonomisch bedingte Krisensituation. Einerseits hatte England auf der Basis moderner Produktionsweisen der Landwirtschaft so etwas wie eine kleine ›industrielle Revolution‹ erlebt, nicht zuletzt durch eine rasch expandierende Textilproduktion. Andererseits begannen die Tuchexporte seit der Jahrhundertmitte zu sinken, was dramatische Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft und damit auf die allgemeinen Lebensverhältnisse zur Folge hatte. Ursache dieser ökonomischen Krise war nicht nur die angesichts zunehmender internationaler Konkurrenz sinkende Nachfrage für englische Produkte auf dem mitteleuropäischen Markt, sondern auch die Auswirkungen wachsender politischer Spannungen zwischen dem protestantischen England und Spanien als der Vormacht der Gegenreformation. Als Herrscher über die spanischen Niederlande ließ Philipp II. wiederholt den wichtigen Stapelplatz Antwerpen für englische Kaufleute sperren, bis dieser Hafen schließlich mit dem Aufstand der Niederländer gegen die spanische Herrschaft seine bisherige Bedeutung für den internationalen Warenaustausch einbüßte.

Die Krise des wichtigsten exportabhängigen englischen Wirtschaftszweiges erzwang einerseits die Suche nach neuen Märkten und Absatzwegen für den Tuchhandel und andererseits die Erschließung neuer Investitionsmöglichkeiten für das bislang im Textilgewerbe gebundene Kapital. Hinzu kamen neue Vermögen, die im Zusammenhang umfangreicher Transaktionen – nach der Säkularisation kirchlichen Landbesitzes – erworben worden waren und nun gewinnbringende Anlagemöglichkeiten erforderten.

Große Gewinnspannen versprachen in erster Linie entweder Unternehmungen, die, orientiert an der Beute der Spanier in Mexiko und Peru, zu Gold- und Silberschätzen in Übersee führten oder zur unmittelbaren Teilhabe am lukrativen Fernhandel mit den begehrten Erzeugnissen des fernen Orient, vor allem dem Gewürzhandel. Für dergleichen Projekte ließ sich nun in London Kapital aufbringen, und dementsprechend war es der private Sektor, von dem die entscheidenden Impulse für die großen

Entdeckungsexpeditionen und Handelsfahrten in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ausgingen.

Mit diesen neuen, auf Übersee ausgerichteten merkantilen Interessen befand sich England durchaus im Einklang mit den kontinentaleuropäischen Tendenzen. Überall nahm die Nachfrage nach Luxusgütern, nach wertvollen Textilien wie Samt und Seide und bald auch Baumwolle, nach Zucker und Gewürzen, nach Gold- und Silberwaren, d.h. vor allem nach Gütern überseeischer Provenienz auf nachgerade spektakuläre Weise zu. Wenn davon entscheidende Impulse für einen weltweiten Fernhandel ausgingen, in dem z.B. in Südamerika erbeutetes Silber letztendlich nach Asien transferiert wurde, um so den Bedarf europäischer Konsumenten an Gewürzen zu decken, dann stand damit nicht das Interesse Europas an neuen Absatzmärkten, sondern an exotischen Importen am Anfang des Ausbaus eines globalen merkantilen Systems, an dem nun auch die englischen Kaufleute teilhaben wollten.

Dem standen jedoch zunächst bedeutsame Hindernisse entgegen, denn England konnte hier nur noch als Nachzügler agieren. Allzu spät hatte man realisiert, daß die Insel nach der Entdeckung Amerikas aus ihrer europäischen Randlage ins Zentrum eines neuen atlantischen Beziehungsgeflechts gerückt war. Denn die Welt, so schien es, war bereits aufgeteilt. Nachdem Spanien und Portugal 1479 im Frieden von Alcacovas ihre Einflußsphären an der afrikanischen Westküste gegeneinander abgegrenzt hatten, teilten sie nach der ersten Reise von Kolumbus 1494 im Vertrag von Tordesillas die Welt entlang des 46. Längengrades untereinander auf: Alles, was westlich dieser Demarkationslinie «gefunden und entdeckt worden ist ... und ... gefunden und entdeckt werden wird», sollte dem König von Spanien gehören. Für den östlichen Bereich galt das gleiche für Portugal, dem somit der Seeweg nach Asien und Brasilien vorbehalten war, während Spanien den übrigen amerikanischen Kontinent für sich in Anspruch nehmen konnte. Tatsächlich wurden diese Ansprüche weitgehend eingelöst. Im Osten stießen die Portugiesen bis nach China und Japan vor und nahmen vor allem entscheidenden Einfluß auf den lukrativen Gewürzhandel, dessen Zentren Goa und die Molukken waren. Im Westen, in Mittel- und Südamerika, errichteten hingegen die Spanier ihr Imperium und beuteten systematisch dessen reiche Edelmetallvorkommen aus. Dies hieß zugleich, daß, wer immer sich noch an der Aufteilung der überseeischen Welt beteiligen wollte, entweder Konflikte mit den seit 1580 unter einer Krone vereinten Spanien und Portugal ris-

kierte oder versuchen mußte, auf Gebiete auszuweichen, die noch nicht von den iberischen Mächten kontrolliert wurden. Die Engländer taten sowohl das eine als auch das andere.

So verließen England im Jahr 1553 drei Segler unter dem Kommando Sir Hugh Willoughbys mit Kurs nach Norden und mit dem Ziel, eine neue Route nach Asien zu erschließen, nahezu gleichzeitig brachen drei mit Kanonen bestückte Handelsschiffe mit Kurs nach Süden auf, um an der westafrikanischen Küste – also im portugiesischen Einflußbereich – Gold, Elfenbein und Pfeffer zu laden. Beide Unternehmungen waren privat, sie wurden von eigens zu diesem Zweck gegründeten Aktiengesellschaften finanziert. Und sie blieben diesmal nicht Episode, sondern fanden Nachahmung und Fortsetzung. Mit Fug und Recht läßt sich daher der Auftakt zur Ouvertüre der Geschichte des englischen Empire auf das Jahr 1553 datieren.

In der Jahrhundertmitte, vor allem seit Sebastian Cabot, der Sohn des Entdeckers John Cabot, 1547 nach England zurückgekehrt war, flammte die Diskussion um eine nördliche Route nach Asien erneut auf, und so war es das Ziel der von Sir Hugh Willoughby und seinem Lotsen Richard Chancellor geleiteten Expedition, eine Nord/Ost-Passage zu erschließen. Nachdem sie erfolgreich das Nordkap umrundet hatten, wurde die kleine Flotte zersprengt. Von Willoughby verlor sich jede Spur im arktischen Winter. Chancellor hingegen entdeckte statt eines neuen Seeweges nach Indien die unermessliche Weite des russischen Reiches. Er erreichte das heutige Archangelsk, nahm von dort Verbindung mit Zar Iwan IV. auf und kehrte mit vielversprechenden Konzessionen für einen künftigen Handel mit Moskau zurück, so daß bereits 1555 eine entsprechende Handelsgesellschaft in London gegründet wurde (*Muscovy Company*). Daneben unternahmen einzelne Schiffe nach 1556 noch hie und da den Versuch, weiter im Nordosten vorzustoßen, doch ohne jeden Erfolg.

Hartnäckiger war man hingegen bei der Suche nach einer Nord/West-Passage, denn es herrschte allgemein die Ansicht, der amerikanische Kontinent bilde lediglich eine schmale Landbarriere auf dem Weg nach China. Unter dieser Voraussetzung hatte 1576 Sir Humphrey Gilbert – der später versuchen sollte, die erste englische Kolonie auf amerikanischem Boden zu gründen – einen Traktat mit dem Titel *A Discourse of a Discovery for a New Passage to Cataia* veröffentlicht, und im selben Jahr brach Martin Frobisher auf, diesen Weg zu finden. Er erreichte statt

dessen zunächst die Küste Grönlands und wandte sich von dort nach Westen, um die nächste größere Bucht, in die er einlief, «Frobisher Straße» zu nennen, da er sie für das Eingangstor der ersehnten Wasserstraße hielt. Bestärkt in diesem Glauben wurde er durch den Anblick der Eskimos, die seiner Meinung nach «wie Tartaren» aussahen. Einen von ihnen nahm Frobisher mit zurück nach Bristol; zudem hatte er auch Gesteinsbrocken mitgebracht, die nach Meinung der Experten goldhaltig waren. Von diesem Moment an trat das wissenschaftliche Ziel der Erkundung einer Nord/West-Passage vollständig in den Hintergrund. Statt dessen wurde eine mit königlichem Freibrief ausgestattete Handelsgesellschaft gegründet, die zwei weitere Reisen Frobishers finanzierte. Von der letzten, zu der er mit einer Flotte von fünfzehn Schiffen aufgebrochen war, brachte er 1350 Tonnen mühsam abgebautes Gestein mit, in dem Glauben, es sei goldhaltig. Tatsächlich jedoch war es Pyrit, d.h. Schwefelkies, und als man die Hoffnung auf Gold schließlich begraben mußte, machte die Gesellschaft bankrott, und Frobisher ging später gemeinsam mit Drake auf Piratenfahrten in die Karibik.

Auf Frobisher folgte der wohl bedeutendste Navigator des elisabethanischen Zeitalters, John Davis, der sich wiederum ganz auf die Entdeckung der Nord/West-Passage konzentrierte und zwischen 1585 und 1587 drei Fahrten unternahm, die zumindest eine vertiefte Kenntnis des Küstenverlaufs zwischen Grönland und Neufundland erbrachten. Noch weiter nach Westen stieß 1610 Henry Hudson vor, der mit der Entdeckung der nach ihm benannten Meeresbucht den Zugang zum Land nördlich der großen nordamerikanischen Seen eröffnete. Ihm folgten Robert Bylot und William Baffin, die, indem sie die Zugänge zum Jones Sound und Lancaster Sound entdeckten, dem Ziel so nahe kamen wie keiner zuvor. Statt dessen jedoch resümierte Baffin in seinem Bericht an seine Auftraggeber, die Aktionäre der *North-West Company*, «daß es im Norden ... weder eine Passage noch eine Hoffnung auf eine Passage gibt».

In dem Maße, wie die Entdeckungsreisen der Engländer regelmäßig an unwirtlichen Küsten in Eis und Schnee endeten und gleichzeitig die Fahrten um das Kap der Guten Hoffnung zur seemännischen Routine wurden, wenn es darum ging, zu den Schätzen Asiens vorzustößen, verlor sich schließlich das Interesse an der Erschließung einer neuen Passage nach Osten. England sollte nicht, wie die iberischen Mächte, auf dem Wege über die Entdeckung neuer Landmassen und Wasserwege zu

einem Kolonialreich gelangen, sondern in seiner Nachzüglerrolle mit Erfolg die Monopole der Vorreiter in Frage stellen und attackieren. Nicht zuletzt die oft nur notdürftig als Handelsfahrten getarnten Beutezüge der elisabethanischen Seefahrer wiesen neue Wege, an deren Ende das Britische Empire stand. Wagemutige Seefahrer und Kaufleute, aber auch Abenteurer wie Sir John Hawkins und Sir Francis Drake, die ausprobierten, wie rigoros Spanien seine Monopolansprüche im mittel- und südamerikanischen Raum durchzusetzen bereit war, standen am Anfang, und sie waren ihrerseits bereit, Gewalt gegen Gewalt zu setzen. Bewußt gingen sie ein hohes Risiko ein, denn im Falle eines Erfolges lockten hohe Gewinne. So ließen sich bei einem Einsatz von etwa 7000 Pfund für die Ausrüstung einer Expedition mit drei Schiffen mit einigem Glück Waren bzw. Beute im Wert von ca. 30 000 Pfund nach Hause bringen.

Als John Hawkins 1562 zu seiner ersten Unternehmung in die Karibik aufbrach, ließ er sich von der durchaus zutreffenden Beobachtung leiten, daß spanische und portugiesische Schiffe nicht in der Lage waren, die wachsende Nachfrage nach afrikanischen Sklaven in den spanischen Besitzungen in Westindien zu befriedigen. So drang er zunächst in portugiesisches Hoheitsgebiet in Westafrika ein, um dort z.T. mit Gewalt 300 Sklaven in seinen Besitz zu bringen, die er mit Zustimmung der lokalen Behörden, an die er entsprechende Zölle und Abgaben entrichtete, nach seiner Ankunft in Westindien verkaufte. Beladen mit Zucker und Häuten kehrte die kleine Flotte nach England zurück. Der kommerzielle Erfolg war spektakulär. Sofort wurde eine zweite Reise organisiert, diesmal sogar mit stiller Beteiligung von Königin Elisabeth und einigen Mitgliedern des königlichen Rates.

Abermaliger Erfolg ermutigte 1567 zu einem dritten Unternehmen, nun mit sechs Schiffen, darunter zwei aus der königlichen Flotte. Doch jetzt stellte ein von Spanien herangegelnder Konvoi unter dem Kommando des neuen spanischen Vizekönigs die Eindringlinge im Hafen von Vera Cruz, wo die Engländer vor einem Sturm Zuflucht gesucht hatten. Nur mit Hilfe eines entschlossenen Manövers gelang Hawkins mit zwei kleinen Schiffen die Flucht, und er erreichte schließlich mit Mühe und Not und lediglich weniger als 50 von ursprünglich 408 Mann Besatzung den Hafen von Plymouth. Dieses Mal deckte der Erlös der Beute nicht einmal die Kosten der Finanziere.

Hawkins' Unternehmungen zeigen deutlich, wie rasch friedlicher Handel in Seeräuberei umschlug. Auf seiner letzten Fahrt hatte er vor

der afrikanischen Küste portugiesische Schiffe gekapert, ohne daß England sich mit den iberischen Mächten im Kriegszustand befand, und in der Karibik pflegte Hawkins seine Preisvorstellungen gegenüber seinen Abnehmern schließlich mit Waffengewalt durchzusetzen. Bei Francis Drake, der 1567 noch unter Hawkins als Kapitän gedient hatte, traten von Anfang an räuberische Beutezüge an die Stelle von Handelsfahrten. Zwischen 1569 und 1572 segelte Drake mindestens dreimal in die Karibik, um Beute zu machen; schließlich gelang es ihm, den jährlichen spanischen Silbertransport aus den Minen von Peru mit Hilfe entfloherer Sklaven auf der Landenge von Panama aufzubringen. Als er mit reichen Schätzen nach England zurückkehrte, betrug sein Anteil an der Beute mehr als 30 000 Pfund, damals ein riesiges Vermögen. Auch seine berühmte Weltumseglung, zu der er 1577 mit drei Schiffen auslief und die offiziell das Ziel hatte, Möglichkeiten für die Errichtung englischer Stützpunkte südlich des Rio de la Plata zu erkunden, wurde zugleich in der Absicht unternommen, die spanischen Häfen an der südamerikanischen Westküste zu plündern. Dort angelangt, kaperte er u.a. ein Schiff mit den Erträgen aus den königlichen Silberminen. Um die reiche Beute sicher nach Hause zu bringen, entschloß sich Drake zur Heimreise auf der westlichen Route und vollbrachte so die erste Erdumrundung eines englischen Schiffes. Drei Jahre nach seiner Ausfahrt, am 26. September 1580, lief er nach einer abenteuerlichen Reise in den Hafen von Plymouth ein. Über die reichen Schätze an Bord, die zum Teil in die königlichen Kassen flossen, lassen sich allenfalls Vermutungen anstellen; man munkelte, die Investoren hätten 4700 % Gewinn eingestrichen. Um ihrer Anerkennung angemessenen Ausdruck zu verleihen, schlug die Königin im folgenden Jahr Drake an Bord seines Schiffes, der «Golden Hind», deren Nachbau heutzutage am Londoner Themseufer zu besichtigen ist, zum Ritter.

Aber nicht nur in der westlichen Hemisphäre, wo Handel schon bald in kriegerrische Aktionen umschlug, versuchten Engländer im Zeitalter Elisabeths I. sich ihren Anteil an den Schätzen der neu entdeckten Welt zu sichern. Am 31. Dezember 1600 gewährte die Königin einer Gruppe von insgesamt 101 Anteilseignern, die für eine erste Reise zusammen 30 000 Pfund aufgebracht hatten, ihren Schutzbrief für das Handelsmonopol mit «Ostindien und anderen Inseln und Ländern in dieser Gegend». Dies war die Gründungsurkunde für *The Governor and Company of Merchants of London, Trading into the East-Indies*, kurz: die *East India-Company*.

Die Londoner Kaufleute waren dabei dem offenkundig nachahmenswerten Beispiel der Holländer gefolgt, die in den Jahren zuvor mehrere einträgliche Reisen um das Kap der Guten Hoffnung unternommen hatten. Darüber hinaus hatte sich gezeigt, daß die klassische Route für den Import von Waren aus dem Orient, die über Land von Indien aus durch Persien zu den Häfen der Levante führte, weder sicher genug war noch mit dem rentableren Seetransport auf die Dauer würde konkurrieren können. So hatten die Erfahrungen mit der erst 1581 gegründeten *Levant Company* vor allem dazu geführt, daß man nun in Konkurrenz zu den Portugiesen und auch den Holländern direkten Zugang nach Indien bzw. zu den Gewürzinseln zu gewinnen suchte. 1601 stach die erste Flotte der neugegründeten Gesellschaft mit Kurs auf Java und Sumatra in See und kehrte zwei Jahre später mit einer riesigen Ladung Pfeffer nach London zurück, was den Eignern einen Profit von durchschnittlich 20 % bescherte und damit genügend Anreiz für weitere Reisen lieferte.

Nun war der Befehlshaber dieses ersten Konvois der *East India-Company* zwar ausdrücklich angewiesen worden, das Unternehmen «in a merchantlike course», d.h. als friedliche Handelsfahrt durchzuführen, gleichwohl aber war er autorisiert, andere Schiffe zu kapern, sollte sich gefahrlos dazu Gelegenheit bieten; Handel und Seeräuberei waren offensichtlich in allen fernen überseeischen Regionen unauflöslich miteinander verschränkt. Und mit den zunehmenden Aktivitäten englischer Kaufleute und Seeleute in dieser Form des Fernhandels wurden die Grundlagen für die englische Seemacht der Zukunft geschaffen. Das zeigte sich vor allem beim Schiffsbau: Die Gesamttonnage der englischen Schiffe hatte sich zwischen 1570 und 1630 verdoppelt.

Dabei gab es im England des 16. Jahrhunderts noch keinen Unterschied zwischen Kriegs- und Handelsschiff, zumal die Galeere, das klassische Kriegsschiff der mediterranen Seemächte in der frühen Neuzeit, in den rauen Gewässern der Nordsee und des Atlantik nur bedingt einsatzfähig war. Statt dessen wurde an den westeuropäischen Küsten seit der Mitte des 15. Jahrhunderts ein neuer Schiffstyp entwickelt, der den Anforderungen der nun üblichen räuberischen Seereisen entsprach: hochseetüchtig, klein und wendig und damit manövrierfähiger als die hochbordigen, schwerfälligen Koggen des Mittelalters. So war die Mehrzahl britischer Kauffahrteischiffe in den 80er Jahren des 16. Jahrhunderts lediglich in der Lage, ca. 100 jener Fässer Bordeauxweines zu transportieren, die alsbald zur Maßeinheit für die Tonnage eines Schiffes wur-

den. Segler, wie z.B. die *Golden Hind*, mit der Drake die Erde umsegelte, waren ca. 20 m lang, 7 m breit und maßen 4 m vom Deck bis zum Kiel. Freilich waren diese Schiffe im Vergleich etwa zu denen der Spanier und Portugiesen stärker mit Kanonen bestückt, denn seit der Mitte des 16. Jahrhunderts waren die englischen Eisengießereien in der Lage, den heimischen Schiffseignern in großer Zahl relativ preiswerte gußeiserne Kanonen zu liefern. Schiffe dieser Bauart waren für lange Seereisen mit umfangreicher Ladung nur bedingt geeignet, doch sie bewährten sich nicht nur glänzend als Kaperschiffe, sondern auch dann, wenn sie zur Verstärkung der königlichen Flotte herangezogen wurden. Denn selbst wenn sich die Krone gelegentlich, wie etwa unter Heinrich VIII., um den Aufbau und den Unterhalt einer starken Kriegsflotte bemühte, so war bereits Elisabeth I. wieder darauf angewiesen, nicht nur zur Abwehr der Armada 1588, sondern für die gesamte Dauer des langen Seekriegs gegen Spanien die Schiffe der Freibeuter in Dienst zu nehmen.

Dieser Krieg – der erste Seekrieg der neueren europäischen Geschichte – war zunächst eine maritime Abwehrschlacht der Engländer gegen die drohende spanische Invasion, wurde dann aber auch vorwiegend als Kaperkrieg geführt. Seit 1585 stachen jedes Jahr zwischen ein- und zweihundert Schiffe von England aus in See, um Beute zu machen, die sich im Durchschnitt im Jahr auf 200 000 Pfund belief – ein Betrag, der fast die Höhe der jährlichen Einkünfte der Krone erreichte. So mobilisierte der Krieg als Mittel staatlicher Politik den Einsatz von beträchtlichem privatem Kapital in Unternehmungen, die zugleich Ehre und Profit versprachen. Und nicht nur Kaufleute finanzierten dergleichen kriegerrische Unternehmungen, sondern auch Mitglieder des hohen Adels wie der Earl of Cumberland und zahlreiche Vertreter der Gentry, des niederen Adels.

Der Krieg Englands gegen Spanien kann daher, sowohl von englischer als auch von spanischer Seite aus betrachtet, keineswegs nur als Kampf der Vormacht der katholischen Gegenreformation gegen die protestantische Führungsmacht England verstanden werden. Für beide Seiten ging es auch um künftige Positionen in Übersee. Mithin drängten vor allem maßgebliche, finanzstarke Kreise in London darauf – nach dem Scheitern aller Versuche, eine Nord-Ost-Passage zu eröffnen –, nun mit Gewalt in das spanisch-portugiesische Kolonialreich einzudringen. Dazu bedurfte es der staatlichen Unterstützung, und deswegen trachtete man danach, für überseeische Unternehmungen, seien sie nun merkanti-

ler oder kolonialer Natur, einen königlichen Freibrief zu erhalten. Doch solange der Krieg nicht offen ausgebrochen war, hatte sich die Königin immer wieder gesträubt, die mächtigste Militärmacht Europas zu provozieren, in der klugen Einsicht, daß ein Krieg gegen Spanien die politische Existenz des protestantischen England aufs Spiel setzen konnte und in jedem Fall die Finanzen der Krone ruinieren würde. Andererseits war es gerade ihre prekäre Finanzlage, die Elisabeth immer wieder veranlaßte, sich zumindest verdeckt und geheim an lukrativen Offensiven in das spanische Überseeimperium zu beteiligen; für Drakes Fahrten stellte sie sogar Schiffe der königlichen Marine zur Verfügung. Und da Monopole dem Staat beträchtliche Einnahmen garantierten, war die Königin gegen Ende ihrer Regierungszeit sogar bereit, eine Gesellschaft wie die *East-India Company* zu lizenzieren, deren erklärtes Ziel es war, portugiesisch-spanische Monopolansprüche zu ignorieren.

Bereits zu Beginn erwiesen sich private Initiativen mithin als die treibende Kraft der englischen Expansionsbestrebungen nach Übersee bzw. dementsprechender imperialer Neigungen. Dies darf allerdings nicht zu dem Schluß verleiten, schon im 16. Jahrhundert habe innerhalb einer sich allmählich formierenden, begrenzten englischen Öffentlichkeit ein allgemeines Interesse an überseeischen Unternehmungen geherrscht. Selbst gebildete Engländer jener Epoche waren, wie zahlreiche Selbstzeugnisse belegen, in erster Linie an religiösen Fragen sowie den Belangen lokaler oder allenfalls nationaler Politik interessiert. Nur eine kleine, allerdings schon bald ungemein aktive Minderheit unter den Londoner Kaufleuten und sonstigen Finanziers bei Hofe oder in der Regierung erkannte schon frühzeitig das Zukunftspotential weltweiter ökonomischer und politischer Aktivitäten und suchte dafür durch gezielte Propaganda zu werben.

Zu diesen Initiatoren zählten neben kühl kalkulierenden Kaufleuten, die in der Regel das finanzielle Risiko der überseeischen Unternehmungen trugen, vor allem auch Männer, die nicht nur auf Beute aus waren, sondern auch von Abenteuer- und Entdeckerlust, d.h. von Gier und Neugier getrieben waren. Neben John Hawkins und Francis Drake waren so gebildete Edelleute darunter wie der einflußreiche Höfling Sir Walter Raleigh und sein exzentrischer Halbbruder Sir Humphrey Gilbert oder der aus Cornwall stammende Landedelmann Sir Richard Grenville, allesamt typische «Renaissancemenschen», die danach trachteten, das Ideal des kühnen, gebildeten Tatmenschen bis hin zur Stilisierung zu verkör-

pern und vorzuleben. So berichtet etwa der Chronist vom Tod Gilberts 1583, er habe Sir Humphrey zuletzt während eines gewaltigen Sturmes auf dem Achterdeck seines Schiffes sitzen sehen, ein Buch lesend, von dem man annimmt, es habe sich hierbei um Sir Thomas Morus' «Utopia» gehandelt, und daraus zitierend dem Nachbarschiff zugerufen: «Sind wir nicht zur See wie auf Land dem Himmel stets gleich nahe», ehe sein Schiff in den Wogen verschwand.<sup>2</sup> Und Sir Richard Grenvilles Tod 1591 wurde Legende, weil er allein mit seinem Schiff, der *Revenge*, den Kampf gegen 50 spanische Kriegsschiffe aufnahm.

Am Hof Elisabeths gab es eine kleine aber einflußreiche Gruppe mit dem Staatssekretär Sir Francis Walsingham als ihrem Sprecher, die für eine aggressive Politik gegenüber der spanischen Weltmacht eintrat und entsprechende überseeische Aktivitäten befürwortete. Wenn es darum ging, hierfür Argumente zu sammeln und sie der Öffentlichkeit oder gar der Königin zu Gehör zu bringen, bediente man sich dabei der Federn versierter Propagandisten wie des Geistlichen und Geographen Richard Hakluyt (gest. 1616) und seines Schülers Samuel Purchas. Allesamt militante Protestanten, vertraten sie die Ansicht, daß England in der Auseinandersetzung mit der von Spanien angeführten Gegenreformation nur werden bestehen können, wenn es den Kampf auch als Handels- und Kolonialmacht aufnehme. Beispielhaft hierfür ist die von Hakluyt 1584 im Auftrage Sir Walter Raleighs verfaßte Denkschrift *A Discourse of Western Planting*, mit deren Hilfe die tatkräftige Unterstützung der Königin für die Gründung einer englischen Kolonie an der amerikanischen Küste gewonnen werden sollte. Hier sind alle damals denkbaren Argumente für eine überseeische Expansion Englands zusammengetragen. Vor allem werden englische Siedlungskolonien als Weg aus der ökonomischen und sozialen Krise der Epoche gepriesen: Sie könnten dringend notwendige Absatzmärkte für die einheimische Tuchproduktion bereitstellen und darüber hinaus als preiswerte Bezugsquellen nicht nur für exotische Luxusgüter, sondern vor allem für Schiffbaumaterialien dienen. Gleichzeitig könnten sie als Ventil für den von den Zeitgenossen befürchteten Bevölkerungsüberschuß des Mutterlandes dienen, indem sie Siedlungsraum für Bettler, Vagabunden und sonstige gescheiterte Existenzen wie auch für entlassene Soldaten böten. Darüber hinaus könnten Kolonien als strategische Stützpunkte im Kampf gegen Spanien fungieren – vor allem als Basen für Angriffe auf die Silberflotten – und zugleich zusätzliche Anreize für Schifffahrt und Flottenbau liefern sowie ausreichend Gele-

genheiten für die militärische Ertüchtigung der Jugend. Schließlich predigte der Geistliche Hakluyt die Ausbreitung des christlichen Glaubens in Übersee und zwar der wahren, der protestantischen Konfession statt der Irrlehren des spanischen Antichristen. War diese Schrift ursprünglich auch nur für die Augen der Königin bestimmt, so wandte sich Hakluyt vier Jahre später mit seinem Sammelwerk *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation* an die Öffentlichkeit, um mit dieser Sammlung englischer Pionier- und Heldentaten dem jungen, kräftigen Nationalgefühl des elisabethanischen England neue Vorbilder und Argumente zu liefern und zugleich dessen politische Energien in einem neuen nationalen Expansionsprogramm zu bündeln. Und tatsächlich trat mit den ersten tastenden Versuchen, auf amerikanischem Boden englische Siedlungen einzurichten, bereits unter Elisabeth die englische Expansion nach Westen in eine qualitativ neue Phase.

Hierfür waren in mehrfacher Hinsicht die Voraussetzungen gegeben, besonders als Folgen der ökonomischen Umbruchsituation des 16. Jahrhunderts. Auf der einen Seite existierte mit den Opfern dieser Entwicklung nun ein beträchtliches Auswandererpotential, auf der anderen Seite konnten ihre Gewinner das nötige Kapital bereitstellen, um zwar riskante, aber zugleich offenkundig profitträchtige überseeische Siedlungen zu finanzieren. Allerdings bot sich zur gleichen Zeit Irland als Alternative an, denn seit den 70er Jahren bemühte man sich zunehmend, die englische Herrschaft über die Insel durch die Einrichtung von Siedlungskolonien zu festigen. Dabei ergriff die englische Regierung die Initiative. Nach der Niederschlagung des Aufstands des Grafen Desmond im südirischen Munster 1567 übereignete die Krone dessen eroberte Ländereien 35 englischen Grundherren, die ihrerseits bis zum Ende des Jahrhunderts ca. 12 000 Siedler ins Land holten; Irland wurde damit zur ersten englischen Kolonie. Und es war kein Zufall, daß die Initiatoren der ersten Versuche, an der amerikanischen Küste englische Siedlungskolonien zu gründen, über entsprechende Erfahrungen in irischen Unternehmungen verfügten: Humphrey Gilbert und dessen Halbbruder Walter Raleigh.

1578 war es Gilbert gelungen, von Königin Elisabeth einen Freibrief zu erhalten, der ihn ermächtigte, «Länder der Barbaren, die noch nicht im Besitz eines christlichen Königs sich befinden», seinerseits namens der englischen Krone und als deren Lehen in Besitz zu nehmen, zu besiedeln und zu befestigen. Wenn man diese Formel dem im Vertrag von Tordesillas formulierten allgemeinen Rechtsanspruch der Spanier

auf sämtliches Land westlich des 46. Längengrades entgegensetzte, argumentierte man dabei auf der Basis des gemeinen englischen Rechts, demzufolge sich Eigentumsansprüche in erster Linie auf de facto Besitz gründen. Gleichzeitig allerdings wußte man sehr wohl, daß man sich gegebenenfalls nur mit Waffengewalt werde behaupten können, denn erst kurz zuvor, 1564, hatten die Spanier eine Kolonie französischer Hugenotten aus ihrer 1562 an der Küste Floridas gegründeten Siedlung vertrieben. Doch es sollten noch vier Jahrzehnte vergehen, bis Engländer jenseits des Atlantiks endgültig Fuß faßten.

Zunächst einmal scheiterten zwei Versuche Gilberts, überhaupt die amerikanische Küste zu erreichen. 1578 hatte er zwar eine Flotte von 10 Schiffen versammeln können, doch kaum hatte man die heimischen Gewässer verlassen, kündigten die einzelnen Kapitäne ihm den Gehorsam auf, um auf eigene Rechnung ihre gewohnte Seeräuberei wieder aufzunehmen. Daraufhin warb Gilbert, zunächst erfolgreich, mit dem Projekt, in Übersee für gläubige englische Katholiken ein Exil zu schaffen, wo sie vor den einheimischen Zwangsgesetzen sicher waren. Doch auch dieses Projekt scheiterte 1582 aus finanziellen Gründen, obwohl der Plan von der Regierung unterstützt wurde. Im folgenden Jahr endlich stach er mit 5 Schiffen in See, nachdem er die Kosten für diese Expedition durch den Verkauf von Grundstücken in seinen künftigen Kolonien finanziert hatte. An Bord befanden sich 260 Mann, darunter Maurer, Zimmerleute und Schmiede, und obwohl für eine solche Besatzung zu wenig Nahrungsmittel geladen waren, so war doch für Unterhaltung gesorgt durch eine kleine Schar von Gauklern und Tänzern, von denen Gilbert erwartete, sie würden gegebenenfalls die wilden Ureinwohner des unbekannten Kontinents angemessen beeindrucken. Nach sieben entbehrungsreichen Wochen auf See erreichten vier Schiffe Neufundland, wo Gilbert inmitten der internationalen Gemeinde der Neufundlandfischer namens der Königin eine ebenso feierliche wie zunächst folgenlose Landnahme vornahm. Danach nahm er mit drei Schiffen Kurs nach Süden, verlor ein weiteres Schiff in den gefährlichen Küstengewässern und beschloß demoralisiert die Heimfahrt, auf der am 9. September 1583 der kleine Segler *Squirrel* mit Gilbert an Bord nördlich der Azoren in einem heftigen Sturm versank.

Trotz dieses eklatanten Mißerfolgs knüpfte Walter Raleigh bereits im folgenden Jahr an die Unternehmung seines Halbbruders an. Wenn auch ohne finanzielle Unterstützung durch die Königin, so doch mit ihrer aus-

drücklichen Billigung, ließ er durch zwei von der Karibik nach Norden vorstoßende kleine Schiffe die amerikanische Küste erkunden. Sie landeten auf der dem heutigen North Carolina vorgelagerten Inselkette und stießen dort auf fruchtbares Land und offenkundig friedliche Eingeborene, von denen sie zwei nach London mitnahmen. Sie kehrten mit der frohen Botschaft zurück, jenseits des Atlantiks gebe es paradiesische Gefilde. Diese wurden zu Ehren der jungfräulichen Königin *Virginia* genannt, und Elisabeth ihrerseits schlug Raleigh zum Ritter, der unverzüglich die nächste Reise vorbereitete. Da seine Königin nicht nur abermals jedes offizielle staatliche Engagement vermied und darüber hinaus Raleigh ausdrücklich verbot, selbst das Unternehmen anzuführen, nahm 1585 eine Flotte von sieben Schiffen unter dem Kommando von Sir Richard Grenville Kurs nach Westen. An Bord befanden sich außer den Besatzungen noch hundert Siedler.

Die kleine Flotte erreichte programmgemäß das vorgesehene Ziel, und auf Roanoke Island wurde die erste befestigte englische Siedlung auf amerikanischem Boden errichtet. Doch statt Siedlungsarbeit zu verrichten, unternahmen die Kolonisten, stets auf der Suche nach Schätzen, ausgedehnte Streifzüge und lebten ansonsten auf Kosten der Eingeborenen. Die daraus folgenden Konflikte mit den in der Region ansässigen Stämmen und die angesichts des ausbleibenden Nachschubs wachsenden Versorgungsschwierigkeiten führten schließlich dazu, daß die Siedler bereits nach einem knappen Jahr die Gelegenheit nutzten, auf einer Flotte Drakes, der nach einem Beutezug durch die Karibik die Kolonie anlief, allesamt nach England zurückzukehren. Als vierzehn Tage später Grenville dann doch mit sechs Schiffen, 400 Soldaten und Seeleuten sowie Vorräten für ein Jahr eintraf, fand er Roanoke verlassen. Er ließ jedoch eine kleine Schar von 15 Mann dort zurück, bevor er sich auf Beutefahrt in die Karibik begab.

Bereits im nächsten Jahr rüstete Raleigh, durch die bisherigen Fehlschläge keineswegs entmutigt, abermals eine umfangreiche Expedition aus, die 150 Siedler – darunter diesmal auch 15 Frauen – an die amerikanische Küste brachte. Die 15 Männer, die Grenville im Jahr zuvor in Roanoke zurückgelassen hatte, waren aber spurlos verschwunden. Entgegen allen ursprünglichen Absichten, diesmal auf dem Festland einen günstigeren Platz für eine Ansiedlung zu finden, blieben die Neuankömmlinge abermals auf Roanoke, wo zum ersten Mal auf amerikanischem Boden ein englisches Kind geboren und, als Enkelin John Whites,

des Anführers der Siedler, auf den Namen Virginia getauft wurde. White kehrte auf Drängen der Siedler schon bald auf dem letzten ihm verbliebenen Schiff – die anderen waren unter Führung seines meutern- den portugiesischen Lotsen auf Kaperfahrt gegangen – nach England zurück, um künftige Unterstützung für die Kolonie zu sichern. Doch der Seekrieg gegen Spanien, insbesondere die maritime Abwehrschlacht gegen die Armada im Jahre 1588, durchkreuzte diese Pläne. Auch nach dem Sieg galten andere Prioritäten; Energien und Kapital wurden nun vornehmlich in den Kaperkrieg gegen die spanische Kolonialmacht investiert. Erst 1590 gelang es White, abermals eine Fahrt nach Roanoke zu organisieren. Doch die Siedler waren und blieben verschwunden, weder er noch alle, die ihm folgten, fanden je auch nur eine Spur von ihnen.

Dieser erneute Fehlschlag bedeutete zugleich das vorläufige Ende aller Bemühungen, in Übersee englische Kolonien zu gründen. Sir Walter Raleigh, der über lange Zeit unermüdliche Initiator, Finanzier und Schirmherr solcher Unternehmungen, hatte, folgt man Schätzungen der Zeitgenossen, mit diesen Expeditionen den größten Teil seines Vermögens, nämlich mehr als 30 000 Pfund, verloren. Gleichwohl machte er sich 1595 nun höchstpersönlich auf, um im südamerikanischen Guyana, im Gebiet des Orinoco, endlich das sagenhafte Goldland *El Dorado* zu finden.

Mit dem Scheitern der ersten überseeischen Kolonisationsprojekte endete die Ouvertüre der Gestaltung und des Aufstiegs des Britischen Empire. Die künftigen Leitmotive waren eingeführt: Handel, Seemacht und Kolonien; und die künftigen Schwerpunkte des Kolonialreiches – erst Nordamerika, dann Indien – waren markiert und das durchgängig vorherrschende Kompositionsprinzip entworfen: das Wechselspiel von individuellen Unternehmungen und staatlicher Politik, das später das britische Weltreich als Erfolgsmodell unterschiedlicher Ausformungen einer vielfältigen «public-private-partnership» erscheinen lassen sollte. Doch zunächst standen der Realisierung großer Kolonisationsprojekte übertriebene Erwartungen eines individuellen Gewinnstrebens, das keinen Atem für langfristige Investitionen hatte, immer wieder im Weg, und so scheiterte eine Vielzahl disparater kurzatmiger Initiativen schon im Ansatz. So war die Generation der Händler, die sich an den schnellen Profiten freibeuterischer Unternehmungen orientierte, nicht in der Lage, den Rat des Staatsmannes und Philosophen Francis Bacon zu befolgen, bei der Gründung von Kolonien zunächst einmal bereit zu sein,

zwanzig Jahre Verluste in Kauf zu nehmen, bevor sich eine Rendite einstelle. Statt dessen erlahmte vorerst die Bereitschaft englischer Kaufleute und Adliger, in neue Amerikaprojekte zu investieren, und damit auch das Interesse der Krone an weiteren überseeischen Unternehmungen. Es vergingen nahezu zwei Jahrzehnte, bis nach der Jahrhundertwende mit den ersten dauerhaften Koloniegründungen in Nordamerika die Grundsteine für ein solides Fundament des künftigen Empire gelegt wurden.