

Mark Häberlein und Markus A. Denzel (Hrsg.)

**Handbuch globale Handelsräume und Handelsrouten**



# Handbuch globale Handelsräume und Handelsrouten

---

Von der Antike bis zur Gegenwart

Herausgegeben von  
Mark Häberlein und Markus A. Denzel

**DE GRUYTER**  
OLDENBOURG

ISBN 978-3-11-043757-7  
e-ISBN (PDF) 978-3-11-042803-2  
e-ISBN (EPUB) 978-3-11-042807-0

**Library of Congress Control Number: 2023942756**

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2024 Walter de Gruyter GmbH, Berlin/Boston  
Einbandabbildung: goldhafen / DigitalVision Vectors / © Getty Images  
Satz: Meta Systems Publishing & Printservices GmbH, Wustermark  
Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

[www.degruyter.com](http://www.degruyter.com)

# Inhalt

Mark Häberlein/Markus A. Denzel

**Einleitung — 1**

Brigitte Borell

**1 Maritime Handelsrouten der antiken Welt — 15**

Mark Häberlein

**2 ‚Seidenstraßen‘: Landhandelsrouten in Asien, 1. bis 19. Jahrhundert — 51**

Angela Schottenhammer

**3 Der Indische Ozean und das Chinesische Meer vor den europäischen Handelskompanien, ca. 1. bis 16. Jahrhundert — 89**

Markus A. Denzel

**4 Kontinentaleuropa 250–1620 — 135**

Max Ritter

**5 Byzanz und die islamische Welt, 7.–13. Jahrhundert — 195**

Georg Christ

**6 Der Mittelmeerraum 1200–1500 — 229**

Stephan Selzer/Ulf Christian Ewert

**7 Nord- und Ostseeraum 500–1600 — 261**

Werner Scheltjens

**8 Handelsrouten vom Sund bis Sibirien 1500–1850 — 305**

Jürgen G. Nagel

**9 Indischer Ozean und Malaiischer Archipel, 16. bis 20. Jahrhundert — 343**

Heinrich Lang

**10 Der Mittelmeerraum, 16. Jahrhundert bis 1850 — 391**

Peter Rauscher

**11 Kontinentaleuropa 1600–1850 — 437**

Philipp R. Rössner

**12 Nordsee und nördlicher Atlantik 1500–1800 — 475**

**VI — Inhalt**

Christoph Marx

**13 Afrika vor 1800 — 511**

Claudia Schnurmann/Hermann Wellenreuther

**14 Der nordatlantische Raum 1500–1830 — 539**

Michael Zeuske

**15 Der afrikanisch-iberische Atlantik, 14. bis 19. Jahrhundert — 575**

Mark Häberlein

**16 Nordamerika 1500–1900 — 615**

Renate Pieper

**17 Iberoamerika als Mittler zwischen Atlantik und Pazifik 1500–1800 — 653**

Margrit Schulte Beerbühl

**18 Europa als Zentrum der Weltwirtschaft im langen 19. Jahrhundert — 685**

Markus Berger

**19 Europa im Globalisierungsprozess des 20. und frühen 21. Jahrhunderts — 733**

Alexander Keese

**20 Das subsaharische Afrika seit 1800 — 765**

Klaus Weber

**21 Der atlantische Raum 1800–2000 — 797**

Volker Depkat

**22 Nord- und Südamerika im 19. und 20. Jahrhundert — 833**

Hermann Mückler

**23 Der pazifische Raum seit 1800 — 877**

**Abbildungsverzeichnis — 911**

**Verzeichnis der Autorinnen und Autoren — 917**

**Register – Orte — 921**

**Register – Personen — 951**

**Register – Firmen — 959**

Mark Häberlein/Markus A. Denzel

## Einleitung

Noch vor wenigen Jahren erschien die Globalisierung – verstanden als fortschreitende Verdichtung interkontinentaler Waren- und Kapitalströme, einhergehend mit einer zunehmenden internationalen Arbeitsteilung – ein unaufhaltsamer Prozess zu sein. Globales wirtschaftliches Wachstum, die zunehmende Integration Chinas in die Weltwirtschaft sowie der Bau immer größerer Containerschiffe und Hafenanlagen führten zu einem exponentiellen Anstieg des globalen Handels, der sich auch in der hohen Dichte und Frequenz interkontinentaler Schifffahrtsrouten widerspiegelt (vgl. die folgende Karte).

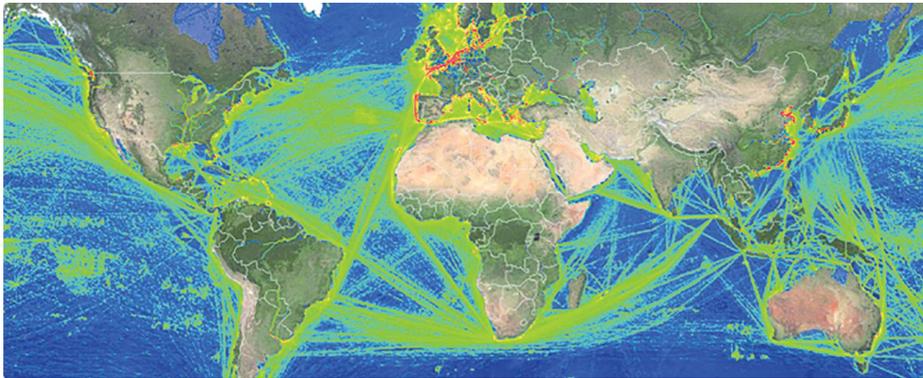


Abb. 1: Globale Schifffahrtsrouten im Jahre 2016.<sup>1</sup>

Seither hat die Gewissheit, dass der global vernetzten Welt die Zukunft gehört, durch eine Reihe von Ereignissen und Entwicklungen erhebliche Risse bekommen: die globale Finanzkrise von 2008, wachsende Antagonismen zwischen der neuen Supermacht China und den westlichen Demokratien, gestörte globale Lieferketten nach dem Ausbruch der Covid19-Pandemie im Jahre 2020 sowie die russische Invasion in der Ukraine im Februar 2022, auf welche Europa und die USA mit harten Wirtschafts- und Finanzsanktionen reagierten. Auch Zwischenfälle wie die Havarie des chinesischen Containerfrachters „Ever Given“ im März 2021, infolge derer die Durchfahrt durch den Suezkanal tagelang blockiert war, führten der Weltöffentlichkeit die Vulnerabilität von Transportwegen, über welche ein beträchtlicher Teil des globalen Handels fließt, beispielhaft vor Augen. Globales *supply chain management*, das seit den 1990er Jahren immer weiter ausgebaut

---

<sup>1</sup> Quelle: *Sercan Erol*, The Impact of Distance and Narrow Waterway on Voyage Cost: Cost Formulation and Implementation on a Dry Bulk Carrier, in: *Journal of ETA Maritime Science* 4/1, 2016, 49–59.

wurde und geradezu als Königsweg internationaler Arbeitsteilung galt, erscheint nunmehr eher als ein Problemfeld aktueller ökonomischer Resilienzforschung.<sup>2</sup>

## Handelsgeschichte als Globalgeschichte

Aus historischer Perspektive sind indessen weder die Tatsache, dass ein großer Teil des Fernhandels über bestimmte, mehr oder minder festgelegte Routen abgewickelt wird, noch die Störanfälligkeit und Verletzlichkeit dieser Routen ein neues Phänomen. So zog der Zerfall des Römischen Reiches eine Regionalisierung des Handels im Mittelmeerraum nach sich. Zeitweilig florierende Emporien, in denen Güterströme aus verschiedenen Regionen zusammentrafen, wurden später wieder verdrängt. Wie Max Ritters Kapitel in diesem Band zeigt, expandierten oder kontrahierten regionale maritime Netzwerke in Abhängigkeit vom Wandel der Herrschaftsverhältnisse: Der Aufstieg des islamischen Kalifats, der Rückzug von Byzanz aus dem westlichen Mittelmeerraum und die Autonomie der italienischen Seestädte hatten erhebliche Auswirkungen auf Handelsströme und -strukturen. Chinas Seehandel war, wie Angela Schottenhammers Beitrag vor Augen führt, maßgeblich durch die Außenhandelspolitik der jeweiligen Dynastien geprägt. Während die Song-Kaiser seit dem 10. Jahrhundert energische Maßnahmen ergriffen, um die kommerzielle Entwicklung des Landes voranzutreiben und gleichzeitig die staatliche Verwaltung des maritimen Handels zu intensivieren, schlugen die Ming und die Qing einen restriktiven Kurs ein, der zu einem weitgehenden Rückzug Chinas aus dem Seehandel führte.

Das Kapitel von Werner Scheltjens betont den engen Zusammenhang zwischen der Expansion des Moskowitischen Reiches und der Entstehung eines auf weiträumigen Handelsketten (*long-distance supply chains*) basierenden nordeurasischen Handelsraums zwischen dem 16. und dem 18. Jahrhundert. Ein weiteres Beispiel für lange Entwicklungslinien und Diskontinuitäten im Bereich der Handelsgeschichte bietet das Kapitel von Renate Pieper: Sie zeigt, dass das hispanoamerikanische Kolonialreich in der Frühen Neuzeit eine Mittlerrolle zwischen Atlantik und Pazifik innehatte, die mit der Unabhängigkeit der lateinamerikanischen Staaten im frühen 19. Jahrhundert verloren ging.

Handelsräume und Handelsrouten sind demnach einerseits durch naturräumliche Grundlagen – durch Klima, Meeresströmungen, die Existenz oder das Fehlen natürlicher Barrieren – geprägt: Häfen, die versandeten, verloren ihre kommerzielle Bedeu-

---

<sup>2</sup> Aus der in jüngster Zeit zahlreich erschienenen Literatur sei nur ein Überblick herausgegriffen: Johannes Gast/Evelina Kirkach/Dmitry Ivanov, Structured Literature Review of Transport Networks and Supply Chain Resilience, in: Wolfgang Kersten/Carlos Jahn/Thorsten Blecker/Christian M. Ringle (Hrsg.), *Changing Tides: The New Role of Resilience and Sustainability in Logistics and Supply Chain Management. Innovative Approaches for the Shift to a New Era*, Berlin 2022, 469–496, Online unter: urn:nbn:de:101:1-2022102823273590048310 (Stand: 20. 02. 2023).

tung; Städte und Regionen, die von schweren Naturkatastrophen heimgesucht wurden, wurden von einem Großteil ihrer Einwohner verlassen. Handel ist andererseits aber stets in herrschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen eingebettet. „We have reason to believe,“ schrieb Niels Steensgaard vor drei Jahrzehnten, „that political control, political domination and political collapse lay behind many sudden shifts in trade routes, and that much of the energy and enterprise of merchants has been spent on finding the cheapest and safest route to circumvent the political powers.“<sup>3</sup>

Weitere Faktoren, die kommerzielle Dynamiken maßgeblich beeinflussten, stellen Infrastruktur und Technologie dar: Der Seehandel profitierte von Entwicklungen im Bereich des Schiff- und Hafenausbaus, der Navigation und Kartographie, während der Landhandel durch Straßen- und Brückenbauten, die Einrichtung von Märkten, Lagerhäusern, Kontoren und Karawansereien sowie im Industriezeitalter durch Eisenbahnbau, Telegraphie und Motorisierung gefördert wurde. Ferner konstituieren sich Handelsräume, wie der Beitrag von Jürgen G. Nagel betont, durch die Interaktionen menschlicher Akteure. Sie sind aber auch das Produkt der Imagination von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, die dieser Konnektivität historische Bedeutung zuschreiben. Der Begriff ‚Seidenstraße‘ etwa – tatsächlich ein Netzwerk von Karawanerouten, das vom Westen Chinas bis in die Häfen der Levante reichte – ist von deutschen Geographen des 19. Jahrhunderts geprägt, von deren Schülern popularisiert und später von diversen Mächten und Interessengruppen historisch und politisch vereinnahmt worden<sup>4</sup> – und dies bis in die Gegenwart. Obwohl die Vorstellung einer linearen Route, auf der kostbare Waren von Ost nach West transportiert wurden, eine komplexe Realität stark vereinfacht, geht von ihr nach wie vor eine beträchtliche Faszination aus. Peter Frankopan hat daraus sogar die Inspiration für eine Neukonzeption der Weltgeschichte gezogen, deren Zentrum nicht in Europa, sondern in Zentralasien zu suchen sei.<sup>5</sup>

Im 19. und 20. Jahrhundert waren es zweifellos Europa und Nordamerika, welche die technologische Entwicklung und den Ausbau der Infrastruktur dominierten und die kommerzielle Integration der Welt vorantrieben. Dies hat auch viele Wirtschaftshistoriker dazu veranlasst, die Geschichte des Welthandels als Aufstieg Europas bzw. ‚des Westens‘ zu einer hegemonialen Stellung zu beschreiben.<sup>6</sup> Diese teleologische Perspektive ist nicht nur durch weltpolitische und weltwirtschaftliche Entwicklungen seit der Jahrtausendwende – insbesondere den Aufstieg Chinas zur ökonomischen Supermacht, die mit großem Selbstbewusstsein und enormem Mitteleinsatz das Projekt der

---

3 Niels Steensgaard, *Asian Trade Routes: Evidence and Patterns*, in: Karl Reinhold Haellquist (Hrsg.), *Asian Trade Routes. Continental and Maritime*. London 1991, 1–6, hier 6.

4 Vgl. Tamara Chin, *The Invention of the Silk Road, 1877*, in: *Critical Inquiry* 40/1, 2013, 194–219.

5 Peter Frankopan, *The Silk Roads. A New History of the World*. London u. a. 2015 (dt. Licht aus dem Osten. Eine neue Geschichte der Welt. Berlin 2016).

6 Vgl. Douglass C. North/Robert Paul Thomas, *The Rise of the Western World: A New Economic History*. New York 1973; James D. Tracy (Hrsg.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350–1750*. Cambridge u. a. 1990; Ders. (Hrsg.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and Private Trade*. Cambridge u. a. 1991.

„Neuen Seidenstraße“ vorantreibt<sup>7</sup> – infrage gestellt worden, sondern auch durch eine Globalgeschichtsschreibung, die der Eigenständigkeit und Resilienz außereuropäischer Weltregionen wesentlich höhere Bedeutung beimisst als ältere, auf die politische und wirtschaftliche Expansion Europas fokussierte Darstellungen. Ein gutes Beispiel dafür bietet die neuere Geschichtsschreibung über den Indischen Ozean, welche weder den Portugiesen des 16. noch den Ostindienkompanien des 17. und 18. Jahrhunderts entscheidende Relevanz für die Gestaltung dieses Handelsraums zuschreibt. Vielmehr war dieser schon lange vor der Ankunft der Europäer durch ebenso weiträumige wie engmaschige Handelsnetzwerke geprägt, in welche sich die Neuankömmlinge zunächst lediglich einklinkten und von denen sie zu profitieren versuchten. Die *Carreira da Indias*, der portugiesische Seeweg nach Indien, war aus dieser Perspektive nichts weiter als die interkontinentale Verlängerung eines Handelsnetzes, welches primär die Warenzirkulation innerhalb Asiens organisierte.<sup>8</sup>

Maßgebliche Träger des maritimen Fernhandel im Indischen Ozean – aber keineswegs nur dort – waren Kaufmannsdiasporen, also geographisch weit verstreut lebende Gruppen von Migrant\*innen, deren Zusammenhalt vor allem auf gemeinsamer Herkunft, Religionszugehörigkeit sowie familiären und verwandtschaftlichen Bindungen basierte. Verfolgung und Diskriminierung in ihren Heimatgemeinden bzw. -regionen bildeten häufig den Anlass für ihre Migration, von der sie sich zudem neue wirtschaftliche Betätigungsfelder und Gewinnmöglichkeiten erhofften. Mitglieder solcher Diasporagemeinschaften siedelten sich bevorzugt in Handelszentren und Emporien an, versuchten dort ein möglichst hohes Maß an Autonomie zu wahren und pflegten eine ausgeprägte Gruppensolidarität und -identität. Damit einher ging häufig eine Spezialisierung auf bestimmte Handels- bzw. Geschäftsbereiche. Chinesische, indische, malaiische und arabische Diasporagemeinschaften prägten maßgeblich den Handel im Indischen Ozean, während sephardische Juden, Armenier und seit dem 19. Jahrhundert auch Inder globale merkantile Netzwerke ausgebildet haben.<sup>9</sup>

Auch der Mittelmeerraum, zu dem Fernand Braudel eine klassische Studie vorgelegt hat,<sup>10</sup> wird inzwischen nicht mehr als von Europäern dominierter Handelsraum

7 Vgl. *Carmen Amado Mendes* (Hrsg.), *China's New Silk Road: An Emerging World Order*. London/New York 2020; *Peter Frankopan*, *The New Silk Roads: The Present and Future of the World*. London 2018.

8 Vgl. u. a. *Kirti N. Chaudhuri*, *Trade and Civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. New Delhi 1985; *Michael N. Pearson*, *The Indian Ocean*. London 2003; *Jürgen G. Nagel*, *Abenteuer Fernhandel. Die Ostindienkompanien*. Darmstadt 2011 sowie den Beitrag von Jürgen G. Nagel in diesem Band.

9 Grundlegend: *Philip D. Curtin*, *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge 1984. Vgl. ferner *Ina Baghdiantz McCabe/Gelina Harlaftis/Ioanna Pepelasis Minoglou* (Hrsg.), *Diaspora Entrepreneurial Networks. Four Centuries of History*. London 2005; *Mark Häberlein* u. a., *Kaufmannsdiaspora*, in: *Friedrich Jaeger* (Hrsg.), *Enzyklopädie der Neuzeit*. Bd. 6. Stuttgart 2008, 483–511; *Georg Christ u. a.* (Hrsg.), *Union in Separation: Diasporic Groups and Identities in the Eastern Mediterranean (1100–1800)*. Rom 2015.

10 *Fernand Braudel*, *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* 3 Bde. Frankfurt a. M. 1990 (frz. Original 1949).

gesehen, sondern als kommerzielle Interaktions- und kulturelle Begegnungszone christlicher, jüdischer und muslimischer Akteure, wobei jüdische Kaufleute in verschiedenen Konstellationen – etwa im mittelalterlichen Kairo oder im frühneuzeitlichen Livorno – zentrale ökonomische Mittlerfunktionen übernahmen. Eine vergleichbare Funktion übten armenische Kaufleute in den Jahrzehnten um 1700 im asiatisch-europäischen Handel zwischen Amsterdam und London im Westen und Manila im Osten aus. Wengleich sich die Gewichte im Laufe der Frühen Neuzeit zunehmend zu den west- und nordeuropäischen Akteuren (Engländern, Franzosen, Niederländern) hin verschoben, blieb die mediterrane Welt bis ins 19. Jahrhundert hinein durch die ethnische und religiöse Vielfalt der dort aktiven Kaufmannsgruppen geprägt.<sup>11</sup> Dass das Mittelmeer in handelsgeschichtlicher Hinsicht keineswegs ein Binnenmeer war, zeigen neuere Studien zu den Verflechtungen zwischen Mittelmeerhäfen, dem Atlantik und dem Indischen Ozean in beeindruckender Weise.<sup>12</sup>

Mehrere in diesem Band behandelte Räume bieten instruktive Beispiele für die enge Verflechtung von Handel, Reichsbildung und Religion. Wie Christoph Marx deutlich macht, konnte der Handel den Aufstieg vorkolonialer afrikanischer Reiche maßgeblich fördern, aber auch zu deren Auflösung beitragen. Dies gilt insbesondere für Zentralafrika, wo sich die europäische Nachfrage nach Sklaven langfristig als disruptives Element erwies. In weiten Teilen des subsaharischen Afrika waren Kaufleute zudem maßgebliche Träger der Verbreitung des Islam. Ungeachtet des Vordringens der Europäer bestand vor 1800 keine kommerzielle Abhängigkeit Afrikas von Europa. Vor allem in Zonen intensiver kommerzieller Kontakte stellte der Islam laut Marx „einen gemeinsamen kulturellen Code“ bereit, „dessen Wert nicht zuletzt in seiner Bedeutung für die Rechtsordnung lag.“ Seit dem späten 19. Jahrhundert führten die Interventionen europäischer Mächte zwar zur Verdrängung zahlreicher kommerzieller Akteure und zur Verlagerung von Handelsnetzwerken; zwischen den europäischen Kolonien und den postkolonialen Staaten sind hingegen, wie Alexander Keese zeigt, markante Kontinuitäten im Bereich der Marktorganisation sowie hinsichtlich der staatlichen Kontrolle über Handel und Infrastruktur festzustellen.

Besonders ausgeprägt war die Dominanz europäischer Akteure indessen im atlantischen Raum. Auch wenn neuerdings die Rolle nordafrikanischer Seefahrer und Korsaren stärker gewichtet wird, steht außer Frage, dass die europäischen Seemächte transatlantische Handelsrouten überhaupt erst etablierten, um sie dann jahrhunder-

---

<sup>11</sup> Vgl. *Wolfgang Kaiser*, *Mediterrane Welt*, in: *Enzyklopädie der Neuzeit Online*, [http://dx.doi.org/10.1163/2352-0248\\_edn\\_COM\\_309117](http://dx.doi.org/10.1163/2352-0248_edn_COM_309117) (Stand: 01. 09. 2022) sowie die Beiträge von Georg Christ und Heinrich Lang in diesem Band.

<sup>12</sup> *Francesca Trivellato*, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. New Haven/London 2012; *Arnaud Bartolomei/Silvia Marzagalli* (Hrsg.), *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au 18<sup>e</sup> siècle*. *Revue d'histoire maritime* 13, 2011, Sonderheft; *Manuel Herrero Sánchez/Klemens Kaps* (Hrsg.), *Merchants and Trade Networks between the Atlantic and the Mediterranean (1550–1800)*. *Connectors of Commercial Maritime Systems*. London/New York 2017.

telang zu dominieren. Stand dabei zunächst die *Carrera de Indias* zwischen Sevilla und Amerika zur Versorgung der spanischen Kolonien mit europäischen Waren sowie zum Transport amerikanischen Silbers nach Europa im Mittelpunkt,<sup>13</sup> entwickelte sich seit dem 17. Jahrhundert der Handel mit afrikanischen Sklaven und amerikanischen Plantagenprodukten zum Motor einer intensiv verflochtenen und für vormoderne Verhältnisse ausgesprochen dynamischen Handelswelt.<sup>14</sup> Nach der Unabhängigkeit der amerikanischen Staaten gelang es den USA binnen weniger Jahrzehnte, sich auch aus der ökonomischen Abhängigkeit vom ehemaligen Mutterland Großbritannien zu befreien; die rasche Industrialisierung spezifisch amerikanischer Prägung und die Entstehung des größten Binnenmarkts der Welt bildeten die Voraussetzung für den ökonomischen und politischen Führungsanspruch, den die USA zunächst in der westlichen Hemisphäre und nach 1945 auch im globalen Maßstab behaupteten. Die lateinamerikanischen Staaten hingegen gerieten aus Gründen, die Volker Depkat in diesem Band erläutert, in neue ökonomische Abhängigkeiten – zunächst von Großbritannien, seit dem späten 19. Jahrhundert dann von den USA.

Letztlich waren es auch europäische Akteure – zunächst Portugiesen und Spanier; im 17. und 18. Jahrhundert dann Niederländer, Franzosen, Briten, Skandinavier und nicht zuletzt Deutsche, die innerhalb der Kolonialreiche der westeuropäischen Seemächte agierten<sup>15</sup> –, die kommerzielle Verbindungen zwischen Weltregionen herstellten, welche zuvor nicht miteinander verbunden waren. Amerikanisches Silber, das zunächst über den Atlantik nach Europa und von dort über die Kaproute weiter nach Asien befördert wurde, entwickelte sich im 16. Jahrhundert zum ersten globalen Handelsgut. Nachdem die Spanier mit der Manila-Galeone auch eine direkte Seeroute von der Pazifikküste Neuspaniens (des heutigen Mexiko) zu den Philippinen hergestellt hatten, waren erstmals in der Weltgeschichte die vier großen Kontinente durch maritime Handelsbeziehungen miteinander verbunden – was Dennys O. Flynn und Arturo Giráldez dazu veranlasst hat, das Jahr 1571 als Geburtsjahr des modernen Welthandels auszurufen.<sup>16</sup>

---

13 Vgl. Bernd Hausberger, Die *Carrera de Indias*. Silberexporte aus Hispanoamerika im 16. und 17. Jahrhundert, in: Franz Halbartschlager/Andreas Obenaus/Philipp A. Sutner (Hrsg.), *Seehandelsrouten. Wegbereiter der frühen Globalisierung*. Wien 2019, 138–159 sowie den Beitrag von Renate Pieper in diesem Band.

14 Vgl. Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*. Cambridge u. a. 2010; David Eltis/David Richardson (Hrsg.), *Extending the Frontiers. Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven/London 2008; Dies. (Hrsg.), *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven/London 2010; Jeremy Black, *The Atlantic Slave Trade in World History*. New York/London 2015.

15 Vgl. zu letzteren Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680–1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*. München 2004; Margrit Schulte Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London. Welthandel und Einbürgerung (1660–1818)*. München 2007.

16 Dennis O. Flynn/Arturo Giráldez, Born with a “Silver Spoon”: The Origin of World Trade in 1571, in: *Journal of World History* 6/2, 1995, 201–221.

Europäer und Nordamerikaner profitierten zudem in besonderer Weise von der Akkumulation maritimen und kommerziellen Wissens. Obwohl auch aus dem chinesischen und arabischen Kulturraum frühe Zusammenstellungen und Kartierungen geographischer, navigatorischer und merkantiler Kenntnisse bekannt sind,<sup>17</sup> wurde das Wissen über Handelstechniken und -usancen, Schiffbau und Navigation, Gesundheitsfürsorge auf See, Kartographie, Meteorologie, Fisch- und Walfangtechniken, Münzen, Maße und Gewichte in Europa partiell seit dem 16., systematisch dann seit dem 17. Jahrhundert gesammelt und weiterentwickelt: Es bildete sich eine *knowledge economy* heraus, d. h. eine wissensbasierte Wirtschaftsweise, die im Verbund mit weiteren Faktoren ein entscheidender Katalysator der Industrialisierung der nordwesteuropäischen Volkswirtschaften werden sollte.<sup>18</sup> Karel Davids zufolge erhielt die Seefahrt auf dem Atlantik bereits vor dem Durchbruch der Dampfschiffahrt mit der Konstruktion schnellerer hochseetauglicher Schiffstypen, der Ummantelung der Schiffsrümpfe mit Kupfer, effektiven Vorbeugemaßnahmen gegen Skorbut, der Lösung des Längengradproblems, der Verfügbarkeit immer detaillierterer Karten und der Professionalisierung der Ausbildung von Seeoffizieren und Schiffsärzten wichtige Impulse. Im 19. Jahrhundert zeugen Großprojekte wie die Vermessung und Kartierung der Gezeiten sowie des Magnetfelds der Erde zudem von verstärkter internationaler Zusammenarbeit. Die maritime Konferenz in Brüssel (1853) markiert Davids zufolge einen Meilenstein der Kooperation staatlicher Akteure und selbstorganisierter Netzwerke auf den Gebieten der Meteorologie und der Ozeanographie.<sup>19</sup>

Lebhafte Debatten wurden und werden darüber geführt, wie weit der Prozess der Globalisierung in der Geschichte zurückreicht.<sup>20</sup> Auf der einen Seite steht außer Frage, dass hochwertige Güter bereits vor Jahrtausenden über weite Distanzen gehandelt wurden. Auf der bronzzeitlichen Himmelscheibe von Nebra beispielsweise wurde Metall aus Cornwall verarbeitet, während die Bildmotive auf der Scheibe mit Einflüssen aus Ägypten in Verbindung gebracht wurden.<sup>21</sup> Das Kapitel von Brigitte Borell in diesem Band hebt die Entstehung weiträumiger maritimer Handelsrouten bereits im zweiten vorchristlichen Jahrtausend hervor, und eine Kartierung wichtiger Handelsrouten des 11. und 12. Jahrhunderts veranschaulicht, dass große Teile Europas, Afrikas und Asiens

---

17 Vgl. die Beiträge von Angela Schottenhammer und Jürgen G. Nagel in diesem Band.

18 Joel Mokyr, *The Gifts of Athena. Historical Origins of the Knowledge Economy*. Princeton/Oxford 2002; Jan Luiten van Zanden, *The Long Road to the Industrial Revolution. The European Economy in a Global Perspective, 1000–1800*. Leiden/Boston 2009.

19 Karel Davids, *Global Ocean of Knowledge: Globalization and Maritime Knowledge in the Atlantic World*. London u. a. 2020.

20 Vgl. dazu auch Jürgen Osterhammel/Niels P. Petersson, *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*. <sup>4</sup>München 2007; Vincent Houben/Bolke Rehbein, *Die globalisierte Welt: Genese, Struktur und Zusammenhänge*. Stuttgart 2022.

21 Harald Meller/Michael Schefzik (Hrsg.), *Die Welt der Himmelscheibe von Nebra – Neue Horizonte*. Begleitband zur Sonderausstellung im Landesmuseum für Vorgeschichte Halle (Saale), 4. Juni 2021 bis 9. Januar 2022, Halle (Saale) 2020.



delsrouten und neue kommerzielle Institutionen entstanden,<sup>25</sup> in der die Geschwindigkeit und Reichweite dieser Veränderungen jedoch begrenzt blieben. Die Privilegierung von Märkten und Messen,<sup>26</sup> die Entstehung von Börsen, öffentlichen wie privaten Banken und Seeversicherungen<sup>27</sup> sowie die Weiterentwicklung der Buchführung,<sup>28</sup> des bargeldlosen Zahlungsverkehrs<sup>29</sup> und der Distribution kommerzieller Informationen (mittels Geschäftskorrespondenz, Preiskuranten, Wirtschaftszeitungen etc.)<sup>30</sup> machte den europäischen Handelsverkehr seit dem 16. Jahrhundert zwar zunehmend kalkulierbarer und resilienter, wurde aber erst seit dem späten 18. Jahrhundert in Verbindung mit weiteren technologischen und militärischen Entwicklungen in eine globale Hegemonie europäischer Mächte umgemünzt.

Die Entwicklung neuer Transportmittel (Eisenbahn, Dampfschiff, Automobil, Flugzeug, Containerschiff) und Kommunikationsmedien (Telegraph, Telefon, Radio, Internet), der durch neue Technologien vorangetriebene Abbau fossiler Rohstoffe, die Öffnung neuer Handelsrouten durch groß dimensionierte Infrastrukturmaßnahmen wie den Bau des Suez- und des Panamakanals sowie die Herausbildung neuer Institutionen der Produktion (multinationale Unternehmen) und des Handels (Kaufhäuser, Shopping Malls, Versand- und Online-Handel) revolutionierten den Welthandel seit dem 19. Jahrhundert wesentlich nachhaltiger als technische Fortschritte und institutionelle Entwicklungen in den Jahrhunderten zuvor.<sup>31</sup> Die Transportrevolution<sup>32</sup> machte den Fern- und

---

25 Vgl. Dennis O. Flynn/Arturo Giráldez, Path Dependence, Time Lags and the Birth of Globalisation: A Critique of O'Rourke and Williamson, in: *European Review of Economic History* 8, 2004, 81–108; Klas Rönnbäck, Integration of Global Commodity Markets in the Early Modern Era, in: *European Review of Economic History* 13, 2009, 95–120; Bernd Hausberger, *Die Verknüpfung der Welt. Geschichte der frühen Globalisierung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert*. Wien 2015.

26 Vgl. Markus A. Denzel (Hrsg.), *Europäische Messegeschichte, 9.–19. Jahrhundert*. Forschungsstand und Forschungsperspektiven. Köln/Weimar/Wien 2018.

27 Vgl. Hans Pohl (Hrsg.), *Europäische Bankengeschichte*. Frankfurt a. M. 1993; Frank Spooner, *Risks at Sea. Amsterdam Insurance and Maritime Europe*. Cambridge <sup>2</sup>2010; Markus A. Denzel, *The Hamburg Marine Insurance, 1736–1859*. Leiden/Boston 2022.

28 Vgl. Markus A. Denzel, Bookkeeping as a 'Key Technology' of Pre-Modern Commerce. Its Relevance for the Economic Development in Europe, in: *L'economia della conoscenza. Innovazione, produttività e crescita economica, sec. XIII–XVIII/The Knowledge Economy. Innovation, Productivity and economic growth, 13<sup>th</sup> to 18<sup>th</sup> century*. LIII Settimana di Studi Prato 2022. Florenz 2023 (*im Druck*).

29 Vgl. Markus A. Denzel, *Das System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs europäischer Prägung vom Mittelalter bis 1914*. Stuttgart 2008; *Ders.*, *Handbook of World Exchange Rates, 1590 to 1914*. Farnham/Burlington 2010.

30 John J. McCusker/Cora Gravesteijn, *The Beginnings of Commercial and Financial Journalism. The Commodity Price Currents. Exchange Rate Currents, and Money Currents of Early Modern Europe*. Amsterdam 1991.

31 Vgl. die Beiträge von Jürgen G. Nagel, Volker Depkat, Markus Berger und Hermann Mückler in diesem Band.

32 Vgl. Philip S. Bagwell, *The Transport Revolution 1770–1985*. London <sup>2</sup>1988; Richard Vahrenkamp, *Die Logistische Revolution. Der Aufstieg der Logistik in der Massenkongsumgesellschaft*. Frankfurt a. M./New York 2011.

Interkontinentalhandel unabhängiger von jahreszeitlichen Einflüssen, reduzierte die Frachtzeiten dramatisch, ermöglichte eine massive Ausweitung der Transportkapazitäten und setzte dadurch eine gewaltige Dynamik in Gang. Die Folgen dieser Entwicklungen für Klima und Umwelt – Zerstörung von Naturräumen, Artensterben, Überfischung und Verschmutzung der Weltmeere, klimabedingter Anstieg der Temperaturen und des Meeresspiegels, globale Zunahme von Extremwetterereignissen, um nur einige der gravierendsten zu nennen – rückten erst in den letzten Jahren allmählich ins Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit.

Mit der enormen Ausweitung des globalen Handels im Zuge der Transport- und Kommunikationsrevolution des 19. Jahrhunderts ging einerseits eine zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung der Akteure des Handels einher: Waren frühneuzeitliche Fernhandelskaufleute häufig Generalisten, die mit verschiedensten Gütern handelten, den Warenhandel mit Finanzgeschäften verbanden und bisweilen auch in die Produktion investierten, spezialisierten sich Handelsfirmen seit dem 19. Jahrhundert zunehmend auf bestimmte Güter, Marktsegmente oder kommerzielle Dienstleistungen. Andererseits trieben multinationale Unternehmen die „vertikale Integration von überseeischer Produktion, Verschiffung, heimischer Verarbeitung und Vermarktung bestimmter Güter“ voran, wie Klaus Weber in diesem Band schreibt.

## Vorliegende handelshistorische Synopsen

Da die Geschichtsschreibung zu einzelnen Handelsräumen wie Eurasien, dem Indischen Ozean, dem Mittelmeerraum und dem Atlantik inzwischen selbst für Spezialistinnen und Spezialisten kaum noch überschaubar ist, gab es in den letzten Jahren bereits mehrere Versuche, das einschlägige Fachwissen zu bündeln. Eine von John J. McCusker herausgegebene Geschichte des Welthandels seit dem 15. Jahrhundert<sup>33</sup> tut dies in Form von 400 Einzelartikeln zu verschiedensten Aspekten des Themas – von Personen, Unternehmen und Familien über Städte, Länder und Regionen bis hin zu ökonomischen Ideen, Organisationsformen und Imperien. Der maritime Handel wird dabei allerdings ungleich stärker gewichtet als der Landhandel, und ein Übergewicht anglo-amerikanischer Personen, Institutionen und Themen ist unübersehbar. Einen anderen Ansatz wählten Kenneth Pomeranz und Steve Topik für ihr Buch *The World that Trade Created*: In Form einer Serie von Vignetten zeigen sie zunächst auf, dass die Herausbildung von Regeln des marktförmigen Austauschs keine universalhistorische Konstante bildet, sondern je nach Zeit und Raum differierte. So sei etwa das chinesische Tributsystem als eine ritualisierte Form des Handels zu verstehen, während es im Azteken-Reich zwar einen Austausch von Waren über große Distanzen, aber streng genommen nach modernem Verständnis weder Märkte noch Kaufleute gegeben habe,

---

<sup>33</sup> John J. McCusker (Hrsg.), *History of World Trade since 1450*. 2 Bde. Detroit u. a. 2006.

die unabhängig vom bestehenden Herrschafts- und Tributsystem agiert hätten.<sup>34</sup> Weitere Kapitel widmen sich den Herausforderungen des Frachtverkehrs, der kommerziellen Bedeutung von Genussmitteln, Drogen und anderen Handelswaren, ökonomischen Aspekten von Gewalt, der Entstehung moderner Märkte sowie den Dynamiken von Industrialisierung und De-Industrialisierung. Leitmotive bilden dabei die soziale und kulturelle Einbindung von Märkten sowie die Interdependenzen von Handel und Politik.

Ronald Findlay und Kevin O'Rourke untersuchen in ihrem Buch *Power and Plenty* die Wechselwirkungen zwischen Handel, politisch-militärischer Macht und wirtschaftlicher Entwicklung über einen Zeitraum von tausend Jahren hinweg. Fernhandel betrachten die Autoren als eine der entscheidenden Triebkräfte ökonomischen Wachstums, betonen zugleich aber die engen Interdependenzen zwischen Handel und Kriegführung. Obwohl Kriege häufig als disruptive Ereignisse auf kommerzielle Netzwerke einwirkten, konnte wirtschaftliche Stärke auch in militärische Erfolge umgemünzt werden, und militärische Eroberungen konnten umgekehrt Herrscher in die Lage versetzen, die Rahmenbedingungen des Handels neu zu gestalten. Auch für die Industrielle Revolution bildete der Fern- und Überseehandel neben technologischen Durchbrüchen und demographischem Wachstum aus Sicht von Findlay und O'Rourke einen maßgeblichen Faktor, während sich die positive Korrelation zwischen Kriegführung und Wirtschaftsentwicklung in den verheerenden Kriegen des 20. Jahrhunderts in ihr Gegenteil verkehrt habe.<sup>35</sup>

Weitere Sammelwerke zur Handelsgeschichte haben zeitlich und/oder thematisch einen engeren Fokus. Ein bereits 1991 erschienener Sammelband über kontinentale und maritime Handelsrouten Asiens etwa vereinigt zwei Dutzend Aufsätze zu verschiedenen Räumen und Akteursgruppen von der Bronzezeit bis ins 20. Jahrhundert.<sup>36</sup> Friedrich Edelmayer, Erich Landsteiner und Renate Pieper legten 2001 einen Band über die Geschichte des europäischen Welthandels und der ökonomischen Globalisierung vor, der die Akteure der europäischen Expansion in der Frühen Neuzeit sowie die Auswirkungen globaler wirtschaftlicher Verflechtungen auf Europa und die außereuropäische Welt in den Blick nimmt.<sup>37</sup>

Auf das Spätmittelalter und die beginnende Neuzeit fokussiert ist das 2017 erschienene *Handbook of Maritime Trade around Europe*, das einerseits thematische Aspekte wie Schiffbau und Segelrouten, Finanzierung, Handelsrecht, kommerzielle Architektur und Verkehrssprachen behandelt, andererseits eine Reihe wichtiger Handelszentren an den Küsten des Schwarzen Meers, des Mittelmeers, des Atlantik sowie

---

<sup>34</sup> Kenneth Pomeranz/Steven Topik (Hrsg.), *The World that Trade Created. Society, Culture, and the World Economy 1400 to the Present*. New York/London 2006.

<sup>35</sup> Ronald Findlay/Kevin H. O'Rourke, *Power and Plenty. Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*. Princeton/Oxford 2007.

<sup>36</sup> Haellquist (Hrsg.), *Asian Trade Routes* (wie Anm. 3).

<sup>37</sup> Friedrich Edelmayer/Erich Landsteiner/Renate Pieper (Hrsg.), *Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess*. Wien/München 2001.

der Nord- und Ostsee vorstellt.<sup>38</sup> Der Band zeigt, dass die Europa umgebenden maritimen Räume zwischen ca. 1300 und 1600 zunehmend enger miteinander verknüpft wurden. Große Bedeutung misst er der Vernetzung von Handelszentren mit ihrem jeweiligen Um- und Hinterland einerseits, mit weiter entfernten Handelsorten andererseits bei. Das Netzwerkkonzept hat die handelshistorische Literatur in den letzten drei Jahrzehnten generell stark geprägt, wobei das Hauptinteresse den Trägern des Handels gilt. Standen bis in die 1980er Jahre Strukturen und Konjunkturen des Handels im Mittelpunkt des Interesses, so haben seither akteurszentrierte Perspektiven stark an Bedeutung gewonnen, die sich insbesondere für die Strategien und Praktiken interessieren, mittels derer Kaufleute an ihren Wirkungsorten wie auch über weite Distanzen hinweg ökonomische und soziale Beziehungen aufbauten und pflegten, kommerzielle und finanzielle Institutionen nutzten und weiträumige Netzwerke gestalteten.<sup>39</sup>

Ein weiterer Sammelband untersucht die Bedeutung maritimer Handelsrouten als „Wegbereitern der frühen Globalisierung“ in Spätmittelalter und Früher Neuzeit und fragt danach, wie die Herausbildung von Seehandelsrouten mit staatlichen Expansionsbestrebungen sowie mit Prozessen des Wissens- und Technologietransfers einherging. Behandelt werden darin die Handelsrouten durch das Südchinesische Meer, der spätmittelalterliche Atlantikhandel, der Getreidehandel zwischen den Niederlanden und dem Ostseeraum, die *Carreira da Mina* zwischen Portugal und Westafrika, die Spanien mit Amerika verbindende *Carrera de Indias*, die gescheiterten englischen Versuche, im 16. Jahrhundert eine maritime Nordroute nach Asien zu erschließen, die Manila-Galeonen sowie der britische Teehandel mit Kanton.<sup>40</sup>

Neben den Akteuren des Handels standen und stehen auch die gehandelten Güter – etwa Gewürze, Silber, Zucker, Sklaven oder Baumwolle – häufig im Zentrum einschlägiger Studien. Der Fokus auf diese *commodities* erlaubt es erstens, Produktion, Handel, Konsum und die sie begleitenden Prozesse der Wissenszirkulation im Zusammenhang zu betrachten. Zweitens lässt sich aus genuin handelsgeschichtlicher Perspektive immer wieder beobachten, dass sich um den Handel mit bestimmten Gütern herum spezifische

<sup>38</sup> Wim Blockmans/Mikhail Krom/Justyna Wubs-Mrozewicz (Hrsg.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300–1600*. London/New York 2017.

<sup>39</sup> Vgl. Margrit Schulte Beerbühl/Jörg Vögele (Hrsg.), *Spinning the Commercial Web: International Trade, Merchants, and Commercial Cities, c. 1640–1939*. Frankfurt a. M. u. a. 2004; Gerhard Fouquet/Hans-Jörg Gilomen (Hrsg.), *Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters*. Ostfildern 2010; Andrea Caracausi/Christof Jeggle (Hrsg.), *Commercial Networks and European Cities, 1400–1800*. London 2014; Cátia Antunes/Amelia Polónia (Hrsg.), *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500–1800*. Leiden/Boston 2016; Ana Sofia Ribeiro, *Early Modern Trading Networks in Europe: Cooperation and the Case of Simon Ruiz*. London/New York 2016; Kaarle Wirta, *Early Modern Overseas Trade and Entrepreneurship: Nordic Trading Companies in the Seventeenth Century*. London/New York 2020.

<sup>40</sup> Halbartschlager/Obenaus/Sutner (Hrsg.), *Seehandelsrouten* (wie Anm. 13).

kommerzielle Praktiken und Netzwerke entwickelten.<sup>41</sup> Drittens werfen die Globalisierung von Handelswaren und die Entwicklung neuer Formen ihrer Verarbeitung und Vermarktung markante Schlaglichter auf ökonomische, technische und kulturelle Wandlungsprozesse.<sup>42</sup>

## Zur Konzeption des vorliegenden Bandes

Was bislang – auf jeden Fall in deutscher Sprache – fehlte, ist ein Band, der einen Überblick über Handelsräume und Handelsrouten in globaler Perspektive von der Antike bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts bietet und dabei auf die ökonomischen Akteure und Zusammenhänge ebenso eingeht wie auf räumliche, politische, rechtliche und kulturelle Aspekte. Die Herausgeber konnten für dieses Projekt rund zwei Dutzend Autorinnen und Autoren gewinnen, die Expertinnen und Experten auf ihren jeweiligen Gebieten sind. Für einige Handelsräume – insbesondere in Asien und der islamischen Welt – wäre zusätzliche Expertise zwar sehr erwünscht gewesen, konnte allerdings leider nicht gewonnen werden. Gleichwohl veranschaulichen die folgenden Kapitel sowohl die *longue durée* von Handelsräumen in Eurasien, im Indischen Ozean, an den Küsten des Mittelmeers sowie im Nord- und Ostseeraum, die sich ungeachtet klimatischer Veränderungen und herrschaftlicher Umbrüche durch ein hohes Maß an Beständigkeit auszeichneten, als auch die quantitativen und qualitativen Veränderungen des Welthandels, die sich seit dem europäischen Spätmittelalter anbahnten und sich in den letzten zwei Jahrhunderten besonders dynamisch vollzogen.

Den Autorinnen und Autoren wurde ein Gliederungsraaster vorgegeben, das ausgehend von den jeweiligen naturräumlichen Grundlagen Infrastruktur und Technologie, herrschaftliche Rahmenbedingungen, Träger des Handels, Handelsgüter, kommerzielle Zentren, Handelsusancen (einschließlich der den kommerziellen Austausch prägenden kulturellen Praktiken und Logiken) sowie Zahlungsverkehr und Kreditwesen behandelt. Dieses Schema wurde zwar in einigen Beiträgen modifiziert, doch bietet jedes der Kapitel konzise Informationen zu den genannten Aspekten.

---

41 Vgl. etwa am Beispiel des Zuckerhandels: *Stuart B. Schwartz* (Hrsg.), *Tropical Babylons: Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450–1680*. Chapel Hill/London 2004; *Christopher Ebert*, *Between Empires: Brazilian Sugar in the Early Atlantic Economy, 1550–1630*. Leiden/Boston 2008; *Daniel Strum*, *The Sugar Trade. Brazil, Portugal, and the Netherlands*. Rio de Janeiro/Stanford 2013.

42 Vgl. etwa *Alexander Engel*, *Farben der Globalisierung. Die Entstehung moderner Märkte für Farbstoffe 1500–1900*. Frankfurt a. M./New York 2009; Peer Vries, *Zur politischen Ökonomie des Tees. Was uns Tee über die englische und chinesische Wirtschaft der Frühen Neuzeit sagen kann*. Köln/Weimar/Wien 2009; *Giorgio Riello/Prasannan Parthasarathi* (Hrsg.), *The Spinning World: A Global History of Cotton Textiles, 1200–1850*, Oxford 2009; *Sven Beckert*, *King Cotton. Eine Geschichte des globalen Kapitalismus*. München 2019; *Kim Siebenhüner/John Jordan/Gabi Schopf* (Hrsg.), *Cotton in Context. Manufacturing, Marketing, and Consuming Textiles in the German-Speaking World (1500–1900)*. Wien/Köln/Weimar 2019.

Die geographische Einteilung der Kapitel orientiert sich an den von der Forschung wahrgenommenen und beschriebenen Handelsräumen. Die meisten von ihnen folgen etablierten Kategorisierungen und behandeln etwa den Mittelmeerraum oder den Raum des Indischen Ozeans; einige sind in gewissem Sinne jedoch auch ‚Neukonstruktionen‘, deren konzeptionelle Grundlagen erst in den letzten Jahren von der historischen Forschung entwickelt oder wieder neu ‚entdeckt‘ wurden, wie dies etwa beim Nordeurasischen Raum der Fall ist. Auch die zeitliche Einteilung folgt nicht immer den gängigen Konventionen, die sich vornehmlich anhand europäischer Entwicklungen und in der europäischen Geschichtsschreibung herausgebildet haben. Vielmehr werden am handels- und wirtschaftshistorischen Geschehen orientierte Epocheneinteilungen vorgenommen, die nicht zuletzt Versuche darstellen, traditionelle Epochen Grenzen zu überwinden. Dass dabei zeitliche und räumliche Überschneidungen zwischen den einzelnen Kapiteln nicht nur in Kauf genommen, sondern ganz bewusst eingeplant worden sind, um bestimmte Entwicklungen aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchten zu können, ist ein wesentlicher konzeptioneller Bestandteil des Vorhabens.

Auswahlbibliographien runden die einzelnen Kapitel ab und bieten die Grundlage einer vertieften Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema, weswegen sie vornehmlich deutsch- und englischsprachige Literatur, in Teilen aber auch solche in anderen europäischen Wissenschaftssprachen präsentieren. Auf eine Gesamtbibliographie wird hingegen bewusst verzichtet, da sie zum einen lediglich eine Doppelung der Literaturangaben bieten und zum anderen nicht einmal ansatzweise Anspruch auf Vollständigkeit erheben könnte.

Der Dank der Herausgeber gilt Christoph Streng für die vorzüglichen Karten, die er nach den Vorlagen der Autorinnen und Autoren erstellt hat; Helena Kappes für die Korrektur des Manuskripts und die Vorbereitung des Registers; Alexander Pelz für die Fertigstellung des Registers; sowie dem Verlag De Gruyter für die gute Zusammenarbeit.

Brigitte Borell

# 1 Maritime Handelsrouten der antiken Welt

## Vorbemerkung

Das folgende Kapitel gibt einen Überblick über maritime Handelsrouten der Alten Welt vom 3. Jahrtausend v. Chr. bis ins mittlere 1. Jahrtausend n. Chr. und zeichnet das allmähliche Zusammenwachsen maritimer Netzwerke um die Zeitenwende im geographischen Raum zwischen Mittelmeer und Südchinesischem Meer nach. Dabei ist zu bedenken, dass nicht in allen Regionen und nicht zu allen Zeiten schriftliche Überlieferungen vorliegen. Auch die archäologisch dokumentierte materielle Überlieferung liegt nicht in gleicher Dichte für die verschiedenen Regionen und Epochen vor. Der archäologische Kenntnisstand erweitert sich stetig; zunehmend spielen dabei auch naturwissenschaftliche Untersuchungen eine Rolle, die von chemischen Material- und Herkunftsbestimmungen bis zu DNA-Analysen reichen, was zu Ergänzungen und Korrekturen, vor allem aber auch zu neuen Perspektiven führen kann.<sup>1</sup> Der hier vorgelegte Überblick kann weder zeitlich noch geographisch flächendeckend sein, sondern allenfalls einige Aspekte des frühen Fernhandels aufzeigen. Die Benennung der Zeitabschnitte ist als grobes Raster zu verstehen und die Angaben von Jahrtausenden oder Jahrhunderten sind bewusst offen gehalten. Bezeichnungen traditioneller Periodeneinteilungen wie Bronzezeit, Eisenzeit oder frühgeschichtliche Zeit, deren Zeitstellung regional differiert, werden weitgehend vermieden.

## I Naturräumliche Grundlagen

Seit dem letzten Glazialmaximum vor 21.000 bis 18.000 Jahren stieg der Meeresspiegel um ca. 120 m. Nach dem rapiden postglazialen Anstieg insbesondere seit Beginn des Holozäns vor ca. 11.700 Jahren verlangsamte sich der Anstieg und führte vor ca. 6.000 Jahren zu einer Stabilisierung des Meeresspiegels, der weitgehend dem heutigen entspricht.<sup>2</sup> Die Meeresgebiete des hier behandelten frühen maritimen

---

1 Als Beispiele seien genannt; *Nicole Boivin/Dorian Q. Fuller*, Shell Middens, Ships and Seeds: Exploring Coastal Subsistence, Maritime Trade and the Dispersal of Domesticates in and Around the Ancient Arabian Peninsula, in: *Journal of World Prehistory* 22, 2009, 113–180; *Dorian Fuller/Nicole Boivin/Tom Hoogervorst/Robin Allaby*, Across the Indian Ocean: The Prehistoric Movement of Plants and Animals, in: *Antiquity* 85, 2011, 544–558.

2 *William J. Burroughs*, *Climate Change in Prehistory*. Cambridge 2005, 57–63. Siehe auch *Wolf Dieter Blümel*, 20.000 Jahre Klimawandel und Kulturgeschichte: Von der Eiszeit in die Gegenwart, in: *Wechselwirkungen. Jahrbuch 2002 aus Lehre und Forschung der Universität Stuttgart*, 2002, 1–19; *Ders.*, Klimafluktuationen: Determinanten für die Kultur- und Siedlungsgeschichte, in: *Nova Acta Leopoldina*, N.F. 94, 2006, 13–36.

Handels sind der nördliche Indische Ozean mit dem Roten Meer und dem Persischen Golf, das Südchinesische Meer im Osten und das Mittelmeer im Westen. Für Wind- und Strömungsverhältnisse werden von der modernen Forschung ermittelte Daten verwendet. Auf Klimaschwankungen oder Unterschiede in der Ausprägung der Monsunphasen, denen sich neuere Forschungen widmen, wird hier nicht eingegangen.<sup>3</sup>

Die Seefahrt im Indischen Ozean wird über Jahrtausende bestimmt vom Regime des Monsunsystems, dem halbjährlichen Wechsel der vorherrschenden Windrichtung. Ursache dafür ist der aufgrund der Ekliptik jahreszeitlich sich verändernde Zenitstand der Sonne zwischen den Wendekreisen. Dies führt zu einer Verlagerung der innertropischen Konvergenzzone, in der Nordost- und Südostpassat zusammenströmen, nordwärts bzw. südwärts des Äquators. Da sich die Kontinente stärker erwärmen als die Ozeane, ist diese jahreszeitliche Verlagerung der innertropischen Konvergenzzone auf der nördlichen Hemisphäre über der kontinentalen Landmasse Asiens besonders stark ausgeprägt. Die ablenkende Kraft der Erdrotation (Corioliskraft) bewirkt im Sommerhalbjahr die Ablenkung des Südostpassats nordwärts des Äquators nach Südwesten. Daraus ergibt sich ein saisonal wechselndes Windsystem.<sup>4</sup> Im nördlichen Indischen Ozean herrscht im Sommerhalbjahr der Südwest- oder Sommermonsun; er nimmt über dem Ozean große Mengen an Wasserdampf auf, was dann über dem Land zu starken Niederschlägen führt, den Monsunregen. Im Winterhalbjahr weht der Nordost- oder Wintermonsun über weiten Teilen Asiens als trockener Wind vom Land Richtung Ozean. Diese jahreszeitlich wechselnden Monsunwinde bestehen auch in Südostasien, im Golf von Thailand und im Südchinesischen Meer, beide nach heutiger Einteilung Randmeere des Pazifischen Ozeans.

Die Monsunwinde erzeugen auch Oberflächenströmungen, die – jeweils mit einer gewissen Verzögerung – entsprechende Richtungswechsel haben. Von Bedeutung für die frühe Seefahrt an der Ostküste Afrikas ist der Somalstrom, der mit dem Sommermonsun entlang der Somaliküste nach Nordosten zum Arabischen Meer gerichtet ist und dort nach Osten abgelenkt wird. Mit dem Wintermonsun kehrt er seine Richtung um und verläuft entlang der Somaliküste nach Südwesten. Eine ähnliche monsunabhängige Richtungsumkehrung von Oberflächenströmungen gibt es auch im Südchinesischen Meer.

Das Rote Meer, wie der Persische Golf ein Nebenmeer des Indischen Ozeans, ist 2.240 km lang und im Süden über den Bab el-Mandeb, an der schmalsten Stelle 35 km breit, mit dem Golf von Aden und dem Arabischen Meer verbunden. An seinem Nordende bildet es im Westen der Sinai-Halbinsel den flachen Golf von Suez und im Osten den Golf von Aqaba. Im nördlichen Teil des Roten Meeres (ungefähr nördlich 20° N) herrschen ganzjährig Nordwestwinde vor, die sich für die frühe Segelschiffahrt lange

---

<sup>3</sup> Vgl. exemplarisch *David M. Anderson/Corinne K. Baulcomb/Alice K. Duvivier/Anil K. Gupta*, Indian Summer Monsoon During the Last Two Millennia, in: *Journal of Quaternary Science* 25/6, 2010, 911–917.

<sup>4</sup> *Deutsches Hydrographisches Institut*, Monatskarten für den Indischen Ozean. Hamburg 1960.

Zeit als hinderlich erwiesen; im südlichen Teil gibt es im Winterhalbjahr einen Wechsel zu starken Winden aus südöstlicher Richtung, verbunden mit einer windgetriebenen Oberflächenströmung vom Golf von Aden nordwärts durch den Bab el-Mandeb.

Der heutige Persische Golf von rund 1.000 km Länge ist ein flaches Meer mit einer durchschnittlichen Tiefe von 40 m und ist über die Straße von Hormus, die an der schmalsten Stelle ca. 55 km breit ist, mit dem Golf von Oman verbunden. Der Persische Golf entstand erst mit dem Ende des letzten Glazials und dem darauf folgenden postglazialen Anstieg des Meeresspiegels. Davor war das jetzige Golfgebiet – eigentlich Teil der Arabischen Platte, die sich Richtung Nordosten unter die Eurasische Platte schiebt – ein flaches Tal, durchzogen von einem Fluss, sozusagen einem Ur-Schatt, der die Wasser von Euphrat, Tigris und Karun zum Arabischen Meer führte. Der Küstenverlauf am Nordende des Persischen Golfes hat sich nach Stabilisierung des Meeresspiegels verändert. Alluviale Ablagerungen der im Schatt al-Arab vereinten Flüsse führten zu einem allmählichen Vorrücken der Küste nach Süden zum heutigen Verlauf. Der im Persischen Golf vorherrschende Wind ist der *Schamal* aus Nordwesten; daneben gibt es Tageswinde und Lokalwinde aus unterschiedlichen Richtungen. Im Wasseraustausch zwischen Golf und Indischem Ozean fließt das dichtere, stärker salzhaltige Wasser in einer Tiefenströmung durch die Straße von Hormus aus dem Golf. In umgekehrter Richtung bringt eine Oberflächenströmung, die in den Sommermonaten besonders ausgeprägt ist, Wasser aus dem Indischen Ozean in den Golf.<sup>5</sup>

Das Mittelmeer, 3.500 km lang und nach heutiger Einteilung ein Nebenmeer des Atlantischen Ozeans, bot mit seiner Ost-West-Ausdehnung besonders günstige geographische und klimatische Voraussetzungen für die Entstehung früher Seefahrt. Zu verdanken ist dies dem langen und vielgestaltigen Küstenverlauf, der vor allem im nördlichen Teil kleinere Meeresräume wie Ägäis, Adria und Tyrrhenisches Meer schafft und viele natürliche Buchten bildet, ferner den zahlreichen Inseln, dem geringen Gezeitenunterschied sowie vor allem dem ausgeglichenen Klima mit trockenen Sommern und feuchten Wintern. Bestimmend für das Mittelmeer ist der Kaltwasserzustrom aus dem Atlantik über die Straße von Gibraltar, die an der schmalsten Stelle 14 km breit ist. Die Strömung aus dem Atlantik verläuft entlang der nordafrikanischen Küste nach Osten, dann entgegen dem Uhrzeigersinn entlang der Levanteküste nach Norden und abschwächend entlang der kleinasiatischen Südküste nach Westen Richtung Ägäis. Grundsätzlich vorherrschend sind Winde aus West bis Nordwest, es gibt aber auch eine Anzahl Lokalwinde von großer Variabilität sowie Tageswinde im Wechsel von Land- und Seebrise. Für die Schifffahrt günstig sind die sommerlichen Nordwinde der Ägäis, von den Griechen *Etesien* (wörtlich die „Jährlichen“) genannt; im südöstlichen Mittelmeer ist es der aus Ägypten kommende Südwind, der *Chamsin*. Seefahrt fand bevorzugt in den Sommermonaten statt; traditionell ruhte in den Win-

---

5 *Stéphane Pous/Pascal Lazure/Xavier Carton, A Model of the General Circulation in the Persian Gulf and in the Strait of Hormuz: Intraseasonal to Interannual Variability*, in: *Continental Shelf Research* 94, 2015, 55–70.

termonaten die Schifffahrt im Mittelmeer weitgehend während der gesamten antiken Ära und bis ins hohe Mittelalter hinein (*mare clausum*).<sup>6</sup>

## II Anfänge der Seefahrt und früher Austausch

Als früheste Evidenz für Überquerungen der offenen See gilt die Besiedlung Australiens und Neuguineas, die aufgrund des niedrigen Meeresspiegels während der letzten Kaltzeit auf dem Sahul-Sockel verbunden waren. Die Einwanderung vor ca. 40.000 Jahren erfolgte von Westen her vom Sunda-Sockel; zum Sahul-Sockel bestand zu keiner Zeit eine Landbrücke. Man geht davon aus, dass die Überquerung mit Flößen oder kleinen Booten erfolgte und dabei Distanzen über offene See von bis zu 80–100 km überwunden wurden.<sup>7</sup>

Die Erfahrung des Anstiegs des Meeresspiegels seit dem frühen Holozän war sicher ein nicht zu unterschätzender Stimulus für die Entwicklung der frühen Seefahrt. Ein archäologisch fassbarer Anzeiger für Gütertausch in diesen frühen Perioden kann die Verbreitung von Obsidian sein, einem vulkanischen Glas, dessen Herkunft sich häufig geologisch eindeutig bestimmen lässt und das als Material für Werkzeuge geschätzt wurde. Basierend auf der Verbreitung von Obsidian bestimmter Vorkommen aus Zentralanatolien und von Mittelmeerinseln lassen sich bereits ab ca. 8000 v. Chr. maritime Aktionsradien zwischen Kleinasien und Zypern und dann ab dem 7. Jahrtausend v. Chr. in der Ägais und im Tyrrhenischen Meer fassen. Der früheste Beleg für den maritimen Transport von Obsidian der Kykladen-Insel Melos in der Ägais reicht sogar bis ins 11. Jahrtausend v. Chr. zurück.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> *Jamie Morton*, *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*. Leiden/Boston 2001; *James Beresford*, *The Ancient Sailing Season*. Leiden/Boston 2013.

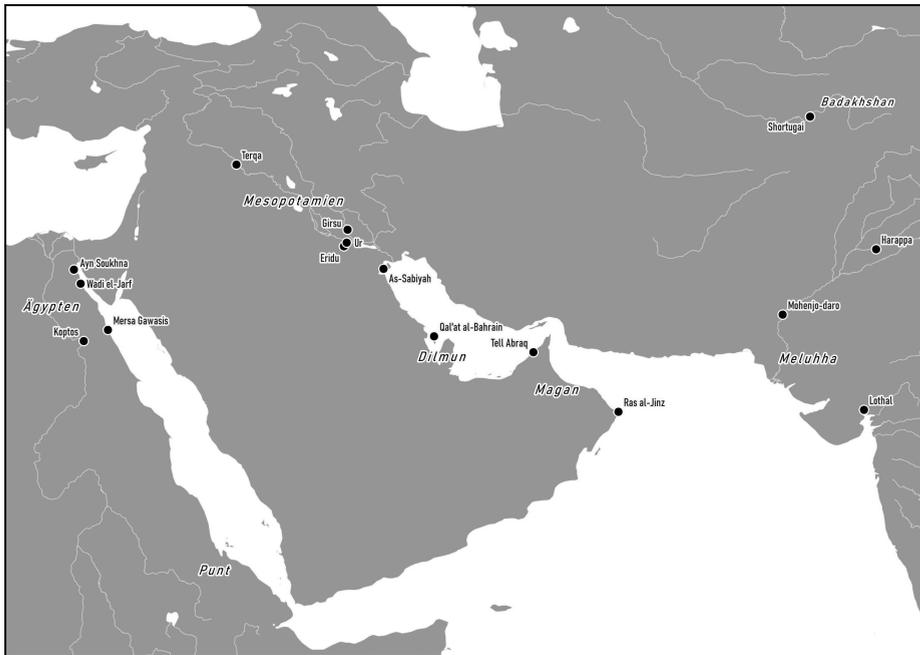
<sup>7</sup> *James F. O'Connell/Jim Allen/Kristen Hawkes*, Pleistocene Sahul and the Origins of Seafaring, in: Atholl Anderson/James H. Barrett/Katherine V. Boyle (Hrsg.), *The Global Origins and Development of Seafaring*. Cambridge 2010, 57–68; *Rintaro Ono/Santoso Soegondho/Monoru Yoneda*, Changing Marine Exploitation during Late Pleistocene in Northern Wallacea: Shell Remains from Leong Sarru Rockshelter in Talaud Islands, in: *Asian Perspectives* 48/2, 2010, 318–341.

<sup>8</sup> *Cyprian Broodbank*, The Origins and Early Development of Mediterranean Maritime Activity, in: *Journal of Mediterranean Archaeology* 19/2, 2006, 199–230; *Albert J. Ammermann*, The Earliest Argonauts: Towards a Study of the Earliest Seafaring in the Mediterranean, in: Anderson u. a. (Hrsg.), *The Global Origins* (wie Anm. 7), 81–92.

### III Persischer Golf, Golf von Oman und Arabisches Meer im 3. und 2. vorchristlichen Jahrtausend

Der wohl älteste maritime Fernhandel, der sowohl in schriftlichen als auch in archäologischen Zeugnissen fassbar ist, fand zwischen dem Arabischen Meer und dem Persischen Golf statt. Sargon von Akkad (2334–2279 v. Chr.) rühmt sich in einer Inschrift, dass Schiffe von Dilmun, Magan und Meluhha am Kai von Akkad festmachen. Die Forschung hat Dilmun mit der Insel Bahrain identifiziert, Magan mit Oman und Meluhha mit der von uns Indus- oder Harappa-Kultur genannten Zivilisation im heutigen Pakistan und Nordwest-Indien. Diese Schiffe befuhren das „Untere Meer“, wie der Persische Golf in den Quellen – im Unterschied zum „Oberen Meer“, dem Mittelmeer – genannt wurde, und jenseits der Straße von Hormus den Golf von Oman und das nördliche Arabische Meer.<sup>9</sup>

Archäologisch lässt sich anhand der Fundverteilung importierter mesopotamischer Keramik bereits für das späte 6. und 5. Jahrtausend v. Chr. eine Phase maritimer Kontakte im Persischen Golf fassen. Den Gebrauch von Mast und Segel belegt das Ton-



**Abb. 1.1:** Seefahrt und maritimer Handel im 3. und 2. vorchristlichen Jahrtausend im Arabischen Meer, im Persischen Golf sowie im Roten Meer.

<sup>9</sup> Wolfgang Heimpel, Das Untere Meer, in: Zeitschrift für Assyriologie und Vorderasiatische Archäologie 77, 1987, 22–91.

modell eines Bootes aus Eridu aus der Zeit um 4000 v. Chr.<sup>10</sup> Ab der Zeit um 3000 v. Chr. intensivierte sich der maritime Austausch. Das erneute Interesse des südlichen Mesopotamien galt vermutlich vorrangig den Kupfervorkommen in Oman, da der Transportweg auf dem Euphrat und damit die Versorgung mit Kupfer aus den Minen Anatoliens durch Unruhen im nördlichen Mesopotamien beeinträchtigt waren.

Erhaltene Schiffsdarstellungen der Indus-Kultur und auf Dilmun-Siegeln sowie mesopotamische Modelle und bildliche Wiedergaben scheinen auf Schiffe unterschiedlicher Bauweisen zu deuten.<sup>11</sup> Schriftliche Quellen, die ausnahmslos mesopotamisch sind, geben Informationen zu Schiffbau und Ladekapazitäten. Eine Verwaltungsurkunde aus Girsu (Ur-III-Zeit) listet für den Schiffbau benötigte Materialien, darunter große Mengen an verschiedenen Hölzern und Schilf, außerdem Seile sowie Fischöl und Bitumen zum Abdichten auf.<sup>12</sup>

Aufschlüsse zur Bauweise aus Schilfbündeln, die mit Bitumen abgedichtet wurden, geben die Bitumenbruchstücke, die in Ras al-Jinz an der Ostküste des Oman gefunden wurden und in die Zeit um ca. 2300 v. Chr. datiert werden. An der glatten Außenseite der Bitumenfragmente haften Seepocken an, auf der inneren Seite sind Abdrücke von Schilfbündeln und deren Verschnürungen sowie von geflochtenen Matten erhalten. Sie lassen auf Boote aus Schilfbündeln schließen, die mit Matten umwickelt und zur Abdichtung mit Bitumen beschichtet wurden. Gelegentlich gibt es auch Abdrücke von Holzplanken, auf denen noch die Verzerrung erkennbar ist.<sup>13</sup> Naturwissenschaftliche Untersuchungen weisen das verwendete Bitumen einer Herkunft im nördlichen Mesopotamien zu. Bei Annahme eines lokalen Baus der Schiffe wäre zumindest das Bitumen aus Mesopotamien importiert. Andererseits nennt die erwähnte Liste zu Schiffbaumaterialien ausdrücklich die Verwendung von Bitumen für ‚Maganschiffe‘, also Schiffe, die nach Magan fuhren. Bitumenreste mit vergleichbaren Abdrücken wurden auch in As-Sabiyah (Kuwait) gefunden und werden in die Zeit um 5000 v. Chr. datiert. Nach Analyse stammt das hier verwendete Bitumen aus lokalen Vorkommen.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Bagdad, Irakisches Nationalmuseum, Länge 26 cm. Siehe *Robert A. Carter*, Watercraft, in: Daniel T. Potts (Hrsg.), *A Companion to the Archaeology of the Ancient Near East*. Chichester 2012, 348, Abb. 19.1.1; mit ergänztem Mast und Takelung abgebildet in *Michael Roaf*, *Cultural Atlas of Mesopotamia and the Ancient Near East*. Oxford 1990, 122 (Abb. Mitte links).

<sup>11</sup> *Daniel T. Potts*, Watercraft of the Lower Sea, in: Uwe Finkbeiner/Reinhard Dittmann/Harald Hauptmann (Hrsg.), *Beiträge zur Kulturgeschichte Vorderasiens: Festschrift für Rainer Michael Boehmer*. Mainz 1995, 559–571; *Carter*, Watercraft (wie Anm. 10).

<sup>12</sup> *Carter*, Watercraft (wie Anm. 10), 360–364.

<sup>13</sup> *Serge Cleuziou/Maurizio Tosi*, The Black Boats of Magan. Some Thoughts on Bronze Age Water Transport in Oman and Beyond from the Impressed Slabs of Ra's al-Junayz, in: Asko Parpola/Petteri Koskikallio (Hrsg.), *South Asian Archaeology 1993. Proceedings of the Twelfth International Conference of the European Association of South Asian Archaeologists Held in Helsinki University, 5–9 July 1993*. Helsinki 1994, 745–761; *Serge Cleuziou*, Early Bronze Age Trade in the Gulf and the Arabian Sea: The Society behind the Boats, in: Daniel T. Potts/Hassan Al Naboodah/Peter Hellyer (Hrsg.), *Archaeology of the United Arab Emirates*. London 2003, 134–149.

<sup>14</sup> *Jacques Connan/Robert Carter/Harriet Crawford/Mark Tobey/Armelle Charrié-Duhaut/David Jarvie/Pierre Albrecht/Kirsty Norman*, *A Comparative Geochemical Study of Bituminous Boat Remains from H3*,

Nach den in den Quellen genannten Ladekapazitäten gab es eine Vielfalt unterschiedlicher Schiffsgrößen, bei denen es sich allerdings überwiegend um solche handeln wird, die auf den in Mesopotamien üblichen Transportwegen, den Flüssen und Kanälen, verkehrten. Gängig unter den größeren Booten scheint eine Ladekapazität von 60 *gur*; umgerechnet ca. 15 (metrische) Tonnen, gewesen zu sein, aber auch Boote von 120 *gur* und sogar 300 *gur* werden genannt. Die einzige für ein seegängiges Schiff, ein Dilmun-Schiff, gesichert überlieferte Größe beträgt 20 *gur*.

An Handelsgütern, die aus dem südlichen Mesopotamien im maritimen Handel ausgeführt wurden, nennen die Quellen hauptsächlich Wolle und Textilien, Leder, Sesamöl und Gerste. Importe aus Magan waren vor allem Kupfer sowie bestimmte Steinarten wie Diorit und Gabbro. Aus Meluhha kamen kostbare Steine wie Karneol und Lapislazuli sowie Edelhölzer und Zinn. Meluhha, das „Land des Karneols“, bezieht sich wohl auf die Achatvorkommen in Gujarat. Dagegen wurde Lapislazuli von weither gebracht, wohl von den Minen in Badakhshan im Nordosten des heutigen Afghanistan, wo ein Harappa-zeitlicher Handelsposten bestand, und auch das Zinn kam vermutlich aus Afghanistan.<sup>15</sup> Das Elfenbein, das in den Texten unter den von Dilmun eingeführten Handelsgütern genannt wird, dürfte ebenfalls aus Indien stammen. Beim Import nach Mesopotamien handelte es sich abgesehen von Kupfer und Zinn, die für Werkzeuge und Waffen benötigt wurden, weitgehend um einen Handel in Luxus- und Prestigegütern für die Eliten beziehungsweise für die Kultpraxis und die Ausschmückung der Tempel.

Details zum Ablauf des Handels erfahren wir nur einseitig aus mesopotamischen Quellen (Ur-III-Zeit und Isin-Larsa-Zeit).<sup>16</sup> Die Initiative ging offenbar vom Palast oder von den begüterten Tempelverwaltungen aus, in deren Auftrag die Kaufleute agierten. Ausgangspunkt der Handelsfahrten war die Hafenstadt Ur. Der Tempel des Mondgottes Nanna – des Stadtgottes von Ur – war auch Eigentümer der Schiffe, die nach Magan gingen. Von Tontafeln mit Verwaltungstexten vom Ende des 3. Jahrtausends v. Chr. (Ur-III-Zeit) erfahren wir, dass die Verwaltung des Nanna-Tempels dem Überseekaufmann Lu-Enlilla eine große Anzahl von Textilien und Wolle aushändigte, die größtenteils wohl auf Gütern der Tempeldomäne eigens für den Handel produziert wurden, um dafür in Magan Kupfer einzukaufen. Für eine andere Handelsfahrt nach Magan erhielt er außer Wolle und Textilien auch Sesamöl und Leder als Tauschwaren für Kupfer. Interessant ist, dass unter seinen Abgaben an den Tempel außer Kupfer auch kostbare Steine und Elfenbein erwähnt werden; beides dürfte aus Indien stammen und wurde wohl im Zwischenhandel über Magan erworben.

---

As-Sabiyah (Kuwait), and RJ-2, Ra's al-Jinz (Oman), in: *Arabian Archaeology and Epigraphy* 16/1, 2005, 21–66.

<sup>15</sup> *Shereen Ratnagar*, *Trading Encounters: From the Euphrates to the Indus in the Bronze Age*. Oxford 2004, bes. 185–193.

<sup>16</sup> *A. Leo Oppenheim*, *Seafaring Merchants of Ur*, in: *Journal of the American Oriental Society* 74/1, 1954, 6–17.

Rund zwei Jahrhunderte später, am Ende des 19. Jahrhunderts v. Chr. (Isin-Larsa-Zeit), zeigt die auf Tontafeln erhaltene Geschäftskorrespondenz des Kaufmanns EaNasir, die in seinem Wohnhaus in Ur gefunden wurde, eine andere Situation. EaNasir war vor allem ein Großimporteur von Kupfer; einmal ist von einer Ladung von umgerechnet 18 Tonnen die Rede. Er fuhr aber nicht nach Magan, sondern bezog es über die Zwischenhandelsstation Dilmun. Er war einer der Dilmun-Kaufleute, der *alík tilmun* („die nach Dilmun gehen“). Seine Geschäftskorrespondenz zeigt ein komplexes System privater Investoren und Kreditgeber. Offenbar wurde jetzt der Handel zunehmend von Privatleuten getragen, die Kapital und Waren bereitstellten.<sup>17</sup>

Zunächst scheinen tatsächlich direkte Kontakte und Seeverbindungen der genannten Länder bis hin zum südlichen Mesopotamien bestanden zu haben, wie es die genannte Inschrift Sargons und das mesopotamische Siegel eines ‚Meluhha-Dolmetschers‘ vermuten lassen. Die späteren Quellen lassen auf segmentierte Handelsrouten schließen: Zunächst fuhren die Kaufleute von Ur bis Magan, später nur noch bis zur Zwischenhandelsstation Dilmun, das im frühen 2. Jahrtausend v. Chr. offenbar als Drehscheibe des Handels fungierte. Gleichzeitig lassen sich daraus Rückschlüsse auf die Existenz maritimer Handelsnetzwerke ziehen, deren Hauptakteure die Seeleute aus dem Indusgebiet und Gujarat sowie aus Südarabien waren, welche zumindest bestimmte Routensegmente befuhren. Erwähnt seien hier die als Gewürznelken identifizierten Reste, die in Terqa am mittleren Euphrat in einem um 1700–1650 v. Chr. datierten Kontext gefunden wurden.<sup>18</sup> Gewürznelken (*Eugenia aromatica*) können in dieser Zeit nur von den Molukken gekommen sein. Dieser Aufsehen erregende Fund ist ein wichtiger Hinweis auf Verknüpfungen früherer maritimer Netzwerke vom fernen Südostasien bis in den westlichen Indischen Ozean.

Aus den mesopotamischen Quellen wurde darauf geschlossen, dass man von der Hafenstadt Ur nach Magan oder Dilmun im Februar/März aufbrach und so die winterlichen Nordwinde am Persischen Golf nutzte. Für die Rückfahrt nach Norden bzw. Nordwesten waren die sommerlichen Winde günstig.<sup>19</sup> Auf der maritimen Route zwischen Gujarat und Oman dürften die Seefahrer in den Wintermonaten ab Oktober ausgelaufen sein, von Gujarat nach Nordwesten in Richtung der Indus-Mündung und weiter nach Westen sowie anschließend nach Südwesten an die Ostküste Omans gesegelt sein. Für die Rückkehr nach Gujarat wird eine direkte Route nach Osten über die offene See erwogen. Idealerweise könnte diese mit den schwachen, im März einset-

---

<sup>17</sup> Harriet Crawford, Trade in the Sumerian World, in: Dies. (Hrsg.), The Sumerian World. London/ New York 2013, 447–461. Siehe auch Daniel T. Potts, The Archaeology and Early History of the Persian Gulf, in: Lawrence G. Potter (Hrsg.), The Persian Gulf in History. New York 2009, 27–56, bes. 31–34.

<sup>18</sup> Giorgio Buccellati, The Cloves, in: Federico Buccellati (Hrsg.), Terqa Final Reports 3: Cloves and Paleobotany, Scarabs and Beads, Plaques and Figurines. Malibu 2020, Kap. 1, Abb. 4–6; Kathleen F. Galvin, Paleo-botany of the First Five Seasons, in: ebd., Kap. 2.

<sup>19</sup> Carter, Watercraft (wie Anm. 10), 366.

zenden Westwinden oder im September mit einem bereits abgeschwächten Südwestmonsun und der noch anhaltenden Strömung nach Osten bewältigt worden sein.<sup>20</sup>

## IV Das Rote Meer im 3. und 2. vorchristlichen Jahrtausend

Von den Schiffsexpeditionen ägyptischer Pharaonen nach dem Lande Punt – offenbar seit der Zeit des Sahure (ca. 2490–2475 v. Chr.; 5. Dynastie) im mittleren 3. Jahrtausend v. Chr. – wissen wir von Inschriften und Darstellungen auf Tempelreliefs. In Punt wurden vor allem aromatische Harze wie Weihrauch und Myrrhe erworben, aber auch andere Produkte wie Gold, Ebenholz, Elfenbein sowie exotische Tiere oder deren Felle.<sup>21</sup> Am bekanntesten sind die detaillierten Reliefs am Totentempel der Hatschepsut (reg. etwa 1479–1458 v. Chr.) in Deir el-Bahari, welche eine derartige Schiffsexpedition nach Punt darstellen, die nicht nur Weihrauch, sondern auch Weihrauchbäume zur Anpflanzung in Ägypten mitnahm. Weniger gut sind wir darüber unterrichtet, welche Produkte von ägyptischer Seite in diesem Austausch angeboten wurden. In ägyptischer Formulierung handelt es sich um Tribut, der aus Punt entgegengenommen wurde. Offenbar waren aber beide Seiten am Handelsaustausch interessiert. Zumindest sind für die Zeit des Neuen Reiches, im 15. und 14. Jahrhundert v. Chr., auch Expeditionen vom Lande Punt nach Ägypten dokumentiert.

Fahrten nach Punt waren aufwendige Staatsexpeditionen des Pharaos, die mit einem großen Aufgebot an militärischem und zivilem Personal unternommen wurden. Es war lange umstritten, ob sie mit Flussbooten nilaufwärts stattfanden oder mit seegängigen Schiffen auf dem Roten Meer, dem „Großen Grünen“, wie die Ägypter das Meer – sowohl das Mittelmeer als auch das Rote Meer – nannten. Neuere archäologi-

---

<sup>20</sup> Gregory L. Possehl, *India's Relations with Western Empires, 2300–600 BC*, in: Potts (Hrsg.), *Companion* (wie Anm. 10), 758–769, bes. 767; *Ders.*, *The Pulse of Trade on the Indian Ocean*, in: Alok Tripathi (Hrsg.), *Maritime Heritage of Indian Ocean*. Delhi 2013, 17–59, bes. 49. Siehe auch Tom Vosmer, *The Naval Architecture of Early Bronze Age Reed-built Boats of the Arabian Sea*, in: Potts/Al Naboodah/Hellyer (Hrsg.), *Archaeology of the United Arab Emirates* (wie Anm. 13), 152–157, bes. 153, Abb. 1; Ratnagar, *Trading Encounters* (wie Anm. 15), 230–235; Shereen Ratnagar, *Harappan Archaeology: Early State Perspectives*. Delhi 2016, 172–175. – Lothal in Gujarat war sicher eine Hafenstadt, der Interpretation des rechteckigen Beckens als Hafenbecken ist jedoch – wohl zu Recht – von zahlreichen Forschern widersprochen worden; Possehl, *Pulse of Trade* (wie diese Anm.), 46–49; J. Mark Kenoyer, *Marine and Riverine Trade of the Indus Cities: Strategies for Research and Interpretation*, in: Alok Tripathi (Hrsg.), *Maritime Heritage of the Indian Ocean*. Delhi 2013, 61–87, bes. 81; Ratnagar, *Harappan Archeology* (wie diese Anm.), 194–196.

<sup>21</sup> Francis Breyer, *Punt: Die Suche nach dem „Gottesland“*. Leiden/Boston 2016; Joachim Friedrich Quack, *Incense, the Alphabet and Other Elements*, in: Nikolas Jaspert/Sebastian Kolditz (Hrsg.), *Entre mers – Outre mer: Spaces, Modes and Agents of Indo-Mediterranean Connectivity*. Heidelberg 2018, 33–59, bes. 36 f., Abb. 2–3 zur Punt-Expedition des Pharaos Sahure.

sche Untersuchungen an Hafenplätzen am Roten Meer weisen darauf hin, dass bereits im Alten Reich zu Zeiten der 4. Dynastie ägyptische Schiffe am Roten Meer aktiv waren, vor allem im Norden im Golf von Suez. Die hier gelegenen Häfen Ayn Soukhna und Wadi el-Jarf am Westufer des Golfes dienten offenbar der Beschaffung von Kupfer und Türkis vom Sinai. Wichtige Aufschlüsse geben die Reste von – vermutlich zwei – Booten von 14 bis 15 m Länge, die in Ayn Soukhna gefunden wurden und um 1700 v. Chr. datiert werden. Ihre Holzplanken, überwiegend aus Zedernholz und für Nut-und-Feder-Verbindungen zugerichtet, waren sorgfältig zerlegt und in Stollen gelagert.<sup>22</sup> Eine solche Zerlegungstechnik ist bereits von der Nilbarke bekannt, die in einer der Bootsgruben an der Cheops-Pyramide (4. Dynastie) gefunden wurde.<sup>23</sup> Offenbar wurde der Hafen nur temporär genutzt, die Boote nach der Rückkehr sorgfältig zerlegt und in den Lagerräumen bis zur nächsten Verwendung verstaubt.

Weiter im Süden an der Westküste des Roten Meers liegt der Hafen Mersa Gawasis, der über ähnliche Einrichtungen verfügte. Inschriften und Funde verweisen auf seine Nutzung als Ausgangshafen für Expeditionen nach Punt im frühen 2. Jahrtausend v. Chr. (12. Dynastie). Es fanden sich sogar noch Reste der hölzernen Transportkisten, die laut Aufschrift einmal die „Wunderdinge aus Punt“ enthalten hatten. Auf der Basis der Inschriften und des archäologischen Befundes geht man davon aus, dass die Schiffe in Werften in Koptos am Nil gefertigt wurden, dann in der Art eines Bausatzes in Einzelteile zerlegt und einschließlich der Takelung vom Nil durch die Wüste ans Rote Meer transportiert und dort zusammengebaut wurden. Nach ihrer Rückkehr wurden die Boote offenbar wieder zerlegt, überholt und zu weiterer Verwendung zurück an den Nil gebracht.<sup>24</sup>

Die genaue Lage von Punt war lange umstritten. Man geht heute davon aus, dass damit eine Region am Südende des Roten Meeres gemeint war. Dorthin konnte man mit den in den Sommermonaten vorherrschenden Nord- und Nordwestwinden segeln und in den Wintermonaten mit den zu dieser Jahreszeit wehenden südlichen Winden

---

22 *Mahmoud Abd el-Raziq/Georges Castel/Pierre Tallet/Grégory Marouard*, The Pharaonic Site of Ayn Soukhna in the Gulf of Suez, 2001–2009 Progress Report, in: Pierre Tallet/Mahfouz El-Sayed (Hrsg.), *The Red Sea in Pharaonic Times: Recent Discoveries Along the Red Sea Coast*. Kairo 2012, 3–20; *Patrice Pomey*, Ship Remains at Ayn Soukhna, in: ebd., 35–55; *Pierre Tallet*, The Egyptians on the Red Sea Shore during the Pharaonic Era, in: Marie-Françoise Boussac/Jean-François Salles/Jean-Baptiste Yon (Hrsg.), *Ports of the Ancient Indian Ocean*. Delhi 2016, 3–19.

23 *Cheryl Ward*, Building Pharaoh's Ships: Cedar, Incense and Sailing the Great Green, in: *British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan* 18, 2012, 217–232.

24 *Rodolfo Fattovich/Kathryn A. Bard*, Archaeological Investigations at Wadi/Mersa Gawasis, Egypt, 2006–2007, 2007–2008, and 2009 Field Seasons, in: Tallet/El-Sayed (Hrsg.), *The Red Sea* (wie Anm. 22), 21–26; *Dies.*, Ships Bound for Punt, in: ebd., 27–34; *Cheryl Ward/Chiara Zazzaro*, Ship-related Activities at the Pharaonic Harbour of Mersa Gawasis, in: Boussac/Salles/Yon (Hrsg.), *Ports of the Ancient Indian Ocean* (wie Anm. 22), 21–40; *Kathryn A. Bard/Rodolfo Fattovich/Wadi Gawasis: Organisation of an Egyptian Bronze Age Harbour on the Red Sea Coast*, in: Andrea Manzo/Chiara Zazzaro/Diana Joyce De Falco (Hrsg.), *Stories of Globalisation: The Red Sea and the Persian Gulf from Late Prehistory to Early Modernity. Selected Papers of Red Sea Project VII*. Leiden/Boston 2019, 3–12.

zurückkehren. Bei einem Aufbruch von Mersa Gawasis im Spätsommer und einer Rückkehr im Januar oder Februar ließ sich eine solche Expedition innerhalb von vier bis fünf Monaten durchführen. Manche der begehrten Güter mögen auch durch regionale Netzwerke von Südarabien und vom Horn von Afrika nach Punt gebracht worden sein. Es ist unwahrscheinlich, dass die pharaonischen Schiffe über den Bab el-Mandeb hinausgelangten. Einen Hinweis auf weiter nach Osten reichende maritime Verbindungen im späten 13. Jahrhundert v. Chr. geben die Körner schwarzen Pfeffers (*Piper nigrum*), die an der Mumie Ramses' II. (reg. 1279–1213 v. Chr.) identifiziert wurden. Schwarzer Pfeffer dürfte in dieser Zeit ausschließlich aus Südindien gekommen sein und erreichte Ägypten vermutlich über Netzwerke des maritimen Zwischenhandels. Mit einer Expedition nach Punt wurden Funde aus Deir el-Bahari (18. Dynastie) in Verbindung gebracht, die im frühen 20. Jahrhundert als Reste der auf den Molukken beheimateten Muskatnuss angesprochen wurden; hier steht eine naturwissenschaftliche Bestätigung noch aus.<sup>25</sup>

## V Mittelmeer

Für die frühe Seefahrt, die nur Antrieb durch Muskelkraft (Paddeln und Rudern) und später durch Wind (Segeln) kannte, waren die geographischen und klimatischen Verhältnisse des Mittelmeers äußerst günstig. Die kurzen Seewege zwischen Inseln und Festland ermöglichten weitgehend eine Seefahrt in Sichtweite von Land (siehe II).<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Ayelet Gilboa/Dvory Namdar, On the Beginnings of South Asian Spice Trade with the Mediterranean Region: A Review, in: Radiocarbon 57/2, 2015, 265–283, bes. 272.

<sup>26</sup> Morton, Physical Environment (wie Anm. 6); R. Helen Farr, Island Colonization and Trade in the Mediterranean, in: Anderson u. a. (Hrsg.), The Global Origins (wie Anm. 7), Bd. 2, 179–189; Thomas Guttandin/Diamantis Panagiotopoulos/Hermann Pflug/Gerhard Plath, Inseln der Winde. Die maritime Kultur der bronzezeitlichen Ägäis. Heidelberg 2011; Beresford, Sailing Season (wie Anm. 6). An weiteren wichtigen Publikationen mit neuen Sichtweisen auf das Mittelmeer und seine Geschichte seien genannt: Peregrine Horden/Nicholas Purcell, The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History. Malden, Mass. 2000; William V. Harris (Hrsg.), Rethinking the Mediterranean. Oxford 2005; Damian Robinson/Andrew Wilson (Hrsg.), Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean. Oxford 2011; Cyprian Broodbank, The Making of the Middle Sea: A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World. London 2013 (dt. Die Geburt der mediterranen Welt. Von den Anfängen bis zum klassischen Zeitalter. München 2018); Christoph Schäfer (Hrsg.), Connecting the Ancient World: Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact. Rahden 2016; Justin Leidwanger/Carl Knappett (Hrsg.), Maritime Networks in the Ancient Mediterranean World. Cambridge 2018.

## V.1 Das östliche Mittelmeer im späteren 2. Jahrtausend v. Chr.

In der südöstlichen Ecke des Mittelmeers verkehrten seegängige Segelschiffe zwischen der Levanteküste und Ägypten spätestens seit dem mittleren 3. Jahrtausend v. Chr., wie Reliefs aus dem Pyramidentempel des Sahure (5. Dynastie) zeigen.<sup>27</sup> Über den Hafen Byblos bezog Ägypten vor allem das begehrte Holz der Libanon-Zedern. Im Laufe des 2. Jahrtausends v. Chr. intensivierten sich die überregionalen Handelsbeziehungen zwischen Ägypten und der Levanteküste, zwischen Zypern, Kreta und dem griechischen Festland. Schiffe syrischer Kaufleute sind in Wandmalereien eines ägyptischen Grabes des 14. Jahrhunderts v. Chr. dargestellt.<sup>28</sup> Die Reichweite maritimen Austauschs und die Verknüpfung der großen Routen mit lokalen Netzwerken können anhand von Funden mykenischer Keramik markiert werden, die von Spanien bis zur südlichen Schwarzmeerküste reichen.<sup>29</sup> Die zunehmende Bedeutung des östlichen Mittelmeers war verknüpft mit den reichen Kupfervorkommen auf Zypern. Die Insel war der Hauptschlagplatz für Kupfer. Die Levanteküste mit den kanaanäischen Stadtstaaten und bedeutenden Hafenstädten wie Byblos und Ugarit wurde zur Drehscheibe des Seehandels.<sup>30</sup>

Als Beispiel für die Dimension des maritimen Handels wird hier das 1982 entdeckte Schiffswrack von Uluburun an der Südküste der Türkei vorgestellt, das um 1330 v. Chr. datiert wird.<sup>31</sup> Die Großmächte dieser Zeit im östlichen Mittelmeer waren Ägypten, das die Oberhoheit über die Fürstentümer im südlichen Teil der Levanteküste beanspruchte, Mitanni im Nordosten, das Hethiter-Reich in Kleinasien und das mykenische Griechenland im Westen. Die Fracht des Schiffes bestand überwiegend aus Rohstoffen – rund 10 Tonnen Kupferbarren und einer Tonne Zinnbarren – und war offenbar ausgerichtet auf die Herstellung von Bronze mit dem damals gängigen Mischungsverhältnis von 10 : 1. Das Kupfer stammt überwiegend aus Zypern; Bleiisotopenanalysen deuten für die Herkunft des Zinns auf zwei unterschiedliche Regionen, das Taurusgebirge in der heutigen Türkei und eine Lagerstätte in Zentralasien, hin. Es wurden 150 kanaanäische

---

27 Karin N. Swoboda, *Egypt in the Eastern Mediterranean during the Old Kingdom. An Archaeological Perspective*. Göttingen 2009, 194–196, 245–255, Abb. 43.

28 Norman de G. Davies/R. O. Faulkner, *A Syrian Trading Venture to Egypt*, in: *Journal of Egyptian Archaeology* 33, 1947, 40–46, Tafel 8; Broodbank, *The Making* (wie Anm. 26), 357, Abb. 8.8.

29 *Cyprian Broodbank*, ‘Ships a-sail from over the rim of the sea’: *Voyaging, Sailing and the Making of the Mediterranean Societies c. 3500–800 BC*, in: Anderson u. a. (Hrsg.), *The Global Origins* (wie Anm. 7), Bd. 2, 249–264.

30 Andrew Sherratt/Susan Sherratt, *From Luxuries to Commodities: The Nature of Mediterranean Bronze Age Trading Systems*, in: Noel H. Gale (Hrsg.), *Bronze Age Trade in the Mediterranean*. Jonsered 1991, 351–386; Dies., *Technological Change in the East Mediterranean Bronze Age: Capital, Resources and Marketing*, in: Andrew J. Shortland (Hrsg.), *The Social Context of Technological Change: Egypt and the Near East, 1650–1550 BC*. Oxford 2001, 15–38.

31 Ünsal Yalcin/Cemal Pulak/Rainer Slotta (Hrsg.), *Das Schiff von Uluburun. Welthandel vor 3000 Jahren*. Bochum 2005; *Cemal Pulak*, *Uluburun Shipwreck*, in: Eric H. Cline (Hrsg.), *The Oxford Handbook of the Bronze Age Aegean (ca. 3000–1000 BC)*. Oxford 2010, 862–875.

Transportamphoren geborgen, von denen fast die Hälfte Terebinthenharz (*Pistacia atlantica*) enthielten. Terebinthenharz konnte zur Herstellung parfümierter Öle oder medizinischer Salben sowie als aromatisches Räucherharz verwendet werden. Die Untersuchung der im Harz enthaltenen Pollen deutet darauf hin, dass es in Regionen westlich und nördlich des Toten Meeres gewonnen wurde. An Gewürzen wurden Koriander, Schwarzkümmel, wilder Safran und Sumach identifiziert. Zur Ladung gehörten auch 175 Glasbarren mit einem Gesamtgewicht von circa 350 kg, überwiegend aus Ägypten,<sup>32</sup> außerdem einige Exotica wie Afrikanisches Schwarzholz (*Dalbergia melanoxylon*), Teile eines Elefantenstoßzahnes, vierzehn Flusspferdzähne und drei Straußeneier. An Bord befanden sich zudem Gefäße und Schmuck aus Gold und Silber und ein goldener Skarabäus mit dem Namen der ägyptischen Königin Nofretete. Es fand sich auch Bruchgold, das möglicherweise als Zahlungsmittel diente. Kleine Ringe aus der Schale von Meeresschnecken, verziert mit – jetzt verlorenen – Einlagen vermutlich aus farbigem Glas in einer Bettung aus Bitumen, verweisen auf Mesopotamien; die Meeresschnecken dürften aus den warmen Gewässern des Persischen Golfes oder des Indischen Ozeans stammen.

Offenbar wurde die Fracht am Ausgangshafen aus gelagerten Beständen zusammengestellt, wohl an einem der großen Häfen der Levanteküste. Als Heimathafen des Schiffs wird nach petrographischen Untersuchungen der Steinanker und des Kombüsen geschirrs der Hafen von Tell Abu Hawam südlich von Akko(n) im heutigen Israel vermutet. Durch günstige Umstände blieben auch Teile des Schiffs erhalten. Man geht davon aus, dass es circa 15 m lang und 5 m breit war und ein Ladevermögen von rund 20 Tonnen hatte. Wie die ägyptischen Schiffe war es in Schalenbauweise gefertigt. Die Planken sind in der Nut-und-Feder-Verbindung zusammengefügt und zusätzlich mit Holzstiften gesichert. Sie bestehen ebenso wie der Kiel (eher eine Kielplanke) aus Zedernholz (*Cedrus libani*), die Federn und Stifte aus dem härteren Holz der Kermeseiche (*Quercus coccifera*). Ein moderner, mit Mast, rechteckigem Segel und zwei lateralen Steuerrudern ausgestatteter Nachbau, die *Uluburun II*, erreichte bei leichter Brise Geschwindigkeiten bis zu 7 Knoten (13 km je Stunde). Ein Schiff mit der für das Uluburun-Wrack erschlossenen Technologie war stark abhängig von den Strömungen und Winden im östlichen Mittelmeer, die eine zirkuläre Route entgegen dem Uhrzeigersinn festlegen. Vermutlich befand sich das vollbeladene Schiff auf dem Weg von der Levanteküste in Richtung Ägäis.

Bei der Ladung des Uluburun-Wracks handelt es sich um äußerst hochwertige Güter, die auf einen Gütertausch auf höchster Ebene schließen lassen. Ein derartiger Handel auf Palastebene in der Form eines „königlichen Geschenkaustauschs“ ist aus der diplomatischen Korrespondenz der Zeit bekannt, den sogenannten Amarna-Briefen

---

32 Robert H. Brill/Colleen P. Stapleton, *Chemical Analyses of Early Glasses*. Vol. 3: The Years 2000–2011. Reports, and Essays. Corning, N.Y. 2012, 643–646; Andrew Shortland, *Lapis Lazuli from the Kiln: Glass and Glassmaking in the Bronze Age*. Löwen 2012, 145–147.

aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts v. Chr.<sup>33</sup> Diese in Keilschrift in akkadischer Sprache beschriebenen Tontafeln enthalten die an den Pharao gerichtete Korrespondenz von den Herrschern der anderen Großmächte sowie von den kanaanäischen Fürsten, abgefasst in der Diplomaten-sprache der Zeit. Einen solchen vom Palast gesteuerten Handel haben wir offenbar im Fall der Ladung des Schiffswracks von Uluburun vor uns. Aus kostbaren Einzelfunden, darunter ein Schwert und ein Siegel mykenischen Typs, nach Fundlage am Heck offenbar persönliches Besitztum hochrangiger Personen an Bord, hat man auf zwei mykenische Adlige geschlossen, die als Gesandte die Warenladung begleiteten.

Einen Seehandel anderen Zuschnitts, der von privaten Händlern getragen wurde, demonstriert die Ladung des um etwa hundert Jahre jüngeren Wracks vom Kap Gelidonya, das ebenfalls an der Südküste der Türkei gefunden wurde. Der Heimathafen des deutlich kleineren Schiffs von knapp 10 m Länge lag vermutlich ebenfalls an der Levanteküste. Seine Fracht enthielt neben einigen Kupfer- und Zinnbarren auch Bronzeschrott, der offenbar zur Wiederverwertung bestimmt war.<sup>34</sup>

Einblicke in Usancen im Seehandel geben auch die in großer Zahl in Ugarit gefundenen Tontafeln aus dem 14. bis 12. Jahrhundert v. Chr. Mit Texten in acht verschiedenen Sprachen bezeugen sie vielfältige kommerzielle Verflechtungen und den kosmopolitischen Charakter des Stadtstaates. Die Kaufleute agierten einerseits im Auftrag des Königs von Ugarit. Gleichzeitig gab es aber auch Raum für Privatgeschäfte, so im Fall einer von mehreren Beteiligten gemeinsam finanzierten Handelsfahrt nach Ägypten.<sup>35</sup>

Anfangs werden Buchten im Schutz vorgelagerter Riffe und Inseln oder in Flussmündungen als Liegeplätze genügt haben. Vielfach dürften die Schiffe im seichten Wasser entladen und auf den Sandstrand gezogen worden sein. Einfache, aus Steinen aufgeschichtete Kais oder Molen konnten weiteren Schutz geben und das Be- und Entladen erleichtern. Mit zunehmender Größe der Schiffe und des Frachtvolumens nahmen auch Hafenanlagen zu; vor allem sind an den großen Handelshäfen Lagerhäuser voranzusetzen.

---

33 William L. Moran, *The Amarna Letters*. Baltimore/London 1992; Anson F. Rainey, *The El-Amarna Correspondence: A New Edition of the Cuneiform Letters from the Site of El-Amarna Based on Collations of all Extant Tablets*. Leiden/Boston 2015.

34 George F. Bass, *Cape Gelidonya Shipwreck*, in: Cline (Hrsg.), *Oxford Handbook of the Bronze Age Aegean* (wie Anm. 31), 797–803. Vgl. auch das Schiffswrack von Hishuley Carmel: *Ehud Galili/Noel Gale/Baruch Rosen*, *A Late Bronze Age Shipwreck with a Metal Cargo from Hishuley Carmel, Israel*, in: *The International Journal of Nautical Archaeology* 42/1, 2013, 2–23.

35 Michael Heltzer, *The Economy of Ugarit*, in: Wilfried G. E. Watson/Nicolas Wyatt (Hrsg.), *Handbook of Ugaritic Studies*. Leiden/Boston/Köln 1999, 423–454.

## V.2 Das Mittelmeer im 1. Jahrtausend v. Chr. und frühen 1. Jahrtausend n. Chr.

Die Form des von Eliten getragenen überregionalen Seehandels, wie ihn das Uluburun-Wrack exemplarisch zeigt, kam mit dem Zusammenbruch der bronzezeitlichen Palastkulturen des östlichen Mittelmeeres im frühen 12. Jahrhundert v. Chr. zum Erliegen. Am schnellsten erholten sich die Stadtstaaten der südlichen Levanteküste. Ins späte 9./8. Jahrhundert v. Chr. datierte Molen und Kaimauern der Häfen Atlit und Tabbat el-Hammam an der Küste des heutigen Israel und Syriens bezeugen aufwendig aus Werksteinen gebaute Hafenanlagen, die den Erfordernissen für das Be- und Entladen größerer Schiffe entsprechen.<sup>36</sup> Die von der Levanteküste ausgehende Expansion der Phönizier schuf ein Handelsnetz mit Stützpunkten bis ins westliche Mittelmeer und darüber hinaus an der nordafrikanischen und iberischen Atlantikküste.<sup>37</sup> Ziel waren der Zugang zu lokalen Netzwerken und zu wichtigen Rohstoffen wie Silber, Eisenerz, Kupfer und Zinn sowie anderen Gütern, die teils für den eigenen Bedarf, vor allem aber für den Zwischenhandel erworben wurden. Die Seerouten entwickelten sich aus der spätbronzezeitlichen Tradition der Seefahrt von der Levanteküste über Zypern und Kreta nach Westen und durchzogen schließlich in Ost-West-Richtung das Mittelmeer in seiner ganzen Länge.<sup>38</sup>

Einen Hinweis auf Kontakt zu Handelsnetzwerken, die weiter nach Südosten reichten, geben organische Reste in phönizischen Tongefäßen des 11. und 10. Jahrhunderts v. Chr. von Fundorten im heutigen Israel. Chemische Analysen haben Zimtaldehyd identifiziert, ein direkter Biomarker für Zimt (*Cinnamomum verum* oder eine andere Zimtart), der in dieser Zeit zweifellos aus Süd- oder Südostasien stammte und vermutlich über maritime Routen nach Westen transportiert worden war.<sup>39</sup> Die Überlieferung des gemeinsamen Unternehmens Hiram I. von Tyros (999–935 v. Chr.)

<sup>36</sup> Maria Eugenia Aubet, *The Phoenicians and the West. Politics, Colonies and Trade*. Cambridge 1993, 27–29, 151–155; Avner Raban, *Near Eastern Harbors: Thirteenth – Seventh Centuries BCE*, in: Seymour Gittin/Amihai Mazar/Ephraim Stern (Hrsg.), *Mediterranean Peoples in Transition: Thirteenth to Early Tenth Centuries BCE*. Jerusalem 1998, 428–438; Arad Haggi/Michal Artzy, *The Harbor of Atlit in Northern Canaanite/Phoenician Context*, in: *Near Eastern Archaeology* 70/2, 2007, 75–84.

<sup>37</sup> Aubet, *The Phoenicians* (wie Anm. 36), 77–118, 133–166. – Der frühe Seeverkehr an der Atlantikküste wird hier nicht behandelt; siehe dazu Barry Cunliffe, *Facing the Ocean: The Atlantic and Its Peoples 8000 BC – AD 1500*. Oxford 2001; Ders., *Seafaring on the Atlantic Seaboard*, in: Anderson u. a. (Hrsg.), *The Global Origins* (wie Anm. 7), 265–274; César Carreras/R. Morais, *The Western Roman Atlantic Façade: A Study of the Economy and Trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate*. Oxford 2010; Christoph Schäfer, *Oil for Germany: Some Thoughts on Roman Long-distance Trade*, in: Ders. (Hrsg.), *Connecting* (wie Anm. 26), 211–248.

<sup>38</sup> Susan Sherratt/Andrew Sherratt, *The Growth of the Mediterranean Economy in the Early First Millennium BC*, in: *World Archaeology* 24/3, 1993, 361–378.

<sup>39</sup> Gilboa/Namdar, *Spice Trade* (wie Anm. 25), 265–283. – Zimtblüte (*Cinnamomum cassia*), die in Süd- und Südostasien vorkommt, wurde nach Augenschein in einem Befund des 7. Jahrhunderts v. Chr. im Heraion von Samos identifiziert, ebd.

und des biblischen Königs Salomo nach Ophir (1 Kön 9,26–28), vielleicht eine Region am Ostufer des südlichen Roten Meeres, scheint Aktivitäten phönizischer Seeleute im Roten Meer zu reflektieren.<sup>40</sup>

Im Mittelmeer griff ab der Mitte des 8. Jahrhunderts v. Chr. die griechische Kolonisation Richtung Westen aus, vor allem nach Unteritalien und Sizilien, um 600 v. Chr. dann auch an die südfranzösische Küste mit der Gründung von Massalia (Marseille), die einen Zugang zum keltischen Europa und zu den Wasserwegen der Flüsse Rhône, Saône und Loire bedeutete, aber auch nach Nordosten und zum Schwarzen Meer. Im Zentrum des Mittelmeers, an der Westküste der Apennin-Halbinsel, nutzten die Etrusker Seewege für ihre Expansion nach Süden und nach Westen. Eine etruskische Grabmalerei des frühen 5. Jahrhunderts v. Chr. zeigt einen zweimastigen Frachtsegler.<sup>41</sup>

Im Laufe des 1. Jahrtausends v. Chr. wurde der Mittelmeerraum in einem komplexen und weitverzweigten maritimen Handelsaustausch vernetzt. Einen wichtigen Beitrag zum Handel leistete die seit dem 6. Jahrhundert v. Chr. rasch zunehmende Verbreitung des Münzgeldes. Die Münzen Athens aus dem Silber der Laurion-Bergwerke wurden als eine Art ‚internationale Währung‘ im gesamten mediterranen Raum verwendet. Eine bedeutende Handelsstadt wurde Korinth dank seiner Lage an der Landenge zwischen der Peloponnes und dem griechischen Festland. Über seine Häfen hatte es nach Osten Zugang zum Saronischen Golf und in die Ägäis sowie nach Westen zum Ionischen Meer und weiter nach Sizilien und Unteritalien. Große Bedeutung für die Entwicklung des mittelmeerischen Seehandels hatte die seit dem 9. Jahrhundert v. Chr. beginnende Differenzierung in Kriegs- und Handelsschiffe. Ab dem 6. vorchristlichen Jahrhundert zeichneten sich Unterschiede zwischen Hafeneinrichtungen für Handelsschiffe und solchen für Kriegsschiffe ab. Die Frachtschiffe nahmen an Größe zu; hinzu kamen weitere Veränderungen im Schiffsbau. Seit dem 2. Jahrhundert v. Chr. waren Schiffslängen von 30 bis 40 m nicht mehr ungewöhnlich. Die Ladekapazität eines Schiffswracks vom Anfang des 1. Jahrhunderts v. Chr. (La Madrague de Giens), das an der südfranzösischen Küste bei Toulon gesunken war, wird bei einer Länge von 40 m und einer Breite von 9 m auf 400 Tonnen geschätzt. Obwohl die Fundstelle offenbar mehrfach von Tauchern heimgesucht worden war, konnten noch an die 7.000 Weinamphoren der Ladung gezählt werden. Das Schiff darf der Klasse der *Myriophoroi* – Schiffe, die 10.000 Amphoren transportieren konnten – zugerechnet werden.<sup>42</sup>

Eine wichtige Innovation im Schiffbau, die sich im Laufe des 5. Jahrhunderts v. Chr. vollzog, ist das ‚weinglasförmige‘ Rumpfprofil. Anders als beim U-förmigen Rumpfprofil laufen hier die Seiten des Schiffsrumpfes S-förmig in einer Spitze zum Kiel hin zusammen, was mit dem Profil eines gestielten Weinglases verglichen wurde. Diese Veränderung verlieh dem Schiff verbesserte segelphysikalische Eigenschaften, vor allem für ein

<sup>40</sup> Aubet, The Phoenicians (wie Anm. 36), 36.

<sup>41</sup> Patrice Pomey, Ships and Shipping, in: Alessandro Naso (Hrsg.), Etruscology. Bd. 1. Boston/Berlin 2017, 379–381, Abb. 22.4b.

<sup>42</sup> Ronald Bockius, Schiffahrt und Schiffbau in der Antike. Stuttgart 2007, 36, 83.

Segeln gegen den Wind.<sup>43</sup> Eine weitere Innovation war die Einführung des rechteckigen Vorsegels (*artemon*), das bereits vor 100 v. Chr. literarisch bezeugt ist. Auf Darstellungen großer Frachtschiffe aus römischer Zeit gehört es zur Standardausstattung und war meist an einem schräg gestellten Mast angebracht. Es ermöglichte eine bessere Manövrierbarkeit der größer gewordenen Schiffe und bot gleichfalls Vorteile für das Segeln gegen den Wind.<sup>44</sup> Auf Darstellungen sind größere Frachtsegler der römischen Kaiserzeit oberhalb des großen Rahsegels mit einem zusätzlichen dreieckigen Obersegel ausgestattet.<sup>45</sup>

Ein Großteil der über maritime Routen des Mittelmeers transportierten Güter bestand aus Agrarprodukten, deren Transport größeren Laderaum beanspruchte. Vor allem Getreide erlangte seit dem frühen 5. Jahrhundert v. Chr. zunehmende Bedeutung für die Versorgung der griechischen Städte, wie die Abhängigkeit Athens von Getreidelieferungen aus dem Schwarzmeergebiet und von Sizilien zeigt. Neben Getreide waren es vor allem Wein, Öl sowie konservierter Fisch, die in Tonamphoren verschifft wurden. Diese Transportamphoren dienen als wichtiger archäologischer Nachweis für Ausmaß und Intensität des Handels. Zahlreiche Schiffswracks aus unterschiedlichen Zeiträumen geben Einblicke in die ausgetauschten Handelsgüter. So transportierte ein Schiff des späten 3. Jahrhunderts v. Chr. (*Sanguinaires A*), das an der Westküste Korsikas sank und wahrscheinlich Massalia als Ziel hatte, schätzungsweise mehr als eine Tonne Rohglas von der syrisch-palästinischen Küste.<sup>46</sup>

Athener Gerichtsreden aus der zweiten Hälfte des 4. Jahrhunderts v. Chr. erwähnen Seedarlehen, die entweder vom Kaufmann (*emporos*) oder vom Schiffseigner (*naukleros*) aufgenommen wurden. Das Risiko im Fall des Verlusts der Ladung und/oder des Schiffes lag beim investierenden Darlehensgeber; entsprechend hoch waren die Zinsen von 12½ bis 30 % pro Transaktion bzw. pro Jahr.<sup>47</sup> Derartige Seedarlehen waren in der weiteren griechisch-römischen Antike wie auch im Mittelmeerhandel der folgenden Jahrhunderte gängige Instrumente der Kapitalbeschaffung und zugleich der partiellen Risikoabsicherung des reisenden Kauf- und/oder Seemanns.

---

43 Ebd., 31 f., Abb. 65; *Andrew Wilson*, Developments in Mediterranean Shipping and Maritime Trade from the Hellenistic Period to AD 1000, in: *Robinson/Wilson* (Hrsg.), *Maritime Archaeology* (wie Anm. 26), 33–59, bes. 40–42; *Julian Whitewright*, Mediterranean Ship Technology in Antiquity, in: *Philipp de Souza/Pascal Arnaud* (Hrsg.), *The Sea in History: The Ancient World*. Woodbridge 2017, 199–213.

44 *Lionel Casson*, *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore/London 1995, 240–243; *Julian Wainwright*, Sails, Sailing and Seamanship in the Ancient Mediterranean, in: *Schäfer* (Hrsg.), *Connecting* (wie Anm. 26), 10–14.

45 *Casson*, *Ships and Seamanship* (wie Anm. 44), 148 f., Abb. 144–146.

46 *Franca Cibecchini/Claudio Capelli/Souen Fontaine/Hervé Alfonsi*, Nouvelles considérations sur la cargaison de l'épave *Sanguinaires A* (Ajaccio, Corse du Sud), in: *Archaeonautica* 17, 2012, 31–69.

47 *Paul Millett*, Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth-Century Athens, in: *Peter Garnsey/Keith Hopkins/C. R. Whittaker* (Hrsg.), *Trade in the Ancient Economy*. London 1983, 36–52; *Paul Cartledge*, The Economy (Economies) of Ancient Greece, in: *Walter Scheidel/Sitta von Reden* (Hrsg.), *The Ancient Economy*. Edinburgh 2002, 11–32.

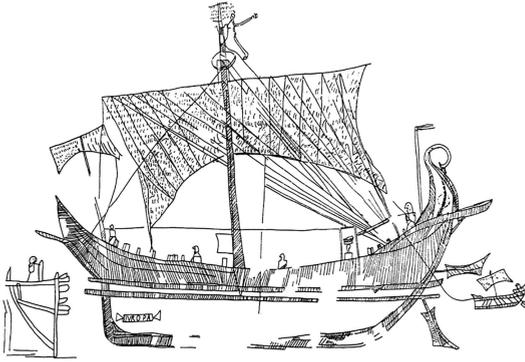


Abb. 1.2: Graffito des Schiffes *Europa* in Pompeji, vor 79 n. Chr.



Abb. 1.3: Leuchttürme in römischer Zeit.

Mit dem Aufstieg Roms zur beherrschenden Macht der gesamten Mittelmeerwelt begann nach Beendigung der Bürgerkriege und dem Beginn des Prinzipats eine intensive Phase des Seehandels. Neben Transporten von Baumaterial – Holz, Marmor und andere farbige Steinsorten – spielten Nahrungsmittel zur Versorgung der Hauptstadt Rom, die im 1. Jahrhundert v. Chr. bereits knapp eine Million Einwohner hatte, eine zentrale Rolle. Die Scherben des Monte Testaccio am Tiberhafen Roms, die von Transportamphoren für Wein, Olivenöl und Fischsauce (*garum*) stammen, sind ein beredtes Zeugnis für den Umfang dieser Lieferungen. Das größte Frachtaufkommen entfiel auf die regelmäßige Getreidebeschaffung für Rom aus Sizilien, Nordafrika und vor allem aus Ägypten. Unter günstigen Bedingungen verlief die Fahrt der großen Getreidefrachter von Alexandria nach Puteoli – später direkt nach Portus bei Ostia – wohl ohne Zwischenaufenthalte. Als Rekordzeit für die Dauer einer Seefahrt von Puteoli nach Alexandria bei günstigem Wind sind neun Tage überliefert (Plin. nat. 19,3–4). Die Fahrt eines vollbeladenen Schiffs in umgekehrter Richtung wird wegen der vorherrschenden Windrichtung aus Westen über eine andere Route erfolgt sein und deutlich länger gedauert haben.<sup>48</sup> Ein Beispiel für einen Fahrtverlauf unter widrigen Bedingungen im Oktober ist die Fahrt des Apostels Paulus auf einem alexandrinischen Getreidefrachter mit 276 Menschen an Bord und schließlicher Havarie.<sup>49</sup>

Seit dem Bau der großen Molen des Hafens von Samos im 6. Jahrhundert v. Chr., der bereits in der Antike Aufsehen erregt hatte, nahm der Hafenausbau seit dem 5. Jahrhundert v. Chr. stetig zu. Prominentestes Beispiel aus hellenistischer Zeit ist der Hafen von Alexandria mit zwei großen Hafenbecken und dem berühmten Leuchtturm, dem Pharos, der im 3. Jahrhundert v. Chr. errichtet wurde.<sup>50</sup> Eine wichtige Innovation im Hafenbau brachte die Verwendung des sogenannten römischen Zements (*opus caementicium*) mit sich, eines unter Wasser abbindenden Gemischs aus Steinen, Sand, gebranntem Kalk und Pozzulanerde, die seit dem 2. Jahrhundert v. Chr. belegt ist. Lange war Puteoli am Golf von Neapel der wichtigste Hafen für Rom. Von hier wurden die Güter entlang der Küste nach Ostia und anschließend tiberaufwärts verschifft. Erst unter Claudius (reg. 41–54) begann der Ausbau des großen Seehafens Portus bei Ostia. Im Fundament einer der Molen wurde das mit Zement gefüllte Schiff versenkt, mit dem wenige Jahre zuvor der heute vor dem Petersdom aufgestellte Obelisk von 330 Tonnen Gewicht von Ägypten nach Rom transportiert worden war. Auf dieser Mole an der Hafeneinfahrt wurde dann ein Leuchtturm errichtet nach

<sup>48</sup> Plinius der Ältere (23/24–79 n. Chr.) in seiner *Naturalis historia* (nat. 19,3–4); vgl. Casson, *Ships and Seamanship* (wie Anm. 44), 282 f., 297–299; Pascal *Warning*, *Der römische Seehandel in seiner Blütezeit. Rahmenbedingungen, Seerouten, Wirtschaftlichkeit*. Rahden 2015, 249–269; *Ders.*, *A Business Model for Roman Maritime Trade*, in: Schäfer (Hrsg.), *Connecting* (wie Anm. 26) 173–210, bes. 180–185.

<sup>49</sup> Apg 27,37. Vgl. Olaf Höckmann, *Antike Seefahrt*. München 1985, 88 f.

<sup>50</sup> Nick *Marriner/Christophe Morhange*, *Geoscience of Ancient Mediterranean Harbours*, in: *Earth-Science Reviews* 80, 2007, 137–194; *Andrea Jördens*, *Roman Alexandria: Queen of the Mediterranean and Arabian Seas*, in: Jaspert/Kolditz (Hrsg.), *Entre mers* (wie Anm. 21), 77–92.

dem Vorbild des Pharos von Alexandria. Leuchttürme gehörten seit dem 1. Jahrhundert v. Chr. zunehmend zur Ausstattung römischer Häfen.<sup>51</sup>

## VI Zwischen Südchinesischem Meer und Mittelmeer in den Jahrhunderten um die Zeitenwende

In den Jahrhunderten vor der Zeitenwende intensivierten sich die Kontakte und der Austausch entlang der Seerouten in den Meeresgebieten Monsun-Asiens. Regionale maritime Zyklen verknüpften sich zu einem Netzwerk, das schließlich vom Südchinesischen Meer zum Indischen Ozean und über den Persischen Golf und das Rote Meer bis zum Mittelmeer reichte. Spätestens seit dem 1. Jahrhundert v. Chr. darf dieses komplexe System maritimer Routen in Übertragung des Begriffs für das System der zentralasiatischen Landrouten als eine Frühform der ‚Maritimen Seidenstraße‘ betrachtet werden. Seefahrt in diesem Gebiet ist den vorhersagbaren Richtungswechseln der Winde und Strömungen des Monsunsystems unterworfen (siehe I), das für die Küstenanrainer Südostasiens und des Indischen Ozeans eine Grunderfahrung war. In der Regel werden die Schiffe nur Teilstrecken befahren haben. Land- und Seetransport ergänzten einander. Je nach Gegebenheiten wurden Zwischenetappen über Land zurückgelegt, wie im Fall der Überquerung der Malaiischen Halbinsel (siehe VI.2). Historisch und archäologisch bezeugt ist die Transportroute von den Häfen des Roten Meeres durch die Wüste zum Nil und weiter flussabwärts bis zum Mittelmeer (siehe VI.3). Wiederholtes Umladen der Waren auf andere Transportmittel war allgemeine Praxis, Wasserwege wurden in der Regel gegenüber dem Landtransport mit Trägern und Tragtieren bevorzugt.<sup>52</sup>

### VI.1 Südchinesisches Meer

Maritime Aktivitäten im Südchinesischen Meer und im insularen Südostasiens reichen weit in prähistorische Zeiten zurück und lassen auf weitreichende Vernetzungen über große Distanzen schließen. In einem archäologischen Kontext auf Ost-Borneo, der um 1000 v. Chr. datiert wird, fand sich Obsidian aus Vorkommen von Talasea im Bismarck-

---

51 Plin. nat. 16,201–202; 36,70; Sueton, Claud. 20. Vgl. Höckmann, Seefahrt (wie Anm. 49), 69, 144–150; John Peter Oleson/Christopher Brandon/Robert L. Hohlfelder, Technology, Innovation, and Trade: Research into the Engineering Characteristics of Roman Maritime Concrete, in: Robinson/Wilson (Hrsg.), Maritime Archaeology (wie Anm. 26), 107–119; Christina Wawrzinek, Tore zur Welt: Häfen der Antike. Darmstadt 2016.

52 Andrew Sherratt, Portages: A Simple but Powerful Idea in Understanding Human History, in: Christen Westerdahl (Hrsg.), The Significance of Portages. Oxford 2006, 1–13.

Archipel.<sup>53</sup> Nach 500–400 v. Chr. ist im Südchinesischen Meer eine Frühform maritimen Handels archäologisch fassbar in der Verbreitung eines grünen Nephrits aus Vorkommen von Fengtien im nordöstlichen Taiwan. Der Fengtien-Nephrit wurde offenbar als Rohmaterial und in Form von Rohlingen gehandelt und dann lokal zu Schmuckstücken verarbeitet; signifikante Stücke werden in die Zeit zwischen 300 v. Chr. und 100 n. Chr. datiert. Die Verbreitung des Fengtien-Nephrits an den östlichen und südlichen Küsten des Südchinesischen Meeres deutet möglicherweise auf eine maritime Interaktion zwischen austronesisch sprechenden Gruppen hin.<sup>54</sup> Ausgehend von linguistischen, archäologischen und jüngst auch genetischen Befunden erklärt die Out-of-Taiwan-Hypothese die Ausbreitung der austronesischen Sprachen als Folge von Migrationsbewegungen von Sprechern einer Frühform des Austronesischen, die um 3500 v. Chr. vom südlichen China nach Taiwan kamen und um 2000 v. Chr. von dort ausgehend in weiteren maritimen Migrationsbewegungen zu den Philippinen, danach weiter ins insulare Südostasien, in den Pazifischen und Indischen Ozean und schließlich bis nach Madagaskar (wohl um 500 n. Chr.) gelangten.<sup>55</sup> Unbestritten ist jedenfalls, dass die Seefahrer Südostasiens über einen exzeptionell hohen Grad an navigatorischem Können verfügt haben müssen.

Informationen zu historischen Abläufen geben chinesische Quellen. Im späten 3. Jahrhundert v. Chr. war der erste Kaiser Chinas Qin Shihuangdi (259–210 v. Chr., reg. ab 221 v. Chr.) bis an die Küsten des Südchinesischen Meeres vorgedrungen. Nach seinem Tod hatte einer seiner Generäle die Regionen des heutigen Guangdong und Guangxi sowie des nördlichen Vietnam unter seine Kontrolle gebracht und das Reich Nan Yue gegründet. Dieses existierte knapp hundert Jahre bis zu seiner Inkorporierung in das chinesische Han-Reich im Jahr 111 v. Chr.; seine Hafenstadt Panyu (Guangzhou) galt als Handelsplatz für Produkte aus Regionen des ‚Südlichen Meeres‘. Bereits der erste König von Nan Yue hatte Eisvögel – die wegen ihrer leuchtend blauen Federn geschätzt wurden –, Rhinoceroshorn, Kaurischnecken und Pfauen an den chinesischen Kaiserhof geschickt. Die Funde bestimmter Materialien im Grab des Zhao Mo, des zweiten Königs von Nan Yue (reg. 137–122 v. Chr.), gaben Anlass, bereits in dieser Zeit Routenverbindungen zu vermuten, die über das Südchinesische Meer hinaus weiter nach Westen

---

53 Peter Bellwood, *First Islanders: Prehistory and Human Migration in Island Southeast Asia*. New York 2017, 276–282, Abb. 8.2.

54 Hsiao-chun Hung/Chin-yung Chao, *Taiwan's Early Metal Age and Southeast Asian Trading Systems*, in: *Antiquity* 90/354, 2016, 1537–1551.

55 Peter Bellwood, *A Hypothesis for Austronesian Origins*, in: *World Archaeology* 26/1, 1984/85, 107–117; Robert Blust, *The Homeland: A Linguistic Perspective*, in: *World Archaeology* 26/1, 1985/86, 45–67; Bellwood, *First Islanders* 2017 (wie Anm. 53), 181, 231 f. Siehe auch Peter Bellwood/Ian Glover, *Southeast Asia: Foundations for an Archaeological History*, in: Dies. (Hrsg.), *Southeast Asia: From Prehistory to History*. London/New York 2004, 4–20; Peter Bellwood, *The Origins and Dispersals of Agricultural Communities in Southeast Asia*, in: ebd., 21–40; Albert Min-Shan Ko/Chung-Yu Chen/Qiaomei Fu/Frederick Delfin/Mingkun Li/Hung-Lin Chiu/Mark Stoneking/Ying-Chin Ko, *Early Austronesians: Into and Out of Taiwan*, in: *The American Journal of Human Genetics* 94, 2014, 426–436.

reichten. Dazu gehören Räucherwerk, das als Weihrauch identifiziert wurde, sowie fünf Elefantenstoßzähne, die als afrikanisch angesprochen werden. Eine Bestätigung durch naturwissenschaftliche Analysen steht indessen noch aus. Andere Objekte, wenn gleich nicht notwendigerweise Importe, lassen in Technik und/oder Stilelementen west- oder zentralasiatische Inspiration erkennen.<sup>56</sup>

In einem Han-zeitlichen Geschichtstext (*Han Shu*) wird eine maritime Handelsroute von den Häfen Hepu und Xuwen am Golf von Tonkin nach Huangzhi – vielleicht Kanchipuram im südöstlichen Indien – beschrieben, die bereits auf die Zeit des frühen 1. Jahrhunderts v. Chr. zurückgehen soll. Man fuhr dorthin, um Perlen, Beryll, seltene Steine und andere Exotika im Austausch gegen Gold und feine Seiden zu erwerben. Zwischen monatelangen Reisen zur See – die Toponyme der unterwegs berührten Länder sind nicht schlüssig zu identifizieren – ist eine zehntägige Landpassage eingebettet, die von der Forschung seit Langem auf eine Überquerung des Isthmus von Kra bezogen wird. Ausgrabungen in den zahlreichen Han-zeitlichen Gräbern in Hepu und auch in Guangzhou brachten exotische Importe vor allem aus Südasien ans Licht. Auf Indien verweisen die Perlen aus Karneol, Achat und Beryll (siehe VI.2), die Granatperlen – soweit chemisch analysiert – stammen offenbar aus Vorkommen in Rajasthan und Südindien. Ein glasierter parthischer Krug fand sich in einem Grab in Hepu, eine römische Rippenschale aus Mosaikglas in einem ins Jahr 67 n. Chr. datierten Grab in der Provinz Jiangsu.<sup>57</sup>

Chinesische Quellen berichten von einem Reich Funan, das im heutigen südlichen Vietnam und Kambodscha lokalisiert wird und vom 1. bis zum 6. Jahrhundert n. Chr. bestand. Im 3. Jahrhundert soll Funan seinen Herrschaftsbereich unter Einsatz einer Flotte großer Schiffe bis auf die nördliche Malaiische Halbinsel ausgedehnt haben. Weiter wird berichtet, dass Kaufleute aus dem Römischen Reich (*Da Qin*) oftmals Funan besuchten. Die archäologischen Reste von Oc Eo im südlichen Vietnam, einem großen, rechteckig umwallten Areal von mindestens 300 Hektar, liegen nahe an der Ostküste des Golfs von Thailand. Die Funde belegen die Anbindung von Oc Eo an den maritimen Handel; es darf als eine bedeutende Hafenstadt Funans betrachtet werden.<sup>58</sup> Aufsehen erregten in den 1940er Jahren unter anderem solche Funde, die auf eine westliche

---

<sup>56</sup> Margarete Prüch (Hrsg.), Schätze für König Zhao Mo. Das Grab von Nan Yue. Heidelberg 1999; Francis Allard, Globalization at the Crossroads: The Case of Southeast China during the Pre- and Early Imperial Period, in: Tamar Hodos (Hrsg.), The Routledge Handbook of Archaeology and Globalization. London 2017, 454–469.

<sup>57</sup> Brigitte Borell, Gemstones in Southeast Asia and Beyond: Trade along the Maritime Networks, in: Alexandra Hilgner/Susanne Greiff/Dieter Quast (Hrsg.), Gemstones in the First Millennium AD: Mines, Trade, Workshops and Symbolism. Mainz 2017, 21–44; Dies., Trade and Glass Vessels along the Maritime Silk Road, in: Bettina Zorn/Alexandra Hilgner (Hrsg.), Glass along the Silk Road from 200 BC to AD 100. Mainz 2010, 127–142, bes. 127 f., Abb. 1; *Zhaoming Xiong*, The Hepu Han Tombs and the Maritime Silk Road of the Han Dynasty, in: Antiquity 88, 2014, 1229–1243, hier 1238, Abb. 11.

<sup>58</sup> Pierre-Yves Manguin, The Archaeology of Fu Nan in the Mekong River Delta: The Oc Eo Culture of Viet Nam, in: Nancy Tingly (Hrsg.), Arts of Ancient Vietnam: From River Plain to Open Sea. New York 2009, 103–118.

Herkunft oder zumindest Inspiration hinweisen. Neben einem Glaskameo sassanidischen Stils waren dies vor allem zwei goldene Anhänger mit Imitationen römischer Münzbilder, in einem Fall ein dünnes Goldblech, das eine ins Jahr 152 n. Chr. datierte Münze des Antoninus Pius (86–161, reg. ab 138) kopiert, sowie ein einseitig gegossener Anhänger, dessen Münzkopie früher als Marc Aurel (121–180, reg. ab 161) identifiziert wurde, sich aber tatsächlich auf eine Münze des Commodus (161–192, reg. ab 180) aus dem Jahre 192 n. Chr. zurückführen lässt (siehe VI.2).<sup>59</sup>

Die Anbindung vieler anderer küstennaher Orte an maritime Fernrouten wird zunehmend durch Ausgrabungen bestätigt. Die Verbreitung einer spezifischen Keramik aus Indien, der sogenannten *Rouletted Ware* des 3. bis 1. Jahrhunderts v. Chr., deutet eine Route vom Isthmus von Kra nach Mittelvietnam an. Diese verlief von dort vermutlich weiter nach Norden in Richtung des Golfs von Tonkin. Ferner ist eine Route entlang der Nordküsten von Java und Bali in Richtung Gewürzinseln anzunehmen.<sup>60</sup>

Offenbar war bereits um 100 n. Chr. ein Seefahrer namens Alexandros über die Malaiische Halbinsel hinaus nach Osten gelangt. Kattigara, der von Klaudius Ptolemaios (\* um 100) im 2. Jahrhundert n. Chr. genannte Hafen der Chinesen, ist wahrscheinlich am Golf von Tonkin zu suchen, vermutlich in der Han-Präfektur Jiaozhi.<sup>61</sup> Chinesische Quellen verzeichnen für das Jahr 166 n. Chr. die Ankunft einer Gesandtschaft aus dem Römischen Reich in Rinan, der südlichsten Han-Präfektur an der Küste des heutigen Vietnam wohl in der Gegend von Hué. Wenn es sich auch vermutlich um keine offizielle Gesandtschaft, sondern lediglich um eine Gruppe von Kaufleuten aus dem Römischen Reich handelte, kam sie jedenfalls auf dem Seeweg an. Ihre Tributgaben – Elfenbein, Rhinozeroshorn und Schildpatt – hatte sie wohl erst in Südostasien erworben. Auf welchen Schiffen diese Kaufleute reisten, wissen wir nicht.<sup>62</sup>

Wie die oben erwähnte Textstelle im *Han Shu* zur Seereise nach Huangzhi ausdrücklich vermerkt, reisten die chinesischen Kaufleute auf den Schiffen der *Man-yi*, der ‚Leute im Süden‘.<sup>63</sup> Dies dürfte sich auf Schiffe südostasiatischer Seefahrer beziehen. Südostasien ist die Heimat einer besonderen Bauart genähter und gelaschter Boote, der *lashed-lug technique*.<sup>64</sup> Reste eines solchen Bootes aus Pontian an der Ost-

---

<sup>59</sup> Brigitte Borell, Vietnam und die maritime Seidenstraße in den frühen Jahrhunderten n. Chr., in: Andreas Reinecke (Hrsg.), *Schätze der Archäologie Vietnams*. Mainz 2016, 125–135.

<sup>60</sup> Heidrun Schenk, Tissamaharama Pottery Sequence and the Early Historic Maritime Silk Route across the Indian Ocean, in: *Zeitschrift für Archäologie Außereuropäischer Kulturen* 6, 2014, 98, Abb. 3.

<sup>61</sup> Ptol. geogr. 1,13–14; 7,3. Siehe dazu Albrecht Dihle, *Antike und Orient*. Heidelberg 1984, 147–152, 208–211.

<sup>62</sup> Donald D. Leslie/Kenneth H. J. Gardiner, *The Roman Empire in Chinese Sources*. Rom 1996, 51.

<sup>63</sup> Zum Begriff *Man-yi*, siehe Erica Fox Brindley, *Ancient China and the Yue. Perceptions and Identities on the Southern Frontier, c. 400 BCE – 50 CE*. Cambridge 2015, 29, 31; Catherine Churchman, *The Peoples between the Rivers*. London 2016, 83 f.

<sup>64</sup> Pierre-Yves Manguin, *Ships and Shipping in Southeast Asia*, in: David E. Ludden (Hrsg.), *Oxford Research Encyclopedia of Asian History*. Oxford 2017, Online unter: <http://asianhistory.oxfordre.com/> (Stand: 17. 02. 2023).

küste des heutigen Malaysia haben Radiokarbondaten vom 3. bis 5. Jahrhundert n. Chr. Vergleichbare Schiffsplanken wurden auch an der Westküste der Malaiischen Halbinsel bei Khlong Thom gefunden (siehe VI.2). Es liegt nahe anzunehmen, dass südostasiatische Schiffe von hier aus über den Golf von Bengalen nach Indien fuhren. Chinesische Quellen beschreiben die südostasiatischen Schiffe, die sogenannten *Kunlun*-Schiffe, als sehr groß mit mehreren Masten, großer Ladekapazität und Platz für mehrere hundert Personen. Linguistische Untersuchungen weisen auf eine Ausbreitung südostasiatischer Bootstechnologie und -terminologie, die mit austronesischen Sprechern assoziiert wird, über den Golf von Bengalen bis in den westlichen Teil des Indischen Ozeans hin.<sup>65</sup> Möglicherweise waren die in einem griechischen Text des mittleren 1. Jahrhunderts n. Chr. genannten *kolandiophonta* (siehe VI.3), die von der Südküste Indiens über den Golf von Bengalen zur Malaiischen Halbinsel fuhren, solche südostasiatischen Schiffe.

## VI.2 Der Isthmus von Kra zwischen dem Golf von Thailand und dem Golf von Bengalen

Für den direkten Seeweg zwischen Indien und dem südlichen China bildet die Malaiische Halbinsel eine Barriere, die grundsätzlich südlich umsegelt werden kann. Die Frage möglicher Landüberquerungen als Alternative zur langwierigen und nicht unproblematischen Durchfahrt der Straße von Malakka, für die es sicher mehrere Routen gab, hat die Forschung seit Langem beschäftigt. An ihrer schmalsten Stelle, im Bereich des Isthmus von Kra, ist die Malaiische Halbinsel nur ca. 40 km breit. Die Dichte archäologischer Fundstätten an den Ost- und Westküsten des Isthmus und die erstaunliche Herkunftsvielfalt der Funde bestätigen zunehmend die Bedeutung dieser Region in den Jahrhunderten um die Zeitenwende als *stepping-stone* im Schnittpunkt maritimer Routen des Südchinesischen Meeres und des Indischen Ozeans. Meist liegen die Fundplätze an einem Fluss, in geringer Distanz von der Küste. Das archäologische Fundmaterial bezeugt ihre Ausrichtung auf den maritimen Fernhandel. Lokal sind spezialisierte Produktionszweige festzustellen, darunter die Herstellung von Schmuckelementen aus Achat und Karneol in komplexer, aus Indien entlehnter Technologie.

Besonders günstige Voraussetzungen bietet das weit landeinwärts reichende trichterförmige Ästuar des Kraburi-Flusses an der Westküste, der heute die Grenze zwischen Thailand und Myanmar markiert, in Kombination mit einer Überlandpassage zur Ostküste nach Khao Sam Kaeo, gegenwärtig der archäologisch am besten erforschte Fundplatz in der Isthmusregion mit einer Siedlungsaktivität seit dem 4. Jahrhundert v. Chr.<sup>66</sup> Die Bedeutung von Khao Sam Kaeo spiegelt sich in den dortigen

<sup>65</sup> Tom Hoogervorst, Tracing Maritime Connections between Island Southeast Asia and the Indian Ocean World, in: Hodos (Hrsg.), *The Routledge Handbook* (wie Anm. 56), 751–767.

<sup>66</sup> Bérénice Bellina (Hrsg.), *Khao Sam Kaeo. An Early Port-City between the Indian Ocean and the South China Sea*. Paris 2017; Dies., *The Inception of Transnational Processes between the Indian Ocean*

Funden, darunter chinesische Han-zeitliche Gebrauchskeramik und vor allem ein hoher Anteil indischer Keramik. Funde persönlicher Siegel – zwei chinesische Privatsiegel aus Bronze, von denen eines noch ins 1. Jahrhundert v. Chr. datiert wird, und mehrere Steinsiegel mit indischen Namensinschriften, deren früheste ins 3. und 2. Jahrhundert v. Chr. weisen – belegen die Präsenz ihrer Besitzer vor Ort.<sup>67</sup> An anderen Fundorten der Isthmusregion wurden zahlreiche mediterrane Gemmen gefunden, deren früheste den Jahrzehnten um Christi Geburt zugewiesen werden, also der Zeit des beginnenden Aufschwungs des römischen Indienhandels (siehe VI.3). In diese Zeit sind auch die gefundenen Scherben hochwertiger mediterraner Glasgefäße zu datieren.<sup>68</sup>

Ein anderes bedeutendes Zentrum, das vom 1. vorchristlichen bis ins 5. nachchristliche Jahrhundert aktiv war, liegt weiter südlich an der Westküste der Malaiischen Halbinsel bei der heutigen Stadt Khlong Thom; der archäologische Fundplatz ist auch unter dem Namen Khuan Lukpad bekannt.<sup>69</sup> Vermutlich war Khlong Thom über Landrouten mit der Ostküste verbunden, insbesondere mit der Bucht von Bandon und der Region von Nakhon Si Thammarat. Der Fundplatz Tha Chana nördlich der Bucht von Bandon weist ebenfalls ein weites Spektrum an Importfunden der Jahrhunderte um die Zeitenwende auf. In Khlong Thom wurden neben römischen Gemmen auch lokal hergestellte Anhänger aus Zinn und Gold in Nachahmung römischer Münzen gefunden, darunter Imitationen römischer Goldmünzen des 2. Jahrhunderts n. Chr., die an ähnliche Funde aus Oc Eo erinnern (siehe VI.1).<sup>70</sup> Möglicherweise wurden diese ebenfalls in Khlong Thom hergestellt und gelangten auf Seerouten über den Golf von Thailand nach Oc Eo.

Neben den für Südostasien charakteristischen Naturprodukten von Land und Meer, welche die chinesischen Quellen nennen, hatte die Malaiische Halbinsel noch einen anderen begehrten Rohstoff zu bieten: Zinn. Sie liegt im Bereich des südostasiatischen Zinnürtels, einem der weltweit größten Zinnvorkommen. Vermutlich spielten die leicht zugänglichen Zinnlagerstätten im nördlichen Teil der Halbinsel eine – bisher noch ungenügend erforschte – Rolle in Austausch und Handel mit dem zinnarmen Südasien. Archäologische Funde bezeugen bereits in der zweiten Hälfte des 1. Jahrtausends v. Chr. intensive Kontakte zwischen Südostasien und Indien über den Golf von Bengalen,<sup>71</sup>

---

and the South China Sea from an Early City-State on the Thai-Malay Peninsula (Fourth–Second Centuries BCE), in: Boussac/Salles/Yon (Hrsg.), *Ports of the Ancient Indian Ocean* (wie Anm. 22), 481–510.

67 *Brigitte Borell*, Stone Seals and Intaglios from Khao Sam Kaeo, in: Bellina (Hrsg.), *Khao Sam Kaeo* (wie Anm. 66), 587–619.

68 *Brigitte Borell/Bérénice Bellina/Boonyarit Chaisuwan*, Contacts between the Upper Thai-Malay Peninsula and the Mediterranean World, in: Nicolas Revire/Stephen Murphy (Hrsg.), *Before Siam: Essays in Art and Archaeology*. Bangkok 2014, 98–117; *Brigitte Borell*, Isthmus von Kra: Im Schnittpunkt maritimer Routen, in: Mai Lin Tjoa-Bonatz/Andreas Reinecke (Hrsg.), *Im Schatten von Angkor: Archäologie und Geschichte Südasiens*. Darmstadt 2015, 45–53.

69 *Brigitte Borell*, Gold Coins from Khlong Thom, in: *Journal of the Siam Society* 105, 2017, 151–177.

70 *Brigitte Borell*, The Power of Images, in: *Zeitschrift für Archäologie Außereuropäischer Kulturen* 6, 2014, 7–43.

71 *Sunil Gupta*, The Archaeological Record of Indian Ocean Engagements: Bay of Bengal (5000 bc–500 ad), in: *Oxford Handbooks Online* 2018, Online unter: <https://dx.doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199935413.013.46> (Stand: 17. 02. 2023).

lange vor der Phase der sogenannten ‚Indisierung‘ in Südostasien zu Beginn der früh-historischen Zeit und den ersten erhaltenen Inschriften in indischer Schrift ab ca. 300 n. Chr.

### VI.3 Westlicher Indischer Ozean

Es ist davon auszugehen, dass regionale maritime Netzwerke im Indischen Ozean, wie sie bereits im 3. Jahrtausend v. Chr. zu fassen sind (siehe III), in der einen oder anderen Form weiter bestanden, getragen hauptsächlich von südarabischen und indischen Seefahrern. Diese sind noch ungenügend erforscht. Oben wurde bereits auf bestimmte Gewürze Süd- und Südostasiens hingewiesen, die schon im 2. und 1. Jahrtausend v. Chr. Ägypten und die Mittelmeerwelt erreichten (siehe IV und V.2). In den Jahrhunderten vor der Zeitenwende mehren sich die Zeugnisse, etwa durch archäologische Ausgrabungen wie die des Hafens Sumhuran (Khor Rori) des Königreichs Hadramaut an der südarabischen Küste, der im 3. Jahrhundert v. Chr. gegründet wurde.<sup>72</sup> Besonders reichliche und gut erschlossene Schriftquellen stehen für den römischen Indienhandel zur Verfügung, der an solche seit Langem bestehende Netzwerke anknüpfte. Diese Schriftquellen zusammen mit dem stetig zunehmenden Korpus archäologischer Zeugnisse hellenistischer und römischer Zeit geben auch Informationen zu anderen Akteuren des maritimen Handels über das Arabische Meer.

Wie vor ihnen die Pharaonen hatten die Ptolemäerkönige ihre kommerziellen Aktivitäten im Roten Meer auch in dessen südlichen Teil – zumindest am westlichen Ufer – ausgedehnt und unter anderem bereits im 3. Jahrhundert v. Chr. den Hafen Berenike gegründet, der später zusammen mit Myos Hormos einer der beiden Ausgangshäfen für den römischen Indienhandel wurde.<sup>73</sup> Ptolemaios II. Philadelphos (308–246 v. Chr., reg. ab 285 v. Chr.) pflegte auch diplomatische Kontakte mit Indien. Zu ihm hatte Ashoka (304–232 v. Chr., reg. ab 268), der Herrscher des Maurya-Reiches, Gesandte zur Verbreitung der buddhistischen Lehre geschickt.<sup>74</sup>

Das Phänomen der Monsunwinde war in der griechischen Welt spätestens seit dem Alexanderzug bekannt. Sie wurden wie die Jahreswinde im Mittelmeer ‚Etesien‘

<sup>72</sup> *Alessandra Avanzini*, The Port of Sumhuran (Khor Rori): New Data on Its History, in: Kuzhipalli S. Mathew (Hrsg.), *Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris. New Perspectives on Maritime Trade*. New Delhi 2015, 179–205. Für einen allgemeinen Überblick siehe *Sunil Gupta*, The Western Indian Ocean Interaction Sphere: Significance of the Red Sea and the Arabian/Persian Gulf Routes from the Mediterranean to India (First Century BCE–Third Century CE), in: Manzo u. a. (Hrsg.), *Stories of Globalisation* (wie Anm. 24), 352–393. Zu den Schiffen siehe *Partrice Pomey*, À propos des navires de la mer Érythré: découvertes récentes et nouveaux aspects de la question, in: *Topoi Suppl.* 11, 2012, 111–132.

<sup>73</sup> *Steven E. Sidebotham*, Berenike and the Ancient Maritime Spice Route. Berkeley 2011; *Ders.*, Roman Ports on the Red Sea and their Contact with Africa, Arabia and South Asia: Ancient Literary and Recent Archaeological Evidence, in: Mathew (Hrsg.), *Imperial Rome* (wie Anm. 72), 129–177, bes. 152–154.

<sup>74</sup> *Hermann Kulke/Dietmar Rothermund*, *Geschichte Indiens*. München 1998, 85 f.



Abb. 1.4: Maritime Interaktion im Indischen Ozean in den Jahrhunderten um die Zeitenwende.

genannt. Die Beobachtung bezog sich allerdings hauptsächlich auf das Phänomen des Südwestmonsuns in Nordwestindien, der dem Land den Regen brachte. Neu hinzu kam nun – offenbar ab dem späten 2. Jahrhundert v. Chr. – eine Kenntnis der Nutzung der Monsunwinde zur Überquerung der offenen See. Kurz vor 116 v. Chr. spielt eine bei Strabon überlieferte Episode von einem gestrandeten indischen Seefahrer, den die Küstenwache am Roten Meer aufgegriffen hatte.<sup>75</sup> Nach seiner Rettung zeigte er den Seeleuten des Ptolemäerkönigs, darunter auch Eudoxos von Kyzikos, den Seeweg nach Indien. Spätere Quellen nennen einen – offenbar fiktiven – Schiffskapitän Hippalos, der als erster die Navigation mit dem Südwestmonsun über die offene See nach Indien gemeistert habe. Voraussetzung dafür war neben der Kenntnis der Vorhersagbarkeit des Windes und der Wahl des richtigen Zeitpunktes vor allem die geographische Kenntnis der Nord-Süd-Ausdehnung der indischen Küste. Dieses Wissen wurde offenbar direkt von den Seefahrern des Indischen Ozeans erworben, wie die Eudoxos-Episode andeutet. Eine Navigation durch Sternbeobachtung und Orientierung am Breitengrad war in der Antike möglich und machte Sinn, wenn man über die Lage der Häfen an der indischen Westküste informiert war. Traditionell wurde von den griechischen Geographen bis hin zu Klaudios Ptolemaios der indische Subkontinent

<sup>75</sup> Strabon, geogr. 2,3,4.

stark verkürzt ohne nennenswerte Südausdehnung mit einem Küstenverlauf in Ost-West-Richtung vorgestellt.<sup>76</sup>

Die antiken Namen für die Meere des Indischen Ozeans, die sich von den heutigen unterscheiden, lassen einen sich wandelnden Kenntnisstand erkennen. Geläufig war seit dem 5. Jahrhundert v. Chr. ein Erythräisches Meer (griech. *Erythra Thalassa*), wörtlich ‚Rotes Meer‘. Dieses umfasste den Persischen Golf, das nordwestliche Arabische Meer und auch das heutige Rote Meer, die als zusammenhängendes Meeresgebiet im Süden begriffen wurden. Im *Periplus Maris Erythraei* (im Folgenden *Periplus*), einer Art Handbuch für Kaufleute zur See, verfasst im mittleren 1. Jahrhundert n. Chr. von einem uns unbekanntem Autor, ist der Begriff des Erythräischen Meeres auf den gesamten befahrenen Teil des nördlichen Indischen Ozeans einschließlich des Golfes von Bengalen ausgeweitet.<sup>77</sup> Interessanterweise erscheint ein ‚Indisches Meer‘ (*Indike thalassa*) im ptolemäischen Titel eines Epistrategen des Erythräischen und Indischen Meeres.<sup>78</sup> Dieser Titel ist in mehreren Inschriften noch vor der Mitte des 1. Jahrhunderts v. Chr. bezeugt, also bald nach der Eudoxos-Episode. Einmal spricht der Autor des *Periplus* vom *Indikon pelagos*, der ‚Indischen See‘, und zwar im Kontext der Beschreibung des Südwestmonsuns, der vom Ozean im Süden kommend in der ‚Indischen See‘, also dem Arabischen Meer, erscheint.<sup>79</sup> Mit ‚Indischem Ozean‘ (*Indikos okeanos/Indicus oceanus*) wurde der südlich von Indien gelegene Teil des Weltozeans bezeichnet, der nach antiker Vorstellung die Landmasse der bewohnten Welt umströmte.<sup>80</sup> Abweichend davon benutzte Ptolemaios den Begriff *Indikon pelagos* für den gesamten Meeresraum südlich von Indien, der nach seiner Vorstellung ein geschlossenes Meer war, da er weit im Süden eine Landverbindung zwischen Afrika und Ostasien annahm, die unbewohnbare ‚Gegenoiikumene‘.<sup>81</sup>

Mit der Annexion Ägyptens 30 v. Chr. begann der Aufschwung des Indienhandels in römischer Zeit von den Häfen Myos Hormos und Berenike. Über diesen Handel, der bereits nach wenigen Jahren ein Vielfaches des ptolemäischen Indienhandels erreicht

---

76 André Tchernia, *Winds and Coins. From the Supposed Discovery of the Monsoon to the Denarii of Tiberius*, in: Federico De Romanis/André Tchernia (Hrsg.), *Crossings: Early Mediterranean Contacts with India*. New Delhi 1997, 250–276, bes. 256–261; Didier Marcotte, *The Indian Ocean from Agatharchides of Cnidus to the Periplus Maris Erythraei*, in: Serena Bianchetti/Michele R. Cataudella/Hans-Joachim Gehrke (Hrsg.), *Brill's Companion to Ancient Geography. The Inhabited World in Greek and Roman Tradition*. Leiden/Boston 2015, 163–183.

77 Lionel Casson, *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton 1989.

78 Steven E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa 30 B.C. – A.D. 217*. Leiden 1986, 8–11, 102, 175, 182; Marcotte, *Indian Ocean* (wie Anm. 76), 173.

79 *Periplus* 57,5; Casson, *Periplus* (wie Anm. 77), 86 f.

80 Plin. nat. 6,33.

81 Ptol. geogr. 1,8,1; 1,9,5 (*antoiikumene*), 7,1,1; 7,2,1; 7,5,2; 8,27,2 (*indikon pelagos* und *agnostos ge*, ‚unbekanntes Land‘); vgl. Alfred Stückelberger/Gerd Graßhoff (Hrsg.), *Klaudios Ptolemaios, Handbuch der Geographie*. Basel 2006, 75–79, 686 f., 718 f. mit Anm. 107; 742 f. mit Anm. 171; 898 f.; Marcotte, *Indian Ocean* (wie Anm. 76), 182 f.

haben dürfte,<sup>82</sup> sind wir neben anderen Quellen besonders gut informiert durch den Text des *Periplus*. Hier wird detailliert der Seehandel an die ostafrikanische Küste und vor allem nach Indien beschrieben.<sup>83</sup>

Für beide Zielrichtungen verließen die Schiffe mit den sommerlichen Nordwinden im Juli die Häfen am Roten Meer nach Süden. Der Hafenplatz Okelis an der arabischen Küste des Bab el-Mandeb diente als Zwischenstopp vor allem zur Aufnahme von Trinkwasser. Okelis gehörte zum Königreich der Sabäer und Homeriten, dessen König diplomatische Kontakte zum Römischen Reich unterhielt. Der eigentliche Handelshafen dieses Königreichs war Muza, meist identifiziert mit dem etwas weiter nördlich gelegenen Mokka. Jenseits des Bab el-Mandeb konnten sich die Schiffe, welche die ostafrikanische Küste zum Ziel hatten, Zeit lassen, denn erst nach dem Einsetzen des Nordostmonsuns im Oktober konnten sie vom Kap Guardafui am Horn von Afrika die Küste entlang nach Süden segeln. Von der nördlichen Somaliküste wurden hauptsächlich aromatische Harze eingehandelt, von Azania – der Gegend an der ostafrikanischen Küste südlich von Kap Guardafui bis Rhapta und damals unter Kontrolle des Reichs der Sabäer und Homeriten – Elfenbein, Rhinozeroshorn und Sklaven. Die Rückfahrt von Rhapta, das an der Küste Tansanias südlich von Daressalam vermutet wird, konnte erst mit dem Südwestmonsun des folgenden Jahres erfolgen. Am Kap Guardafui musste wiederum der Beginn des nächsten Nordostmonsuns abgewartet werden für die Rückkehr zum Bab el-Mandeb und anschließend mit den winterlichen Südwinden des Roten Meeres nach Norden. Die Fahrt zur ostafrikanischen Küste war in beiden Richtungen mit günstigen Winden und Strömungen zu bewältigen; allerdings dauerte eine komplette Handelsreise hin und zurück selbst im günstigsten Fall zwei Jahre. Viele Kauffahrer werden nicht über Kap Guardafui hinaus gesegelt sein, sondern im Zwischenhandel in Häfen am Golf von Aden wie Kane oder im Hafen Muza die gesuchten Waren erworben haben; laut *Periplus* reichte der Aktionsradius der arabischen Seefahrer dieser Häfen von der afrikanischen Küste bis zum Golf von Oman und zu den Häfen Nordwestindiens.<sup>84</sup>

---

**82** Laut Strabon (geogr., 2,5,12 und 17,1,13) fuhren jetzt (ca. 26/25 v. Chr.) Kaufherren aus Alexandria mit ganzen Flotten über den Nil und den Arabischen Golf bis nach Indien: 120 Schiffe verließen regelmäßig den Hafen Myos Hormos in Richtung Indien, während in ptolemäischer Zeit kaum 20 Schiffe die Durchfahrt durch den Bab el Mandeb wagten. Dazu siehe *Federico De Romanis*, *Comparative Perspectives on the Pepper Trade*, in: Ders./Marco Maiuro (Hrsg.), *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*. Leiden/Boston 2015, 127–150, bes. 139. Archäologisch zeichnet sich ein zunehmender Ausbau der Häfen Myos Hormos und Berenike am Roten Meer ab. Einen Überblick bietet *Matthew A. Cobb*, *From the Ptolemies to Augustus: Mediterranean Integration into the Indian Ocean Trade*, in: Ders. (Hrsg.), *The Indian Ocean Trade in Antiquity: Political, Cultural and Economic Impacts*. London/New York 2019, 17–51.

**83** *Casson*, *Periplus* (wie Anm. 77); *Serena Bianchetti*, *Die Seerouten nach Indien in hellenistischer und in römischer Zeit*, in: Eckart Olshausen/Holger Sonnabend (Hrsg.), *Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt*. Stuttgart 2002, 280–292.

**84** *Casson*, *Periplus* (wie Anm. 77), 283–289.

Im Unterschied dazu bewältigte der Indienhandel ein enormes Handelsvolumen mit hohen Gewinnspannen innerhalb von Jahresfrist.<sup>85</sup> Nach Abfahrt im Juli von den Häfen am Roten Meer fuhren die Schiffe jenseits des Bab el-Mandeb mit dem Südwestmonsun ostwärts über das offene Meer. Die Ankunft an der indischen Küste lag im September, wenn die Heftigkeit des Monsuns bereits nachzulassen begann. Die Rückkehr von der Westküste Indiens wurde mit dem nächsten Nordostmonsun begonnen, idealerweise im Dezember/Januar. Daraus lässt sich auf eine Ankunft der Schiffe an den Häfen Berenike oder Myos Hormos im Februar/März schließen. Die Handelsgüter wurden weiter über Land durch die Wüste nach Koptos transportiert, dort auf Nilschiffe geladen und erreichten Alexandria im April/Mai, was optimal für einen Weitertransport nach Rom in der guten Saison mittelmeerischer Seefahrt war.<sup>86</sup> Überlieferte Ausgangspunkte für die Überfahrt über die offene See nach Indien waren der Hafen Kane an der Hadramaut-Küste, vor allem für Nordwestindien, und Kap Guardafui für Limyrike, die Malabarküste.

In Indien gab es nach dem Zerfall des Maurya-Reiches im frühen 2. Jahrhundert v. Chr. und Invasionen aus dem Norden eine Vielzahl regionaler Dynastien. Eines der Hauptziele des Indienhandels in römischer Zeit war der Nordwesten mit dem Hafen Barbarikon in der Indus-Mündung, zur Zeit des *Periplus* noch unter der Herrschaft der kurzlebigen Dynastie der sogenannten Indo-Parther und später der Haupthafen für das Kushan-Reich.<sup>87</sup> Von hier aus wurden über den Indus und seine Zuflüsse die Waren von und nach Norden transportiert. So erreichten unter anderem römische Glasgefäße Afghanistan, wie Funde in Begram zeigen.<sup>88</sup>

Ein anderes Hauptziel war der Golf von Khambhat mit dem Hafen Barygaza (Bharuch) in der Mündung des Narmada, ein wichtiges Handelszentrum unter den Satavahana und den Kshatrapa. Über die Flüsse Narmada und Tapti wurde hier eine Ost-West-Verbindung zum Ganges-Tal und damit an die Ostküste Indiens erschlossen. Wie Barbarikon war auch Barygaza ein Handelshafen mit einem vielfältigen Angebot an Waren, die über Land- und Wasserwege von weither gebracht wurden: pflanzliche Produkte von den Hängen des Himalaya, indische Baumwollstoffe aller Art und chinesi-

---

85 Ebd., 289–291. In seiner *Naturalis historia* (fertiggestellt 77 n. Chr.) beklagt Plinius der Ältere (nat. 6,101) den Abfluss von jährlich 50 Millionen Sesterzen; er sagt aber auch, dass die in Indien eingehandelten Waren in Rom für das Hundertfache verkauft wurden. Die Gewinnspannen müssen hoch gewesen sein, denn auch der in Alexandria zu entrichtende Einfuhrzoll von 25 % des Warenwertes musste beglichen werden. Siehe dazu auch *Matthew P. Fitzpatrick*, Provincializing Rome: The Indian Ocean Trade Network and Roman Imperialism, in: *Journal of World History* 22/1, 2011, 27–54, bes. 31 f.; *Warnking*, Seehandel (wie Anm. 48), 58 f., 114, 117 f.; *Jördens*, Alexandria (wie Anm. 50), 82–85; *Cobb*, From the Ptolemies (wie Anm. 82), 33.

86 *Casson*, *Periplus* (wie Anm. 77), 13 f.

87 *Periplus* 38–39; *Casson*, *Periplus* (wie Anm. 77), 72–75, 186–195; *Eivind Heldaas Seland*, Ports and Political Power in the Periplus: Complex Societies and Maritime Trade on the Indian Ocean in the First Century AD. Oxford 2010, 49–51, 72.

88 *Rachel Mairs*, Glassware from Roman Egypt at Begram (Afghanistan) and the Red Sea Trade, in: *British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan* 18, 2012, 61–74.

sche Seiden.<sup>89</sup> Darin reflektieren sich sowohl ein Netz von Verkehrswegen im Hinterland als auch eine hochentwickelte Logistik der indischen Handelshäfen für Lagerung und Bereitstellung der Handelsgüter. Inschriften zu Schenkungen an buddhistische Einrichtungen im Hinterland zeugen von der Wohlhabenheit von Händlern und Seefahrern.<sup>90</sup> Auch die Meisterung der notorisch schwierigen Navigation im Golf von Khambhat und die Ankunft im Hafen von Barygaza waren organisiert. Im Auftrag des Königs fuhren Boote aus, welche die Überseeschiffe zur Flussmündung lotsten und ins Schlepptau nahmen, um sie an Anlegeplätzen im Narmada vor Anker zu bringen.

Die südwärts folgenden Häfen der Satavahana an der Konkanküste werden im *Periplus* nur summarisch erwähnt. Ein weiteres Hauptziel war die Küste Südwestindiens, woher der Pfeffer kam, mit den Häfen Muziris im Reich der Chera und Nelkynda im Reich der Pandya. Die 2007 begonnenen Ausgrabungen im heutigen Pattanam im Mündungsgebiet des Periyar werden mit dem Hafen Muziris verbunden.<sup>91</sup> Pfeffer war heiß begehrt und sein Konsum weit verbreitet. Kaiserzeitliche Funde von schwarzem Pfeffer (*Piper nigrum*) sind sogar nördlich der Alpen verschiedentlich belegt, so bereits am Ende des 1. Jahrhunderts v. Chr. im augusteischen Legionslager Oberaden im heutigen Nordrhein-Westfalen.<sup>92</sup>

Bisweilen wurden auch Häfen an der Ostküste Indiens aufgesucht. Der Autor des *Periplus* gibt eine kurze Beschreibung der Häfen an der indischen Südostküste und erwähnt die – ausdrücklich als sehr groß bezeichneten – Schiffe, die *kolandiophonta*, die von hier nach Chryse (Malaiische Halbinsel) segelten, möglicherweise südostasiatische Schiffe.<sup>93</sup> Bisweilen sind offenbar Kaufleute aus dem Römischen Reich weiter nach Osten gelangt. Dies lässt die für das Jahr 166 n. Chr. verzeichnete ‚Gesandtschaft‘ vermuten (siehe VI.1), die vielleicht auf solchen Schiffen gereist war. Die regelmäßigen Handelsfahrten römischer Schiffe vom Roten Meer beschränkten sich offenbar auf die Westküste. Warentransport von der Ost- zur Westküste oder umgekehrt wurde entweder durch kleinere einheimische Boote erledigt, für welche eine Fahrt durch die Palkstraße zwischen Sri Lanka und der Südspitze Indiens kein Hindernis darstellte, oder auf Landwegen über den Palghat-Pass. Importe wie römische Terra Sigillata, Glasgefäße und andere Waren, die in Arikamedu bei Pondicherry an der Ostküste gefunden wurden, mögen auf diesen Wegen an die Ostküste gelangt sein.<sup>94</sup>

Sowohl bei den Importen als auch bei den Exporten bediente der römische Indienhandel weitgehend die Nachfrage nach Luxuswaren. In Indien wurden vor allem pflanzliche Produkte zur aromatischen und/oder medizinischen Nutzung, Textilien aller Art, Elfenbein, Schildpatt, Perlen und Edelsteine erworben, die damit wohlhabenden

<sup>89</sup> Periplus 41–46; Casson, Periplus (wie Anm. 77).

<sup>90</sup> Himanshu P. Ray, The Archaeology of Seafaring in Ancient South Asia. Cambridge 2003, 193–197.

<sup>91</sup> P. J. Cherian/Jaya Menon, Unearthing Pattanam: Histories, Cultures, Crossings. New Delhi 2014.

<sup>92</sup> René T. J. Cappers, Roman Footprints at Berenike: Archaeobotanical Evidence of Subsistence and Trade in the Eastern Desert of Egypt. Los Angeles 2006, 111–119.

<sup>93</sup> Periplus 60; Casson, Periplus (wie Anm. 77), 88 f., 230; Borell, Gemstones (wie Anm. 57), 25.

<sup>94</sup> Roberta Tomber, Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper. London 2008, 132–140.

Schichten in Rom zugänglich wurden.<sup>95</sup> Ausgeführt wurden neben einigen Metallen wie Blei, Zinn und Kupfer überwiegend teure Produkte, die auch als Geschenke an die Machthaber vor Ort dienten, darunter spezielle Mineralien und aromatische Harze für medizinische oder anderweitige Zwecke, außerdem die in Indien hochgeschätzte rote Mittelmeerkoralle, hochwertige Produkte wie Silber- und Glasgefäße sowie Textilien, aber auch Rohglas, Weine und anderes mehr. Im Wesentlichen wurde aber wohl mit Edelmetall bezahlt, wie die römischen Silber- und Goldmünzen zeigen, die zu Tausenden in Indien gefunden wurden.<sup>96</sup>

Einen unmittelbaren Einblick in die Dimension des Indienhandels gibt der sogenannte Muziris-Papyrus aus dem 2. Jahrhundert n. Chr. Erhalten ist ein Teil eines Vertrags zur Transportabwicklung einer Schiffsladung ab dem Ankunftshafen am Roten Meer auf Kamelen durch die Wüste nach Koptos und von dort auf Nilschiffen bis Alexandria, der im Zusammenhang mit einem zwischen den gleichen Partnern geschlossenen Darlehensvertrag für die Fahrt nach Muziris steht. Auf der Rückseite findet sich ein Teil der Berechnung des Einfuhrzolls von 25 %, der an der Zollstation in Alexandria zu entrichten war, für die Ladung des Schiffs *Hermapollon* aufgeschlüsselt nach einzelnen Posten. Auch die Art der Ladung spricht für die Annahme, dass es sich bei dieser Ladung um eben jene aus Muziris handelte, für die der Darlehensvertrag abgeschlossen wurde. Genannt werden 60 Kisten gangetische Narde und rund 3,7 Tonnen Elfenbein unterschiedlicher Qualität; als Hauptladung darf schwarzer Pfeffer vermutet werden. Die Gesamtsumme für die – nach Abzug des Zolls – verbleibenden drei Viertel der Ladung der *Hermapollon* entspricht nahezu sieben Millionen Sesterzen und verdeutlicht die finanzielle Dimension des römischen Indienhandels. Die Gesamtladung der *Hermapollon* wurde auf über 600 Tonnen geschätzt.<sup>97</sup> Sicher kamen auch kleinere Schiffe für den Küstenhandel und den Handelsverkehr mit der ostafrikanischen Küste zum Einsatz. Für die direkte Überfahrt nach Indien mit dem Südwestmonsun werden große, stabil gebaute Schiffe mit entsprechender Ladekapazität eingesetzt worden sein.

Für den sicheren Transport der kostbaren Ladungen bis zur Zollstation in Alexandria sorgten Wachposten entlang der Koptos-Route vom Roten Meer durch die Wüste zum Nil. Zur Gewährleistung der Sicherheit auf dem Roten Meer gehörte die Einrichtung eines römischen Militärstützpunktes auf der weit im Süden liegenden Insel Farsan, bezeugt in Inschriften des 2. nachchristlichen Jahrhunderts.<sup>98</sup>

95 Dazu am Beispiel der Perlen: *Pierre Schneider*, Erythraean Pearls in the Roman World, in: Cobb (Hrsg.), *Indian Ocean* (wie Anm. 82), 134–156.

96 *Paula J. Turner*, Roman Coins from India. London 1989; *Federico De Romanis*, Julio-Claudian denarii and aurei in Campania and India, in: *Annali dell'Istituto Italiano di Numismatica* 58, 2012, 161–192.

97 *Federico De Romanis*, Playing Sudoku on the Verso of the 'Muziris Papyrus': Pepper, Malabathron and Tortoise Shell in the Cargo of the *Hermapollon*, in: *Journal of Ancient Indian History* 27, 2010–2011, 75–101; *Ders.*, Comparative Perspectives on the Pepper Trade, in: *Ders./Maiuro* (Hrsg.), *Across the Ocean* (wie Anm. 82), 127–150, bes. 135; *Jördens*, *Alexandria* (wie Anm. 50), 82–86.

98 *Michael A. Speidel*, Außerhalb des Reiches? Zu neuen lateinischen Inschriften aus Saudi-Arabien und zur Ausdehnung der römischen Herrschaft am Roten Meer, in: *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 163, 2007, 296–306; *Jördens*, *Alexandria* (wie Anm. 50), 86–88.

Inschriften, Papyri und Ostraka, insbesondere aus der Hafenstadt Berenike, lassen eine Vielzahl an Akteuren verschiedenster Sprachen erkennen, die am Handel im Indischen Ozean beteiligt waren, so waren Kaufleute aus Palmyra – alternativ zur Route durch den Persischen Golf über den Hafen Spasinou Charax des Königreichs Charakene – auch im Seehandel im Roten Meer aktiv und waren in Koptos und in Berenike präsent.<sup>99</sup> Einen unerwarteten Ausblick auf kulturelle Interaktion, die weit über Handelskontakte hinausgeht, gewährt die jüngst in Berenike im Vorhof des Isis-Tempels gefundene Buddhastatue aus Marmor, für die eine Datierung ins frühe 2. Jahrhundert n. Chr. und eine lokale Herstellung in Berenike vorgeschlagen werden.<sup>100</sup>

## VI.4 Entwicklungen in spätantiker Zeit und die Rolle Sokotras

Im 3. Jahrhundert unserer Zeitrechnung begann sich der Handel zu den Häfen im Norden des Roten Meeres zu verlagern, nach Aila am Golf von Aqaba und nach Klysma am Golf von Suez, die in der Spätantike aktiv waren. Die Koptos-Route wurde aufgegeben, da Nomadeneinfälle die Arabische Wüste unsicher machten. Die Handelsgüter wurden in nördlicher Richtung wohl auf kleinere Schiffe umgeladen, die besser gegen die nördlichen Winde ansegeln konnten als die großen Frachter. Der Hafen Berenike hatte nach dem Einbruch des Indienhandels in der wirtschaftlich schwierigen Zeit der sogenannten Krise des Römischen Reiches im 3. Jahrhundert nochmals eine Blütezeit vom mittleren 4. bis ins 5. Jahrhundert und wurde noch bis ins mittlere 6. Jahrhundert genutzt. Die Dimension des römischen Indienhandels der ersten beiden Jahrhunderte unserer Zeitrechnung wurde jedoch nicht wieder erreicht. Im Süden des Roten Meeres dominierten das Königreich von Aksum und das südarabischen Königreich von Himyar. Vom Persischen Golf kamen zunehmend maritime Aktivitäten der Sassaniden hinzu.

Eine besondere Rolle spielte offenbar die heute zum Jemen gehörende Insel Sokotra am Horn von Afrika. Vielleicht schon im 3. Jahrhundert v. Chr. von Seefahrern von der Indus-Mündung und vom Persischen Golf aufgesucht, waren laut *Periplus* im mittleren 1. Jahrhundert n. Chr. Araber und Inder sowie einige wenige Griechen an der Nordseite der Insel ansässig, die damals von Hadramaut kontrolliert war.<sup>101</sup> Bisher untersuchte archäologische Reste sind zwar gering; umso aufschlussreicher sind Inschriften, die in einer Höhle oberhalb der Nordküste Sokotras entdeckt wurden.<sup>102</sup> Hier fanden sich –

<sup>99</sup> Casson, *Periplus* (wie Anm. 77), 20, 34; *Sidebotham*, Berenike (wie Anm. 73), 64; *Eivind H. Seland*, *Ships of the Desert and Ships of the Sea: Palmyra in the World of Trade in the First Three Centuries CE*. Wiesbaden 2016.

<sup>100</sup> Andrej Szotek, <https://pcma.uw.edu.pl/en/2023/04/27/buddha-statue-found-at-berenike-egypt/> (Stand: 10. 09. 2023).

<sup>101</sup> *Periplus* 30–31, Casson, *Periplus* (wie Anm. 77), 68 f., 166–169; *Seland*, *Ports* (wie Anm. 87), 44–46. <sup>102</sup> *Ingo Strauch*, *Foreign Sailors on Socotra: The Inscriptions and Drawings from the Cave Hoq*. Bremen 2012; *Ders.*, *Indian Inscriptions from Cave Hoq at Socotra*, in: *Boussac/Salles/Yon* (Hrsg.), *Ports of the Ancient Indian Ocean* (wie Anm. 22), 79–97.



**Abb. 1.5:** Goldenes Siegel des Seefahrers (*nāvika*) Brahaspatisarma, D. 18 mm. Gefunden in Bang Kluai Nok, (Ranong, Thailand), 2. Jahrhundert n. Chr. (Suthiratana Foundation, Bangkok BKN 068).

neben südarabischen, äthiopischen, palmyrenischen und griechischen Inschriften – vor allem fast 200 Graffiti indischer Seefahrer, die in die Zeit vom 2. bis zum frühen 5. Jahrhundert v. Chr. datiert werden. Die indischen Seefahrer kamen überwiegend aus dem Gebiet von Gujarat und dem Golf von Khambhat. Fünf der Schreiber gaben eine Herkunft aus Bharukaccha (Bharuch) an; einige bezeichnen sich ausdrücklich als *navika*, Kapitän oder Steuermann. Den Aktionsradius indischer Seefahrer demonstriert auch der Fund des Goldsiegels von der Westküste des Isthmus von Kra, das einem gewissen Brahaspatisarma, ebenfalls ein *navika*, gehörte und aufgrund der Schriftform ins 2. nachchristliche Jahrhundert datiert wird.

## VII Auswahlbibliographie

*Anderson, Atholl/Barrett, James H./Boyle, Katherine V.* (Hrsg.), *The Global Origins and Development of Seafaring*. Cambridge 2010.

*Aubet, Maria Eugenia*, *The Phoenicians and the West. Politics, Colonies and Trade*. Cambridge 1993.

*Beaujard, Philippe*, *Les mondes de l'océan Indien*. Paris 2012.

*Bellina, Bérénice* (Hrsg.), *Khao Sam Kaeo. An Early Port-City between the Indian Ocean and the South China Sea*. Paris 2017.

- Bellwood, Peter*, *First Islanders: Prehistory and Human Migration in Island Southeast Asia*. Hoboken, N.J. 2017.
- Bianchetti, Serena/Cataudella, Michele R./Gehrke, Hans-Joachim* (Hrsg.), *Brill's Companion to Ancient Geography. The Inhabited World in Greek and Roman Tradition*. Leiden/Boston 2015.
- Billé, Franck/Mehendale, Sanjyot/Lankton, James W.* (Hrsg.), *The Maritime Silk Road. Global Connectivities Regional Nodes, Localities*. Amsterdam 2022.
- Bockius, Ronald*, *Schiffahrt und Schiffbau in der Antike*. Stuttgart 2007.
- Boussac, Marie-Françoise/Salles, Jean-François/Yon, Jean-Baptiste* (Hrsg.), *Ports of the Ancient Indian Ocean*. Delhi 2016.
- Brindley, Erica Fox*, *Ancient China and the Yue. Perceptions and Identities on the Southern Frontier, c. 400 BCE–50 CE*. Cambridge 2015.
- Broodbank, Cyprian*, *The Making of the Middle Sea: A History of the Mediterranean from the Beginning to the Emergence of the Classical World*. London 2013 (dt. *Die Geburt der mediterranen Welt. Von den Anfängen bis zum klassischen Zeitalter*. München 2018).
- Casson, Lionel*, *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton 1989.
- Cherian, P. J.*, *Unearthing Pattanam*. New Delhi 2014.
- Cooke, Nola/Li, Tana/Anderson James A.* (Hrsg.), *The Tonking Gulf Through History*. Philadelphia 2011.
- Crawford, Harriet* (Hrsg.), *The Sumerian World*. London 2013.
- Glover, Ian/Bellwood, Peter* (Hrsg.), *Southeast Asia: From Prehistory to History*. London/New York 2004.
- Guttandin, Thomas/Panagiotopoulos, Diamantis/Pflug, Hermann/Plath, Gerhard*, *Inseln der Winde. Die maritime Kultur der bronzezeitlichen Ägäis*. Heidelberg 2011.
- Harris, William V./Iara, Kristine* (Hrsg.), *Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship-Design and Navigation*. Portsmouth, R.I. 2011.
- Hodos, Tamar* (Hrsg.), *The Routledge Handbook of Archaeology and Globalization*. London 2017.
- Jacq-Hergoualc'h, Michel*, *The Malay Peninsula: Crossroads of the Maritime Silk Road*. Leiden 2002.
- Jaspert, Nikolas/Kolditz, Sebastian* (Hrsg.), *Entre mers – Outre mer: Spaces, Modes and Agents of Indo-Mediterranean Connectivity*. Heidelberg 2018.
- Manzo, Andrea/Zazzaro, Chiara/Falco, Diana Joyce De* (Hrsg.), *Stories of Globalisation: The Red Sea and the Persian Gulf from Late Prehistory to Early Modernity. Selected Papers of Red Sea Project VII*. Leiden/Boston 2019.
- Mathew, Kuzhipalli S.* (Hrsg.), *Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris. New Perspectives on Maritime Trade*. New Delhi 2015.
- Potter, Lawrence G.* (Hrsg.), *The Persian Gulf in History*. New York 2009.
- Potts, Daniel T.* (Hrsg.), *A Companion to the Archaeology of the Ancient Near East*. Chichester 2012.
- Prüch, Margarete* (Hrsg.), *Schätze für König Zhao Mo. Das Grab von Nan Yue*. Heidelberg 1999.
- Ratnagar, Shereen*, *Harappan Archaeology. Early State Perspectives*. Delhi 2016.
- Ray, Himanshu P.*, *The Archaeology of Seafaring in Ancient South Asia*. Cambridge 2003.
- Robinson, Damian/Wilson, Andrew* (Hrsg.), *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*. Oxford 2011.
- Romanis, Federico De/Maiuro, Marco* (Hrsg.), *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*. Leiden/Boston 2015.
- Sidebotham, Steven E.*, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*. Berkeley 2011.
- Strauch, Ingo*, *Foreign Sailors on Socotra*. Bremen 2012.
- Tallet, Pierre/El-Sayed, Mahfouz* (Hrsg.), *The Red Sea in Pharaonic Times. Recent Discoveries Along the Red Sea Coast*. Kairo 2012.
- Xiong, Zhaoming*, *The Hepu Han Tombs and the Maritime Silk Road of the Han Dynasty*, in: *Antiquity* 88, 2014, 1229–1243.
- Yalçın, Ünsal/Pulak, Cemal/Slotta, Rainer* (Hrsg.), *Das Schiff von Uluburun. Welthandel vor 3000 Jahren*. Bochum 2005.
- Yasuda, Yoshinori/Shinde, Vasant* (Hrsg.), *Monsoon and Civilization*. New Delhi 2004.



Mark Häberlein

## 2 ‚Seidenstraßen‘: Landhandelsrouten in Asien, 1. bis 19. Jahrhundert

### Vorbemerkung

Der Begriff ‚Seidenstraße‘ für das Netzwerk von Karawanenrouten, welches das Chinesische Reich über Zentralasien und den Iran mit dem östlichen Mittelmeerraum verband, kam erst im 19. Jahrhundert in Gebrauch. Er erscheint offenbar erstmals 1838 in einem Werk des deutschen Geographen Carl Ritter (1779–1859),<sup>1</sup> fand aber erst nach der Publikation eines Vortrags von Ritters Berufskollegen Ferdinand von Richthofen (1833–1905)<sup>2</sup> im Jahre 1877 breitere wissenschaftliche und öffentliche Resonanz. Richthofen hatte von 1868 bis 1872 im Auftrag europäischer und US-amerikanischer Unternehmen geologische Untersuchungen im Westen Chinas durchgeführt, die der kommerziellen Erschließung der Region und insbesondere der Planung von Eisenbahnlinien dienen sollten. Zur weiteren Popularisierung des Begriffs ‚Seidenstraße‘ trug das gleichnamige Buch des schwedischen Entdeckungsreisenden Sven Hedin (1865–1952) aus dem Jahre 1936 maßgeblich bei.<sup>3</sup>

In jüngster Zeit ist der Begriff aus zwei Richtungen kritisiert worden: Zum einen werde das Bild einer großen Traversale, die sich in ost-westlicher Richtung quer durch Eurasien erstreckte und auf der vor allem Seide gehandelt worden sei, der komplizierten historischen Realität nicht gerecht. Der eurasische Landhandel, schreibt beispielsweise Scott C. Levi, „consisted of a complex, ever-changing web of caravan routes connecting urban centres spanning the entire Eurasian land mass, with Central Asia strategically located at the intersection of many of them.“<sup>4</sup> David Christian zufolge bildeten die ‚Seidenstraßen‘ lediglich Zweige eines über mehrere Jahrtausende hinweg bestehenden eurasischen Austauschsystems, das Agrarregionen mit Wald- und Steppengebieten verband.<sup>5</sup> Zum anderen wurde die Indienstnahme des Begriffs für

---

1 Vgl. *Thomas Höllmann*, China und die Seidenstraße. Kultur und Geschichte von der frühen Kaiserzeit bis zur Gegenwart. München 2022, 18.

2 Vgl. *Ute Wardenga*, Ferdinand von Richthofen and the Development of German Geography, in: *Die Erde* 138/4, 2007, 313–332. ND, in: Barbara Meisterernst (Hrsg.), *The Silk Roads. Critical Concepts in Asian Studies*. Bd. 1: Geography and History: Empires and Countries along the Silk Roads in Past and Present Times. London/New York 2017, 23–38.

3 Vgl. *Tamara Chin*, The Invention of the Silk Road, 1877, in: *Critical Inquiry* 40/1, 2013, 194–219; *Valerie Hansen*, *The Silk Road: A New History*. Oxford 2012, 6–8; *Scott C. Levi*, *The Bukharan Crisis: A Connected History of Eighteenth-Century Central Asia*. Pittsburgh 2020, 38–44.

4 *Scott C. Levi*, India, Russia, and the Eighteenth-Century Transformation of the Central Asian Caravan Trade, in: Ders. (Hrsg.), *India and Central Asia: Commerce and Culture, 1500–1800*. New Delhi 2007, 93–122, hier 96.

5 *David Christian*, Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History, in: *Journal of World History* 11/1, 2000, 1–26.

geopolitische Machtansprüche kritisiert, die zu Zeiten Richthofens und Hedins primär von den europäischen Imperialmächten forciert wurden, während sie heute vor allem von China ausgehen, das seit einigen Jahren mit gewaltigem propagandistischem, finanziellem und logistischem Aufwand das Projekt der ‚Neuen Seidenstraße‘ vorantreibt.<sup>6</sup>

Während etwa Khodadad Rezakhani dafür plädiert, das aus seiner Sicht irreführende und ideologisch belastete Konzept der ‚Seidenstraße‘ ganz aufzugeben,<sup>7</sup> hält Thomas O. Höllmann den Begriff „als Metapher für die Kommunikationsstränge zwischen fernen Ländern, Völkern und Kulturen“ durchaus für geeignet und spricht sich auch mangels „Alternativen, die Korrektheit und Prägnanz gleichermaßen für sich in Anspruch nehmen können“, für seine Beibehaltung aus.<sup>8</sup> Wie sich im Folgenden zeigen wird, spricht allerdings gerade aus handelsgeschichtlicher Perspektive einiges dafür, den Terminus differenziert zu gebrauchen, weswegen er hier im Plural verwendet und in Anführungszeichen gesetzt wird.

Die Forschung zu den ‚Seidenstraßen‘ ist in hohem Maße interdisziplinär und wird von Vertreterinnen und Vertretern der Archäologie, Geschichtswissenschaft, Linguistik, Ethnologie, Sinologie und Orientalistik betrieben. Insbesondere archäologische Ausgrabungen haben das Bild der Lebensbedingungen sowie der materiellen und kulturellen Transferprozesse entlang der asiatischen Karawanenrouten in den letzten Jahrzehnten wesentlich erweitert.<sup>9</sup> Zu erheblichen Teilen befasst sich die einschlägige Forschung weniger mit Handelsbeziehungen im engeren Sinne als mit dem Transfer von Wissen, Ideen und Technologien,<sup>10</sup> der Verbreitung von Religionen (Buddhismus, Zoroastrismus, Manichäismus, Judentum, Christentum, Islam)<sup>11</sup> sowie der ethnischen und sprachlichen Vielfalt eines Raums, in dem ostmitteliranische und indogermanische Sprachen mit dem Chinesischen, Tibetischen und Turksprachen koexistierten.<sup>12</sup> Indem er sich auf den

6 Vgl. exemplarisch *Peter Frankopan*, *The New Silk Roads: The Present and Future of the World*. London 2018; *Uwe Behrens*, *Der Umbau der Welt. Wohin führt die neue Seidenstraße?*. Berlin 2022.

7 *Khodadad Rezakhani*, *The Road That Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange*, in: *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 30/3, 2010, 420–433.

8 *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 17, 21.

9 Vgl. etwa *Alfried Wiczorek/Christoph Lind* (Hrsg.), *Ursprünge der Seidenstraße. Sensationelle Neufunde aus Xinjiang, China*. Mannheim/Stuttgart 2007; *E. E. Kuzmina*, *The Prehistory of the Silk Road*, hrsg. v. Viktor H. Mair. Philadelphia 2008.

10 Vgl. *Andreas Kaplony/Philippe Forêt* (Hrsg.), *The Journey of Maps and Images on the Silk Road*. Leiden 2008; *Thomas O. Höllmann*, *Die Seidenstraße*. München 2018, 101–113; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 235–304.

11 *Richard C. Foltz*, *Religions of the Silk Road: Overland Trade and Cultural Exchange from Antiquity to the Fifteenth Century*. New York 1999; *Luce Boulnois*, *Silk Road: Monks, Warriors, and Merchants*. Hong Kong 2005; *Barbara Meisterernst* (Hrsg.), *The Silk Roads. Critical Concepts in Asian Studies*. Bd. 2: *Religions on the Silk Roads: Buddhism, Manichaeism, Nestorianism and Islam*. London/New York 2017; *Xinru Liu*, *A Silk Road Legacy: The Spread of Buddhism and Islam*, in: *Journal of World History* 22/1, 2011, 55–81; *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 87–100; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 91–152.

12 *Ulf Jäger*, *Wer lebte an der Seidenstraße? Völker, Gruppen, Horden und die Schwierigkeit ihrer Bestimmung in historischer Zeit*, in: *Wiczorek/Lind* (Hrsg.), *Ursprünge der Seidenstraße* (wie Anm. 9), 49–61, bes. 60 f.

Handel konzentriert, nimmt der folgende Überblick also eine bewusste Engführung vor. Gerade für den kommerziellen Bereich sind die verfügbaren Informationen überdies häufig „erschreckend unpräzise“.<sup>13</sup>

Zudem haben neuere Forschungen die lange Zeit vorherrschende Annahme infrage gestellt, dass die ‚Seidenstraßen‘ in dem Zeitraum, der in der europäischen Geschichte als Spätantike und Mittelalter bezeichnet wird, eine Blüte erlebt hätten, die mit der maritimen Expansion europäischer Mächte zu Ende gegangen sei.<sup>14</sup> Niels Steensgaard etwa postulierte 1974, dass sich im 17. Jahrhundert eine „asiatische Handelsrevolution“ vollzogen habe, im Zuge derer die europäischen Ostindienkompanien asiatische Märkte erobert und traditionelle Karawanenrouten obsolet gemacht hätten.<sup>15</sup> Heute hingegen geht die Forschung davon aus, dass die Nachfrage europäischer Handelskompanien und deren Silberimporte den Wirtschaften Indiens und Persiens Wachstumsimpulse gaben, von denen auch der innerasiatische Handel profitierte. „[D]ie Seidenstraßen,“ konstatiert etwa Peter C. Perdue, „erlebten keinen Niedergang, sondern änderten einfach die Richtung, wie sie das in der Vergangenheit schon vielfach getan hatten.“<sup>16</sup>

## I Naturräumliche Grundlagen

Ein beträchtlicher Teil der innerasiatischen Handelsrouten führt durch aride und semi-aride Zonen, in denen hohe Gebirgszüge überdies gravierende Verkehrshindernisse darstellen. Nördlich des rund eine Million Quadratkilometer großen Tarim-Beckens, durch das die Karawanenwege zwischen China und Zentralasien führten, befindet sich das etwa 400 Kilometer breite und mehr als 7.400 Meter aufragende Tian-Shan-Gebirge, westlich der Pamir mit einer mittleren Höhe von 3.600 bis 4.400 Metern, südwestlich der Karakorum mit über 8.000 Meter hohen Gipfeln und südlich die fast 3.000 Kilo-

---

<sup>13</sup> Höllmann, Die Seidenstraße (wie Anm. 10), 70.

<sup>14</sup> Diese Ansicht vertreten etwa noch *Christopher I. Beckwith*, *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton 2009, 251–262; *Xinru Liu*, *The Silk Road in World History*. Oxford 2010; *Stephan Barisitz*, *Central Asia and the Silk Road: Economic Rise and Decline over Several Millennia*. Cham 2017.

<sup>15</sup> *Niels Steensgaard*, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago/London 1974. Für eine nuanciertere Darstellung des ‚Niedergangs‘ des Karawanenhandels siehe *Morris Rossabi*, *The ‘Decline’ of the Central Asian Caravan Trade*, in: James D. Tracy (Hrsg.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350–1750*. Cambridge 1990, 351–370.

<sup>16</sup> *Peter C. Perdue*, *Imperien und Grenzregionen in Kontinentaleurasien*, in: Wolfgang Reinhard (Hrsg.), *Geschichte der Welt 1350–1750. Weltreiche und Weltmeere*. München 2014, 53–218, hier 147. Vgl. auch *Rudi Matthee*, *The Politics of Trade in Safavid Iran: Silk for Silver, 1600–1730*. Cambridge 1999, 238; *Jos Gommans*, *Mughal India and Central Asia in the Eighteenth Century: An Introduction to a Wider Perspective*, in: Levi (Hrsg.), *India and Central Asia* (wie Anm. 4), 39–63, hier 41; *Levi*, *India, Russia* (wie Anm. 4), 94 f.; *Mark Häberlein*, *Karawanenhandel*, in: Friedrich Jaeger (Hrsg.), *Enzyklopädie der Neuzeit*, Bd. 6. Stuttgart 2007, 387–389; *Levi*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 3–5, 27–35, 71–76, 118 f., 175 f.

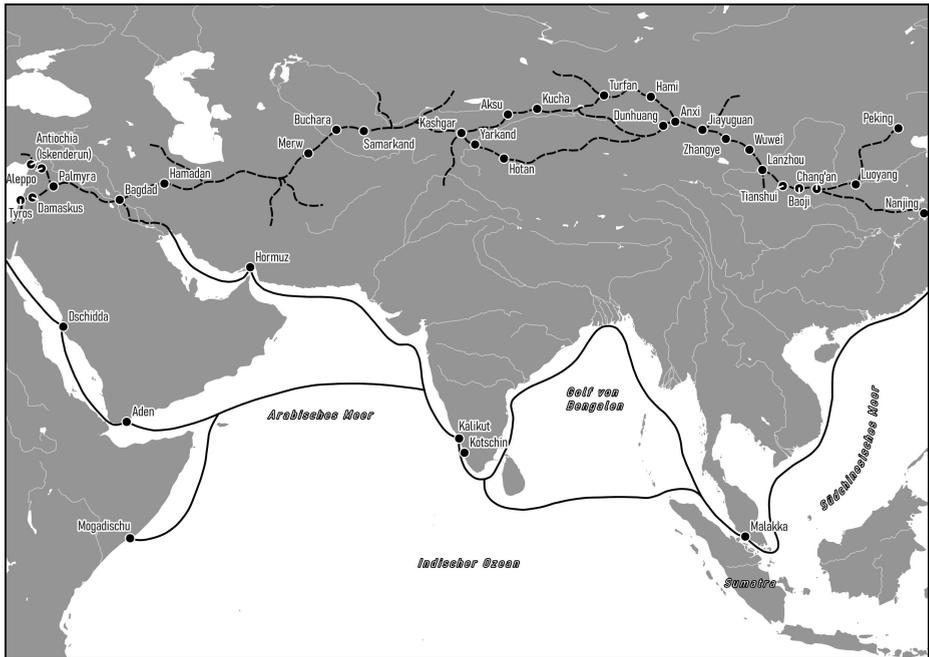


Abb. 2.1: Wichtige Ost-West-Routen.

meter lange und über 7.000 Meter hohe Gebirgskette des Kunlun. Gewaltige Höhenunterschiede, vereiste Pässe, tiefe Schluchten und das raue Klima stellten für den vorindustriellen Fernhandel enorme physische Herausforderungen dar.<sup>17</sup>

Angesichts des Wassermangels entlang großer Routenabschnitte waren Oasen wichtige Etappenziele und Verkehrsknotenpunkte. Karawanen, die von Chang'an, der ersten Hauptstadt des Chinesischen Reiches (dem heutigen Xi'an) aus aufbrachen, folgten zunächst dem Fluss Wei in westlicher Richtung bis Lanzhou und passierten anschließend den Hexi-Korridor nach Nordwesten. Nachdem sie die Wüste Gobi erreicht hatten, gabelten sich die Routen bei Anxi, denn die unzugängliche Taklamakan-Wüste – die zweitgrößte Sandwüste der Erde – mit ihrem ausgeprägt kontinentalen Klima, häufigen Stürmen und starken Temperaturschwankungen zwang die Karawanen, diese entweder im Norden oder im Süden zu umgehen. Entlang beider Routen, die sich in Kaschgar wieder vereinigten, befand sich eine Reihe von Etappenstationen (Dunhuang, Khotan und Yarkand an der südlichen, Hami, Turfan, Kucha und Aksu an der nördlichen Route). Am Südrand des Tarim-Beckens wechselten sich relativ wasserreiche Phasen um 300 n. Chr. sowie während der Tang-Periode (618–907 n. Chr.) mit wasserarmen Phasen ab, in denen auch die Flüsse austrockneten.<sup>18</sup>

17 Höllmann, Die Seidenstraße (wie Anm. 10), 9f.; Ders., China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 37f.

18 Vgl. Ma Yong/Sun Yutang, The Western Regions under the Hsiung-nu and the Han, in: Meisterernst (Hrsg.), The Silk Roads. Bd. 1 (wie Anm. 2), 57–69, hier 67; Jeanette Werning, Klima und Vegetation, in:

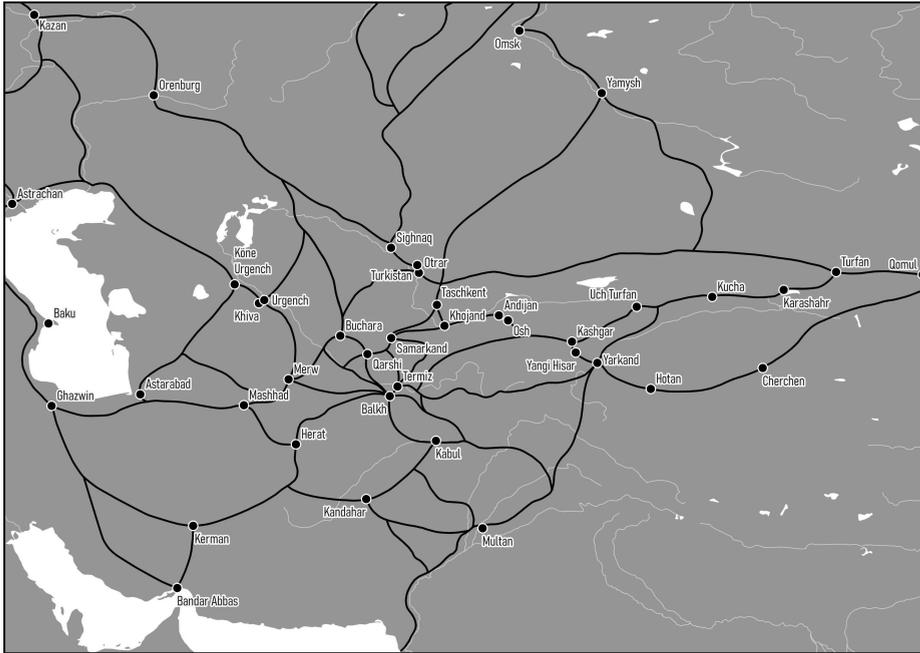


Abb. 2.2: Handelsrouten zwischen Indien, Persien und Zentralasien in der Frühen Neuzeit.

Die Steppengebiete Zentralasiens – des Raums zwischen dem Kaspischen Meer und dem südlichem Ural im Westen, dem sibirischen Waldgürtel im Norden, China im Osten und der aus Hindukusch, Karakorum und Himalaya gebildeten Hochgebirgskette im Süden<sup>19</sup> – sind von einem kontinentalen Klima mit starken saisonalen Temperaturschwankungen, geringen Niederschlagsmengen und geringer agrarischer Produktivität geprägt. Unter diesen naturräumlichen Bedingungen praktizierten die in dieser Region lebenden Völker eine (semi-)nomadische Lebens- und Wirtschaftsweise.<sup>20</sup> Durch Zentralasien führten Routen, die den chinesischen, indischen und iranischen Kulturraum von Dunhuang im Osten bis Merw auf der ostiranischen Hochebene miteinander verknüpften. Eine Route führte in östlicher Richtung von Merw über den Oxus (den heutigen Amudarja) nach Buchara und Samarkand im heutigen Usbekistan. Von dort aus konnten die Karawanen entweder die Route über das nördlich des Tian Shan gelegene Taschkent, Turfan und Hami nehmen, die bei Anxi wieder auf die Hauptroute

Wieczorek/Lind (Hrsg.), *Ursprünge der Seidenstraße* (wie Anm. 9), 41–47, bes. 42 f.; *Hansen, Silk Road* (wie Anm. 3), 9 f., 33; *Höllmann, Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 10–12, 20; *Ders., China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 38–40, 48 f.

19 Vgl. *Bert G. Fragner, Khanate*, in: *Jaeger (Hrsg.), Enzyklopädie* (wie Anm. 16), 538–542, hier 538.

20 *Perdue, Imperien und Grenzregionen* (wie Anm. 16), 136; *Höllmann, China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 31.

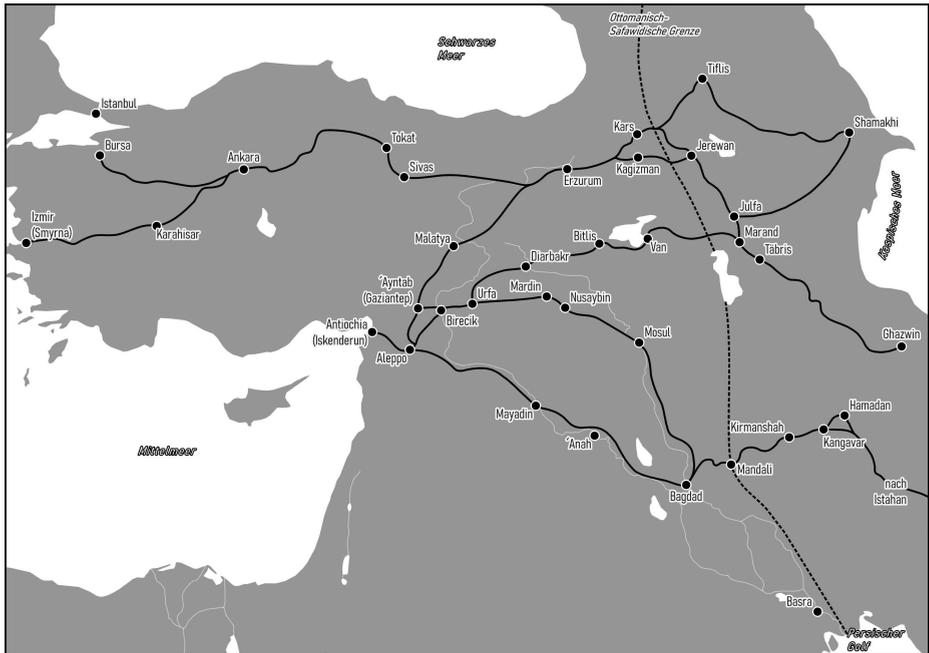


Abb. 2.3: Handelsrouten zwischen Persien und der Levante im 17. und 18. Jahrhundert.

traf, oder sie konnten dem Oberlauf des Jaxartes (Syrdarja) folgend durch das Ferghana-Tal und über den Tian Shan nach Kaschgar reisen. Auch diese Streckenabschnitte sind von Wüsten, Steppen und hohen Gebirgszügen geprägt. Eine weitere Route verband Samarkand über die Kasachische Steppe und die Kaspische Senke mit der Krim und dem Schwarzen Meer. Handelswege von China ins tibetische Hochland sowie über Burma (Myanmar) zum Golf von Bengalen werden ebenfalls zum Netzwerk der ‚Seidenstraßen‘ gezählt.<sup>21</sup>

Von Merw nach Nordwestindien führte eine Route entlang des Oberlaufs des Oxus über Baktra, das heutige Balkh, überquerte den Hindukusch über den Chaiber-Pass und führte von dort weiter nach Peschawar. Eine seit dem 3. Jahrhundert erschlossene Alternativroute verlief von Kaschgar über den Karakorum zum oberen Indus-Tal. Außerdem war Indien durch Routen von Delhi und Agra über Multan und Lahore, den Bolan-Pass, Kandahar, Kabul und Herat mit Zentralasien verbunden. Für den Handel zwischen Persien, Indien und Zentralasien erlangten im 17. und 18. Jahrhundert die Routen über Afghanistan besondere Bedeutung.<sup>22</sup>

21 Vgl. Höllmann, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 21 f.; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 49–51.

22 Vgl. Audrey Burton, *The Bukharans: A Dynastic, Diplomatic and Commercial History 1550–1702*. London 1997, 402–404; Willem Floor, *The Economy of Safavid Persia*. Wiesbaden 2000, 200–202, 209 f.; Nasir Raza Khan, *India's Connection with the Silk Road*, in: *India Quarterly* 61/1, 2005, 79–117, hier 84 f., 88–

In westlicher Richtung war Merw über mehrere Routen durch den Norden des Iran, den heutigen Irak und Syrien mit den Mittelmeerstädten Antiochia (Antakya), Tyros und Konstantinopel verbunden.<sup>23</sup> In der Frühen Neuzeit verknüpften bedeutende Karawanenrouten Isfahan über Hamadan und Bagdad oder Mosul mit Aleppo und Alexandretta (İskenderun) sowie das persische Qazvin über Täbris und Diyarbakir mit Aleppo. Im 17. Jahrhundert stieg zudem die kommerzielle Bedeutung der Routen, die vom Kaspischen Meer durch Anatolien nach İzmir (Smyrna) führten. Zentralasien wurde von Isfahan aus via Maschhad und Herat erreicht.<sup>24</sup>

## II Infrastruktur und Technologie

Obwohl es insbesondere in Hochgebirgsregionen durchaus befestigte Wege gab, war ein großer Teil der innerasiatischen Handelsrouten unbefestigt und nur mit ortskundigen Führern zu bewältigen.<sup>25</sup> Lediglich an einigen Streckenabschnitten boten Flüsse Orientierung; dies gilt etwa für den Tarim, der die Taklamakan-Wüste früher nördlich und östlich umfasste und heute eine Länge von 2.179 km aufweist.<sup>26</sup>

In vorindustrieller Zeit war das innerasiatische Wegenetz westlich von China und nördlich von Indien nahezu ausschließlich mit Reit- und Lasttieren zu bewältigen. Aufgrund seiner evolutionären Anpassung an trockene Lebensräume erwies sich das im Laufe des ersten vorchristlichen Jahrtausends domestizierte Kamel als ideales Transporttier auf Karawanenrouten. Ihre gepolsterten Schwielensohlen, die das Einsinken in Sanddünen verhindern, ihre Genügsamkeit sowie ihre Fähigkeit, in kurzer Zeit große Mengen an Wasser und Nahrung aufzunehmen und diese lange zu speichern, versetzte Kamele in die Lage, weite Distanzen in ariden Regionen zu bewältigen. Die im Vergleich mit anderen Säugetieren höhere Schwankungsbreite der Körpertemperatur vermindert zudem die Schweißproduktion. Nach dem Marsch durch Wüstengebiete benötigten die Tiere allerdings eine längere Regenerationszeit, und die Nachzucht war aufgrund langer Austragszeiten und einer hohen Mortalitätsrate unter

---

90; *Shoh Niyoz Musoev*, The Routes between India and Central Asia (16<sup>th</sup>–17<sup>th</sup> Century), in: Mansura Haidar (Hrsg.), *The Silk Road: Trade, Caravan Serais, Cultural Exchanges and Power Games*. New Delhi 2014, 35–39; *Gommans*, *Mughal India* (wie Anm. 16), 48, 53; *Muzaffar Alam*, Trade, State Policy, and Regional Change. Aspects of Mughal-Uzbek Commercial Relations, 1550–1750, in: Levi (Hrsg.), *India and Central Asia* (wie Anm. 4), 64–92, hier 65; *Stephen F. Dale*, *Indian Merchants and Eurasian Trade 1600–1750*. Cambridge u. a. 1994, 46–55; *Häberlein*, *Karawanenhandel* (wie Anm. 16), 388; *Jagjeet Lally*, *India and the Silk Roads: The History of a Trading World*. London 2021, 30–32.

23 *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 50.

24 Vgl. *Matthee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), XIX, XXI, 52–54, 144, 172 f., 223–225; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 198 f., 224, 231 f.

25 Vgl. *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 13 f.; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 42.

26 *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 17.

den Jungtieren recht aufwendig. Sowohl das von der Arabischen Halbinsel stammende einhöckrige Dromedar als auch das in Zentralasien beheimatete zweihöckrige Trampeltier kamen als Lasttiere auf den ‚Seidenstraßen‘ zum Einsatz.<sup>27</sup> Aus der Kreuzung von Dromedar und Trampeltier „ging in islamischer Zeit das so genannte khorasani-sche Kamel hervor, das doppelt so viel tragen kann wie das Dromedar.“<sup>28</sup> Esel eigneten sich aufgrund ihrer geringen Empfindlichkeit gegen Kälte und ihrer relativ großen Tragekapazität im Verhältnis zum Körpergewicht ebenfalls als Lasttiere. Angesichts „ihrer ausgeprägten Trittsicherheit, Duldsamkeit und Furchtlosigkeit“ bewährten sich Maultiere und Maulesel vor allem in höheren Gebirgslagen.<sup>29</sup>

Vom Mittelmeerraum bis zum Iran waren in der Antike zwar Straßen gebaut und Fuhrwerke eingesetzt worden, doch in einem langwierigen Prozess, der im 5./6. Jahrhundert weitgehend zum Abschluss gekommen war, hatte das Kamel den Wagen weitgehend als Transportmittel verdrängt. Neben den beschriebenen positiven Eigenschaften des Lasttiers trug dazu auch die ‚Erfindung‘ des sogenannten nordarabischen Sattels bei – einer hölzernen Tragekonstruktion, mittels derer die Transportkapazität des Kamels von ca. 250 Kilogramm optimal ausgenutzt werden konnte und die dem Reiter überdies einen guten Halt gab. Spätestens seit dem 1. vorchristlichen Jahrhundert war der Kameltransport über längere Distanzen daher auf der Arabischen Halbinsel und auf der iranischen Hochebene kostengünstiger als der Warentransport auf Rädern.<sup>30</sup>

Handelskarawanen waren im ersten nachchristlichen Jahrtausend in der Regel von geringer Größe, und die allermeisten Händler reisten höchstens einige hundert Kilometer von einer Oasenstadt zur nächsten.<sup>31</sup> Eine Karawane von 240 sogdischen Kaufleuten, die im 6. Jahrhundert mit 600 Kamelen unterwegs war, dürfte außergewöhnlich groß gewesen sein.<sup>32</sup> Auswärtige Tributgesandtschaften an den chinesischen Kaiserhof hingegen umfassten regelmäßig Hunderte, in Einzelfällen sogar Tausende von Menschen und Lasttieren. Derartige Großgesandtschaften, wie sie etwa im 15. Jahrhundert von den mongolischen Oiraten nach China geschickt wurden, riefen dort angesichts der hohen damit verbundenen Verpflegungskosten allerdings wenig

---

27 Vgl. *Don E. Wilson/DeeAnn M. Reeder* (Hrsg.), *Mammal Species of the World. A Taxonomic and Geographic Reference*. 2 Bde. Baltimore 2005, 745–752; *Rossabi*, *The ‘Decline’* (wie Anm. 15), 354; *Otfried Weintritt*, *Transport in der islamischen Welt*, in: *Rolf Peter Sieferle* (Hrsg.), *Transportgeschichte*. Berlin 2008, 143–208, hier 157 f.; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 205 f.; *Häberlein*, *Karawanenhandel* (wie Anm. 16), 387; *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 14; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 42 f.

28 *Weintritt*, *Transport in der islamischen Welt* (wie Anm. 28), 152 f.

29 *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 15; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 43.

30 Vgl. *Weintritt*, *Transport in der islamischen Welt* (wie Anm. 28), 145–155, 170–172. Der Autor stützt sich maßgeblich auf die klassische Studie von *Richard W. Bulliet*, *The Camel and the Wheel*. New York 1990.

31 Vgl. *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 78 f., 103 f.

32 *Étienne de la Vaissière*, *Trans-Asian Trade, or the Silk Road Deconstructed* (Antiquity, Middle Ages), in: *Larry Neal/Jeffrey G. Williamson* (Hrsg.), *The Cambridge History of Capitalism*. Vol. 1: *The Rise of Capitalism: From Ancient Origins to 1848*. Cambridge u. a. 2014, 101–124, hier 112.



aus dieser wird auch der Karavan=Baschi erwähnt.<sup>37</sup> Weiter führte Krünitz' Artikel aus, dass Karawanen gewöhnlich mit bewaffnetem Geleitschutz reisten, in heißen Gegenden vorwiegend nachts unterwegs waren, ihre Lager in der Nähe von Quellen oder Flussläufen aufschlugen und generell „in allen Stücken eine so genaue Disciplin“ beachten würden, „als eine Armee, wenn sie auf dem Marsche ist.“<sup>38</sup> Die Reisegeschwindigkeit einer Kamelkarawane lag bei 25 bis 30 Kilometern pro Tag.<sup>39</sup> Karawanen von der persischen Stadt Qazvin nach Aleppo waren im 17. und 18. Jahrhundert etwa 65 Tage unterwegs; von Isfahan nach Aleppo benötigten sie im Durchschnitt 70 Tage.<sup>40</sup>

Mit welchen Schwierigkeiten das Reisen auf manchen Abschnitten der ‚Seidenstraßen‘ verbunden sein konnte, verdeutlicht ein Bericht des portugiesischen Jesuiten Bento de Goís (1562–1607), der Anfang des 17. Jahrhunderts als persischer Kaufmann verkleidet von Indien über Kabul, Yarkand und Khotan nach China reiste. De Goís handelte unterwegs mit Gütern wie Jade, um seine Reise zu finanzieren, musste in Yarkand aber ein ganzes Jahr auf die Weiterreise nach Beijing warten, weil die chinesischen Behörden eine Mindestgröße von 72 Kaufleuten für die betreffende Karawane festgelegt hatten und einzelne Positionen meistbietend verkauften.<sup>41</sup>

Neben der Distanz, der Beschaffenheit des Geländes und der Sicherheitslage war der Zugang zu Wasser ein entscheidendes Kriterium für die Wahl einer bestimmten Route. Für die Wasserzufuhr zu den Oasen im Westen Chinas und in Zentralasien sorgte ein seit dem Altertum bestehendes Versorgungssystem, das „aus unterirdisch angelegten Kanälen“ bestand, „welche das Wasser unter Ausnutzung des Gefälles vom Fuß der Berge zu den Anbauflächen transportieren, ohne dass der Verlust durch Verdunstung und Versickerung zu hoch wird.“<sup>42</sup>

Entlang der Routen, die durch islamisch geprägte Regionen führten, boten Karawansereien den Reisenden Schutz und Übernachtungsmöglichkeiten. Überdies konnten dort Führer und Dolmetscher rekrutiert, Reit- und Lasttiere gewechselt, Proviant aufgefüllt und Nachrichten ausgetauscht werden. In größeren Städten wie Buchara oder Taschkent bestanden zahlreiche solche Einrichtungen, die fremden Händlern auch längere Aufenthalte ermöglichten. Karawansereien waren ein- oder mehrstöckige Gebäude aus Holz, Lehm, Ziegeln oder Stein, die sich entweder um einen offenen Innen-

---

37 Art. „Karavane“, in: Johann Georg Krünitz, *Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System der Staats- Stadt- Haus- und Landwirthschaft*. 242 Bde. Berlin 1773–1858, Bd. 34, 649 f., Online unter: <https://www.kruenitz1.uni-trier.de/> (Stand: 20. 02. 2023). Zur Rolle der Karawanenführer vgl. auch *Masters, Origins of Western Economic Dominance* (wie Anm. 36), 113–115.

38 *Krünitz*, *Oekonomische Encyclopädie*. Bd. 34 (wie Anm. 38), 652 f. Vgl. auch *Gommans*, *Mughal India* (wie Anm. 16), 44.

39 *Weintritt*, *Transport in der islamischen Welt* (wie Anm. 28), 152.

40 *Mathee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 52 f.

41 *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 231 f.

42 *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 17. Vgl. *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 46.

hof gruppierten oder einen offenen mit einem geschlossenen Hof kombinierten. Häufig verfügten sie über separate Warengewölbe und Stallungen; bisweilen konnten sich auch religiöse Einrichtungen (etwa Moscheen) oder Bäder in ihnen befinden. Städtische Karawansereien konnten im Besitz der jeweiligen Herrscher, aber auch von Adeligen, hohen Beamten, Kaufleuten oder wohltätigen Stiftungen sein. Manche hatten durch reich ornamentierte Eingangstore oder Fliesendekorationen repräsentativen Charakter und beherbergten feste Ladengeschäfte.<sup>43</sup> In chinesischen Städten wie Chang’an und Luoyang teilten die Behörden Reisenden „Unterkünfte zu, die entweder auf ein bestimmtes Viertel begrenzt waren oder in einem umschlossenen Areal jenseits der Tore lagen.“<sup>44</sup>

Insbesondere in Zeiten politischer Instabilität mehrten sich Berichte über Raubüberfälle auf Karawanen. Als die Autorität des Ming-Reichs in Xinjiang im Laufe der 15. Jahrhunderts schwand, kam es dort wiederholt zu Überfällen auf Handels- und Tributgesandtschaften.<sup>45</sup> Der kommerzielle Austausch zwischen Nordindien, Zentralasien und Persien im 16. und 17. Jahrhundert profitierte hingegen von dem Umstand, dass die indischen Großmoguln, die Khane von Buchara und die persischen Schahs in der Regel an der Sicherheit des Handels und der Instandhaltung bzw. Verbesserung der Infrastruktur interessiert waren. Sie ließen Straßen befestigen und deren Ränder mit schattenspendenden Bäumen bepflanzen, Brunnen graben sowie Festungen und Karawansereien bauen. Die Mogulherrscher ließen sogar Stammesführer und deren Familienmitglieder als Geiseln nehmen, um die Sicherheit reisender Kaufleute zu gewährleisten.<sup>46</sup> Mit dem Zerfall dieser Reiche im frühen 18. Jahrhundert nahm freilich auch die Unsicherheit auf den Karawanenrouten wieder erheblich zu, was größere bewaffnete Eskorten und die Zahlung von Schutzgeldern an regionale Fürsten bzw. Stammesführer erforderlich machte.<sup>47</sup>

---

<sup>43</sup> Vgl. *Masters*, *Origins of Western Economic Dominance* (wie Anm. 36), 115 f.; *Burton*, *The Bukharans* (wie Anm. 22), 413, 439, 443 f.; *Pierre Lebigre*, *Indian Caravan Serais*, in: Haidar (Hrsg.), *The Silk Road* (wie Anm. 22), 67–80; *K. K. Muhammed*, *Caravan Serais in Mughal India*, in: ebd., 81–99; *Gul’chehra Aziznova Agzamovna*, *Some Problems of the History of Uzbekistan’s Caravan Serais (First Half of the 17<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> Century)*, in: ebd., 100–105; *M. Metin Hülagü/Gökhan Bolat*, *Silk Road and the Role of the Caravan Serais on the Trade and Social Life: Main Roads Connecting to the Silk Road – Case of Mid-Anatolia*, in: ebd., 106–130; *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 18 f.; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 46 f.

<sup>44</sup> *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 19. Vgl. auch *Burton*, *The Bukharans* (wie Anm. 22), 453 f.

<sup>45</sup> Vgl. *Kauz*, *Politik und Handel* (wie Anm. 34), 158, 170.

<sup>46</sup> Vgl. *Burton*, *The Bukharans* (wie Anm. 22), 414, 418 f., 440, 445 f.; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 31–40, 201 f., 229 f.; *Raza Khan*, *India’s Connection* (wie Anm. 22), 87 f.; *Scott C. Levi*, *Caravans: Punjabi Khatri Merchants on the Silk Road*. London u. a. 2015, 12–24; *Ders.*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 77 f., 81; *Alam*, *Trade, State Policy* (wie Anm. 22), 74 f., 80 f., 84; *Mathee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 66 f.; *Dale*, *Indian Merchants* (wie Anm. 22), 31–41; *Stephen F. Dale*, *The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids, and Mughals*. Cambridge 2013, 121–123, 131.

<sup>47</sup> Vgl. *Lally*, *India and the Silk Roads* (wie Anm. 22), 75–81.

### III Herrschaftliche Rahmenbedingungen

In dem langen hier betrachteten Zeitraum kam es in Asien zu einer Serie von Reichsbildungen, die sich mit Phasen der herrschaftlichen Desintegration und Fragmentierung abwechselten.<sup>48</sup> Während stabile Großreiche im Allgemeinen an der Förderung des Fernhandels interessiert waren und die Sicherheit von Karawanen zu garantieren versuchten, wirkten Thronfolgekriege, Aufstände und Invasionen als disruptive Ereignisse, die Handelsbeziehungen unterbrachen oder die Verlagerung von Routen erzwangen.<sup>49</sup> Angesichts der Vielzahl an Reichen und Herrschaftsformen können diese Entwicklungen hier nur grob skizziert werden.

In Westasien bildeten die Reiche der Parther (ca. 240 v. Chr.–224 n. Chr.) und der Sassaniden (224–651), deren Kerngebiet im heutigen Iran lag, einen zentralen Machtfaktor zwischen dem (Ost-)Römischen bzw. Byzantinischen Reich im Westen sowie Zentralasien und Indien im Nordosten und Osten. Die Sassanidenherrscher förderten zwar besonders den Zoroastrismus, doch war ihr Reich religiös pluralistisch und umfasste auch jüdische, christliche und manichäische Untertanen. Das sassanidische Persien war seit dem späten 5. Jahrhundert mehrfach mit Einfällen der Hephthaliten („Weißen Hunnen“) aus Zentralasien konfrontiert, doch konnten diese von Chosrau I. (501–579, reg. ab 531) vernichtend geschlagen werden.<sup>50</sup> Um die Mitte des 7. Jahrhunderts kam der Iran unter die Herrschaft des islamischen Kalifats, das seinen Machtbereich unter der Dynastie der Ummayyaden von der Arabischen Halbinsel über Syrien und Mesopotamien bis in das südliche Indus-Tal und das Ferghana-Tal ausdehnte. Unter den Abbäsidern verlagerte sich der Schwerpunkt des Kalifats nach Mesopotamien, wo Bagdad Residenzstadt wurde. Mit den Fatimiden, die 969 Ägypten eroberten, erwuchs den Abbäsidern ernsthafte Konkurrenz, und nach der Einnahme Bagdads durch die Seldschuken (1055) dominierten die Fatimiden die Handelswege im Vorderen Orient.<sup>51</sup>

Am östlichen Ende der eurasischen Handelsrouten machte erstmals die Handynastie (206 v. Chr.–220 n. Chr.) den wirtschaftlichen und machtpolitischen Einfluss Chinas über die westlichen Regionen des heutigen China geltend. Gesandtschaften der Han brachten den nomadischen Völkern Zentralasiens Seide und andere Luxusgüter, welche die Nachfrage nach diesen Gütern stimulierten. Der kommerzielle Austausch ging einher mit der Stationierung von Garnisonen, der Anlage von Festungen und Signaltürmen sowie der Etablierung agrarischer Kolonien auf der Basis künstlicher

---

<sup>48</sup> Einen breit angelegten Überblick über den Aufstieg und Niedergang von Reichen, der den Handel allerdings nur cursorisch betrachtet, bietet *Beckwith*, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14).

<sup>49</sup> Vgl. *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 110 f.

<sup>50</sup> *Touraj Daryaei*, *The Sasanian Empire (224–651 CE)*, in: Ders. (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Iranian History*. Oxford/New York 2021, 187–207.

<sup>51</sup> Vgl. *Tilman Nagel*, *Die islamische Welt bis 1500*. München 1998, sowie das Kapitel von Max Ritter in diesem Band.

Bewässerung.<sup>52</sup> Die nachfolgende Geschichte Chinas lässt sich gliedern in Phasen dynastischer Stabilität und politischer Einheit unter den Tang (618–907) und den Song (960–1279), in denen sich das Reich phasenweise auch stärker gegenüber der Außenwelt öffnete, und krisenhafte Perioden, „in denen das Reich in kleinere Staatswesen zerfiel und kurzlebige Dynastien einander in rascher Folge ablösten.“ Als solche Krisenzeiten sind das 3. bis 6. sowie das 9. und 10. Jahrhundert anzusprechen.<sup>53</sup> Während dieser Krisen fielen Oasenstädte entlang der Karawanenrouten wieder auf den Status einer Subsistenzökonomie zurück, und der innerasiatische Handel zerfiel in regionale Netzwerke, zwischen denen die Verbindungen relativ schwach waren.<sup>54</sup>

Zwischen diesen Großreichen lag das Kuschana-Reich, das Zentralasien und Nordindien umfasste, aber spätestens im 3. nachchristlichen Jahrhundert zerfiel. Zwischen dem 4. und dem 8. Jahrhundert profitierte eine Reihe kleinerer Fürstentümer und Stadtstaaten vom Handel zwischen China und weiter westlich gelegenen Regionen. Einen gewichtigen Machtfaktor in Zentralasien stellte zeitweilig das von 745 bis 840 bestehende Reich der Uiguren dar, das ebenfalls intensive Austauschbeziehungen mit China pflegte.<sup>55</sup>

Von den Reichsbildungen der zentralasiatischen Steppengebiete erlangte das Mongolische Reich im späten 13. und frühen 14. Jahrhundert die größte Ausdehnung. Die Mongolen beherrschten zeitweise große Teile Asiens, und der Handel profitierte vom Ausbau der Infrastruktur, der Etablierung eines leistungsfähigen Kurierdienstes sowie der zunehmenden Zirkulation von Silber.<sup>56</sup> Die mongolischen Khane bezogen ihre Autorität nicht aus dynastischer Legitimität, sondern aus persönlichen und militärischen Führungsqualitäten sowie der Fähigkeit, Beute zu machen und zu verteilen. Dementsprechend gelang die Übertragung von Herrschaft durch Erbfolge nur im Ausnahmefall; die Regel waren vielmehr gewaltsame Nachfolgekönflikte, in denen sich entweder ein Kontrahent durchsetzte oder das Reich in rivalisierende Herrschaftsgebilde zerfiel.<sup>57</sup>

Unter den Nachfahren Dschingis Khans (um 1160–1227, reg. ab. 1206) wurde das Mongolische Reich in verschiedene Khanate aufgeteilt. Im Iran begründete Hülegü (um 1217–1265) die von 1256 bis 1335 bestehende Dynastie der Ilchane, die 1258 Bagdad

---

52 *Yong/Yutang*, *The Western Regions* (wie Anm. 18), 61 f., 65–67; *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 102; *Helwig Schmidt-Glintzer*, *Die Westlande und das Tarim-Becken aus chinesischer Sicht*, in: *Wieczorek/Lind* (Hrsg.), *Ursprünge der Seidenstraße* (wie Anm. 9), 63–71.

53 Vgl. den konzisen Überblick bei *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 60–64 (Zitat 62).

54 *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 193, 195 f.; *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 102, 105.

55 *Beckwith*, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 142, 146, 148, 152, 157; *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 84, 108 f.

56 Ebd., 85 f. Vgl. auch *Beckwith*, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 183–190; *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 117–120.

57 *Joseph Fletcher*, *The Mongols: Ecological and Social Perspectives*, in: *Harvard Journal of Asian Studies* 46/1, 1986, 11–50. ND in *Meisterernst* (Hrsg.), *The Silk Roads*, Bd. 1 (wie Anm. 2), 412–441; vgl. auch die einschlägigen Kapitel in *Nicola Di Cosmo/Allen J. Frank/Peter B. Golden* (Hrsg.), *The Cambridge History of Inner Asia: The Chinggisid Age*. Cambridge u. a. 2009.

unterworfen und damit dem Kalifat der Abbäsiden ein Ende setzten. In wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht erlebte das Land unter ihnen eine Blüte, von der insbesondere die Residenzstadt Täbris profitierte.<sup>58</sup> Zu Konflikten kam es hingegen mit zwei anderen mongolischen Khanaten, dem der Goldenen Horde in der südrussischen Steppe und dem zeitweilig über große Teile Zentralasiens herrschenden Tschagatai-Khanat. Dem mongolischen Stammesführer Timur oder Tamerlan (1336–1405) gelang es zwar, ein vom Schwarzen Meer über den Iran bis nach Zentralasien reichendes Gebiet nochmals unter seiner Herrschaft zu vereinigen,<sup>59</sup> doch gewannen schon bald nach dessen Tod die zentrifugalen Tendenzen wieder die Oberhand. Timurs als Timuriden bezeichnete Nachfolger konnten längst nicht alle seine Eroberungen halten, herrschten aber über ein Reich, das im Wesentlichen das Gebiet der heutigen Staaten Iran und Afghanistan sowie das westliche Zentralasien (Transoxanien) umfasste. Aufgrund seiner geographischen Lage und Machtposition fungierte das Timuridenreich einige Jahrzehnte lang als „Mittler zwischen China im Osten und der islamischen Welt im Westen“ und war neben dem nordindischen Sultanat von Delhi ein entscheidender Impulsgeber für die Islamisierung Zentralasiens. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zerfiel das Reich jedoch zusehends, und 1501 endete die timuridische Herrschaft über Transoxanien mit der Eroberung Samarkands durch die Usbeken.<sup>60</sup>

In China wurde die 1280 von Qubilai Khan (1215–1294) begründete mongolische Yuan-Dynastie<sup>61</sup> 1368 von den Ming abgelöst, deren Expansionsversuche in die mongolische Steppe um die Mitte des 15. Jahrhunderts jedoch scheiterten. In der Folgezeit war das Verhältnis zwischen China und den Mongolen durch ein prekäres Wechselspiel von Handelskontakten einerseits, Überfällen auf Händlerkarawanen und Grenzsiedlungen andererseits geprägt. Stabilisiert wurde die Situation an der Nordwestgrenze des Chinesischen Reiches vorübergehend durch den Bau der Großen Mauer, die bereits bestehende Befestigungsabschnitte zu einer einzigen Grenzanlage zusammenfasste. Die Beschaffung des dafür notwendigen Materials sowie die Bezahlung der Arbeitskräfte und der Militärgarnisonen erfolgten im Wesentlichen mit importiertem Silber. Die Große Mauer konnte freilich nicht verhindern, dass die mongolischen Mandschuren in den 1640er Jahren in das Chinesische Reich eindrangen, die Ming stürzten und die Qing-Dynastie begründeten. Auch unter den Qing setzten sich die Auseinandersetzungen an der Nordwestgrenze fort, wo Khungtaidschi Galdan (1632/

58 *George E. Lane*, *The Mongols in Iran*, in: Daryaei (Hrsg.), *Handbook of Iranian History* (wie Anm. 51), 243–270.

59 Vgl. *Tilman Nagel*, *Timur der Eroberer und die islamische Welt des späten Mittelalters*. München 1993; *Beckwith*, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 197–201.

60 *Kauz*, *Politik und Handel* (wie Anm. 34), 3–9, 135, 189 f., 222–224, 240 (Zitat 5); *Suraiya Faroqhi*, *Das Osmanische Reich und die islamische Welt*, in: Reinhard (Hrsg.), *Geschichte der Welt* (wie Anm. 16), 219–367, hier 318–322; *Beatrice Forbes Manz*, *Temür and the Early Timurids to c. 1450*, in: *Di Cosmo u. a.* (Hrsg.), *Cambridge History of Inner Asia* (wie Anm. 58), 182–198; *Stephen Dale*, *The Later Timurids*, c. 1450–1526, in: ebd., 199–217.

61 Vgl. *Beckwith*, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 191–196.

44–1697) als Khan der Dschungaren in den 1670er Jahren ein schlagkräftiges Reich geschaffen hatte, dessen Zentren in der westlichen Mongolei und in Xinjiang lagen. Obwohl der Kangxi-Kaiser (1654–1722, reg. ab 1661) persönliche mehrere Feldzüge gegen die Dschungaren anführte und ihnen 1696 eine schwere Niederlage zufügte, bestand deren Reich bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts fort. Bis 1760 gelang den Qing die Unterwerfung Xinjiangs, wo in der Folgezeit chinesische Han-Bauern angesiedelt wurden. Gleichwohl ging die territoriale Expansion des Chinesischen Reiches auch mit der Integration ethnisch, religiös und sprachlich heterogener Bevölkerungsgruppen einher.<sup>62</sup>

Das Khanat der Dschungaren war eines von mehreren zentralasiatischen ‚Steppenreichen‘, die zwischen dem 14. und dem 17. Jahrhundert entstanden. Sie waren zumeist islamisch geprägt, und ihre Herrscher nahmen den Titel eines Khans an, um ihre Herrschaft in der Kontinuität Dschingis Khans zu verorten. Das Tschagatai-Khanat in Transoxanien profitierte von einem florierenden Fernhandel, und sein Herrscher Ulugh Beg (1394–1449) initiierte große Bauprojekte in der Residenzstadt Samarkand. Die Usbeken, ein nomadisches Turkvolk, eroberten 1501 Buchara, und ihr Anführer Abu'l Fath Mohammed Scheibani (1451–1510) begründete das Khanat der Scheibaniden, das bis zu seiner Auflösung 1598 einen gewichtigen Machtfaktor zwischen dem persischen Safaviden- und dem indischen Mogulreich bildete. Im Unterschied zu den Safaviden-Schahs und den Mogulherrschern war das Reich der Scheibaniden jedoch dezentral organisiert: Der in Buchara residierende Khan war eine Art *primus inter pares* eines dynastischen Verbands, dessen Mitglieder Teilgebiete des Reichs von verschiedenen Residenzen (Samarkand, Herat, Taschkent, Balkh) aus regierten. Obwohl die zentrifugalen Tendenzen in Zentralasien seit dem 17. Jahrhundert zunehmend die Oberhand gewannen und das Khanat von Buchara in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts zerfiel, waren das daraus hervorgegangene Emirats sowie das Khanat von Kokand, dessen Zentrum im Ferghana-Tal lag, auch an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert noch bedeutsame ‚Regionalmächte‘.<sup>63</sup>

Von Anatolien aus entfalteten die muslimischen Osmanen im 14. und 15. Jahrhundert eine starke expansive Dynamik: Sie brachten große Teile des Balkans unter ihre Herrschaft und nahmen 1453 die byzantinische Reichshauptstadt Konstantinopel ein,

---

<sup>62</sup> *Perdue*, Imperien und Grenzregionen (wie Anm. 16), 53–218, bes. 58–97 (Zitate 94, 96); *Gommans*, Mughal India (wie Anm. 16), 46 f.; *Beckwith*, Empires of the Silk Road (wie Anm. 14), 225–229, 233–240; *Nicola Di Cosmo*, The Qing and Inner Asia, 1636–1800, in: Di Cosmo u. a. (Hrsg.), Cambridge History of Inner Asia (wie Anm. 58), 333–362. Ausführlich zur Expansion der Qing: *Peter C. Perdue*, China Marches West: The Qing Conquest of Central Eurasia. Cambridge, Mass./London 2010.

<sup>63</sup> *Perdue*, Imperien und Grenzregionen (wie Anm. 16), 134–148; *Fragner*, Khanate (wie Anm. 19); *Burton*, The Bukharans (wie Anm. 22), 1–362; *Robert D. McChesney*, The Chinggisid Restoration in Central Asia, 1500–1785, in: Di Cosmo u. a. (Hrsg.), Cambridge History of Inner Asia (wie Anm. 58), 277–302; *Yuri Bregel*, The New Uzbek States: Bukhara Khiva and Khoqand, c. 1750–1886, in: ebd., 392–411; *Levi*, India, Russia (wie Anm. 4), 111–113; *Ders.*, The Bukharan Crisis (wie Anm. 3), 10–27, 35 f., 122–129; *Ders.*, The Rise and Fall of Khoqand, 1709–1876: Central Asia in the Global Age. Pittsburgh 2017.

was ihr militärisches Prestige enorm steigerte. 1516/17 eroberten sie auch das ägyptische Mamluken-Reich und gliederten Syrien und Mesopotamien in das Osmanische Reich ein. Damit kontrollierten die Osmanen mehrere Jahrhunderte lang auch die westlichen Enden der innerasiatischen Handelsnetze mit so bedeutenden Produktions- und Handelszentren wie Bursa, Aleppo und Alexandria.<sup>64</sup>

Einschneidende machtpolitische Veränderungen in West- und Südasien vollzogen sich zu Beginn des 16. Jahrhunderts. In Persien begründete Schah Ismail I. (1487–1524) 1501 die Dynastie der Safaviden. Ihre wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit erreichte diese während der Herrschaft von Schah Abbas I. (1571–1629, reg. ab 1587), der ein ambitioniertes Bauprogramm in seiner Residenzstadt Isfahan initiierte. Der Machtbereich der Safaviden reichte über den heutigen Iran hinaus bis in den Kaukasus und nach Afghanistan; auch der heutige Irak war zeitweilig unter ihrer Kontrolle.<sup>65</sup> Zwischen den schiitischen Safaviden und den sunnitischen Osmanen bestand ein dauerhafter Antagonismus, in dem es sowohl um Macht- und Einflusszonen als auch um den Anspruch auf die rechtmäßige Auslegung des Islam ging.<sup>66</sup> In diesem Konflikt wurde auch die Handelspolitik instrumentalisiert, da Warenzölle für beide Reiche eine wichtige Einnahmequelle bildeten.<sup>67</sup> Während die Safaviden den Export iranischer Rohseide förderten, verbot Sultan Selim I. (1470–1520, reg. ab 1512) im Jahre 1514 deren Einfuhr ins Osmanische Reich, ließ persische Kaufleute inhaftieren und deren Waren konfiszieren. Selims Nachfolger Süleyman I. (1494–1566, reg. ab 1520) revidierte dieses Verbot, wobei „die Misere der arbeitslosen Seidenweber von Istanbul und Bursa bei dieser Entscheidung eine Rolle gespielt haben“ dürfte.<sup>68</sup> Auch in späteren osmanisch-persischen Konflikten blieb die Beschlagnahme von Waren ein Mittel der Kriegführung.

Schah Abbas I. förderte Seidenproduktion und -handel so gezielt, dass einige Historiker Parallelen zum europäischen Merkantilismus gezogen haben. Er ließ die Rohseide produzierenden Regionen Gilan und Mazandaran am Kaspischen Meer in den 1590er Jahren zu Domänenland erklären, stellte Produktion und Handel unter die Kontrolle eines eigenen Faktors, ließ durch Beamte (Wesire) Seide aufkaufen und schickte Agenten ins Russländische Reich sowie in verschiedene europäische Länder; um persische Seide zu vermarkten. 1604/5 veranlasste er die Deportationen der im

---

<sup>64</sup> Beckwith, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 206–208; Dale, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 57–61, 81–87, 178–185.

<sup>65</sup> *Faroqhi*, *Das Osmanische Reich und die islamische Welt* (wie Anm. 61), 326–328; Dale, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 87–96, 187–190; Beckwith, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 208–210; *Kathryn Babayan*, *The Safavids in Iranian History (1501–1722)*, in: Daryaee (Hrsg.), *Handbook of Iranian History* (wie Anm. 51), 285–305.

<sup>66</sup> *Faroqhi*, *Das Osmanische Reich und die islamische Welt* (wie Anm. 61), 329 f.

<sup>67</sup> Vgl. *Masters*, *Origins of Western Economic Dominance* (wie Anm. 36), 136 f.; *Matthee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 46, 68; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 47–49; Dale, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 114 f.

<sup>68</sup> *Faroqhi*, *Das Osmanische Reich und die islamische Welt* (wie Anm. 61), 353; vgl. *Matthee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 19–22; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 217–219.

Fernhandel profilierten Armenier aus der heute zu Aserbaidschan gehörenden Stadt Dschulfa und ließ die Migranten in einem Neu-Dschulfa genannten Vorort seiner Residenzstadt Isfahan ansiedeln. Ob es sich dabei um einen länger gehegten Plan oder eher um improvisierte Maßnahmen im Kontext der militärischen Auseinandersetzungen zwischen Safaviden und Osmanen handelte, ist umstritten. Jedenfalls verlieh der Schah den Armeniern 1619 obendrein ein Quasi-Monopol auf den Seidenexport. Die Vermarktung persischer Rohseide begründete fortan ihre zentrale Vermittlerrolle im eurasischen Handel (s. u. VI).<sup>69</sup>

Auch die Ming- und Qing-Kaiser setzten Handelspolitik als Mittel imperialer Macht- ausweitung ein.<sup>70</sup> Der mongolische Herrscher Altan Khan (1507–1582) beispielsweise erhielt im Jahre 1551 „von den Ming eine Konzession, mit der er auf Grenzmärkten mongolische Pferde gegen chinesische Seide eintauschen durfte, und nach weiteren zwanzig Jahren Konflikt bekam er das Recht zugesprochen, regelmäßige Tributmissionen nach Peking zu schicken.“<sup>71</sup> Unter den Qing wurden auch die Himalaya-Fürstentümer Ladakh, Sikkim und Bhutan sowie Taschkent, Buchara und Afghanistan in das System der Tributgesandtschaften einbezogen.<sup>72</sup> Der Qianlong-Kaiser (1711–1799, reg. 1735–1796) schränkte zur Schwächung des Dschungaren-Reichs die Zahl der Handelsmissionen nach Tibet ein, die chinesisches Territorium durchquerten. Das „Amt für koloniale Angelegenheiten“ (*lifan yuan*) koordinierte die rechtlich-administrativen, diplomatischen und kommerziellen Beziehungen mit Zentralasien und empfing zahlreiche zentralasiatische und russische Gesandtschaften.<sup>73</sup>

Nach dem Sturz der persischen Safaviden-Dynastie durch afghanische Invasoren (1722) und dem Tod des Usurpators Nadir Schah (1688–1747) herrschte in Westasien ein Machtvakuum, das der Machthaber in Kandahar, Ahmad Schah Durrani (ca. 1722–1772), zur Bildung eines Reichs im heutigen Afghanistan nutzte, das allerdings bereits Ende des 18. Jahrhunderts wieder zerfiel.<sup>74</sup> Die disruptiven politischen Ereignisse in West-, Süd- und Zentralasien, zu denen auch die Plünderung Delhis durch Nadir Schah (1739) gehörte,<sup>75</sup> beeinträchtigten die Handelsströme zeitweilig erheblich, ohne sie jedoch zum Erliegen zu bringen.

69 Vgl. Linda K. Steinmann, Shah ‘Abbas and the Royal Silk Trade 1599–1629, in: Bulletin (British Society for Middle Eastern Studies) 14/1, 1987, 68–74; Matthee, Politics of Trade (wie Anm. 16), 44–46, 69–105; Sebouh David Aslanian, From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa. Berkeley u. a. 2011, 23–43; Faroqhi, Das Osmanische Reich und die islamische Welt (wie Anm. 61), 353–356; Dale, Muslim Empires (wie Anm. 47), 121–124. 70 Perdue, Imperien und Grenzregionen (wie Anm. 16), 137.

71 Ebd., 73.

72 Gommans, Mughal India (wie Anm. 16), 47 f., 51 f.; Burton, The Bukharans (wie Anm. 22), 452 f.

73 Perdue, Imperien und Grenzregionen (wie Anm. 16), 96, 99 f.; Di Cosmo, The Qing and Inner Asia (wie Anm. 63), 354–362.

74 Gommans, Mughal India (wie Anm. 16), 48–57; Jos Gommans, The Rise of the Indo-Afghan Empire, c. 1710–1780. Leiden 1994; Kamran Scott Aghaie, The Afghan Interlude and the Zand and Afshar Dynasties (1722–1795), in: Daryaei (Hrsg.), Handbook of Iranian History (wie Anm. 51), 306–318.

75 Alam, Trade, State Policy (wie Anm. 22), 83.

Der Norden Indiens, der seit dem 13. Jahrhundert unter muslimischer Herrschaft – des Sultanats von Delhi<sup>76</sup> und der afghanischen Lodi-Dynastie – gestanden hatte, kam 1526 unter die Herrschaft Baburs (1483–1530), der mütterlicherseits von Dschingis Khan, väterlicherseits von Timur abstammte und zuvor vergeblich versucht hatte, von Samarkand aus ein Reich aufzubauen. Babur begründete die Dynastie der Moguln, die ihre Position in Nordindien nach zwischenzeitlichen Rückschlägen unter Akbar (reg. 1542–1605, reg. ab 1556) konsolidierte. Die Moguln „schufen einen zentralisierten islamisch geprägten Staat, den sie schrittweise nach Mittel- und Südindien erweiterten, so daß sie in der Mitte des 17. Jahrhunderts in weiten Teilen des indischen Subkontinents herrschten.“<sup>77</sup> Akbars Projekt einer Synthese von Islam und Hinduismus scheiterte zwar, doch gelang es den Moguln, bis ins frühe 18. Jahrhundert ein ausgedehntes, religiös und ethnisch heterogenes Großreich durch die Einführung neuer Militär- und Verwaltungsposten effektiv zu kontrollieren. Die glanzvolle indo-persische Hofkultur der Moguln hinterließ auf auswärtige Gesandtschaften einen tiefen Eindruck. Auch für den Handel zwischen Indien und Zentralasien schufen die Mogulherrscher günstige Rahmenbedingungen, während Versuche der territorialen Expansion nach Transoxanien, wie sie Shah Jahan (1592–1666, reg. 1627–1658) in mehreren Feldzügen unternahm, misslangen.<sup>78</sup> Während der Herrschaft Aurangzebs (1618–1707, reg. seit 1658) traten allerdings Auflösungserscheinungen zutage, die sich nach seinem Tod weiter verstärkten. Regionale Fürsten und Konföderationen agierten zunehmend selbstständiger, und die Sicherheit der Handelsrouten im Norden Indiens verschlechterte sich massiv.<sup>79</sup> In Bengalen vollzog die englische *East India Company* zwischen 1757 und 1765 den Schritt von der Handelskompanie zur Territorialmacht. In den folgenden Jahrzehnten bauten die Briten ihre Herrschaft über den Subkontinent sukzessive aus – eine Entwicklung, die mit der Übernahme Indiens durch die britische Krone 1857/58 sowie mit der Proklamation des Kaiserreichs Indien 1876/77 ihren Kulminationspunkt erreichte.<sup>80</sup> Der verlustreiche erste britisch-afghanische Krieg (1839–1842) machte indessen die Grenzen der europäischen Durchdringung Zentralasiens deutlich, wo britische Interessen zunehmend mit russischen kollidierten.<sup>81</sup>

76 Vgl. Dale, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 22–31.

77 Stephan Conermann, *Das Mogulreich. Geschichte und Kultur des muslimischen Indiens*. München 2006, 7–20 (Zitat 7). Vgl. Ders., *Südasiens und der Indische Ozean*, in: Reinhard (Hrsg.), *Geschichte der Welt* (wie Anm. 16), 369–509, hier 378–382, 385–387, 392–395; Dale, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 72–76, 96–105.

78 Conermann, *Mogulreich* (wie Anm. 78), 43–113; Ders., *Südasiens* (wie Anm. 78), 395–405.

79 Vgl. Ashin Das Gupta, *Trade and Politics in Eighteenth-Century India*, in: Muzaffar Alam/Sanjay Subrahmanyam (Hrsg.), *The Mughal State 1526–1750*. Delhi u. a. 1998, 361–397, bes. 372–374; Conermann, *Südasiens* (wie Anm. 78), 425–440.

80 Vgl. die einschlägigen Kapitel in P. J. Marshall (Hrsg.), *The Oxford History of the British Empire*. Bd. 2: *The Eighteenth Century*. Oxford 2001; Andrew Porter (Hrsg.), *The Oxford History of the British Empire*. Bd. 3: *The Nineteenth Century*. Oxford 1999; sowie Stig Förster, *Die mächtigen Diener der East India Company. Ursachen und Hintergründe der britischen Expansionspolitik in Südasiens 1793–1819*. Stuttgart 1992.

81 William Dalrymple, *Return of a King: The Battle for Afghanistan, 1839–1842*. London 2012.

Russland, das sich bereits im 17. Jahrhundert ohne nachhaltigen Erfolg um kommerzielle und diplomatische Beziehungen mit Indien bemüht hatte, intensivierte seine Ambitionen in Zentralasien um die Mitte des 18. Jahrhunderts durch die Entsendung einer Reihe von Expeditionen und die Gründung befestigter Stützpunkte wie Orenburg, wo sich schon nach kurzer Zeit indische Kaufleute einfanden.<sup>82</sup> Zwischen 1865 und 1876 festigte das Zarenreich mit der Eroberung von Kokand und Taschkent, der Einnahme Samarkands und der Errichtung des Generalgouvernements Turkestan seine Herrschaft in Zentralasien.<sup>83</sup>

## IV Träger des Handels

Fundierte Aussagen über ‚privaten‘ Handel entlang der ‚Seidenstraßen‘ sind für das 1. nachchristliche Jahrtausend aufgrund der Überlieferungslage schwierig. Neuere Forschungen gehen jedoch davon aus, dass Kaufleute ihre Waren in der Regel nur über kürzere Teilstücke der Karawanenrouten begleiteten, Fernhandelsgüter folglich durch viele Hände gingen und auch die gehandelten Warenmengen überschaubar waren.<sup>84</sup> Während der Han-Dynastie sind zunächst Händler aus Gandhāra (dem Norden des heutigen Pakistan) und Baktrien (dem Norden des heutigen Afghanistan) in den Quellen fassbar.<sup>85</sup> Seit dem 4. Jahrhundert übernahmen dann die Sogdier eine zentrale Rolle im innerasiatischen Handel. Hierbei handelte es sich um Migranten aus dem Raum Samarkand, die ein ostmitteliranisches Idiom sprachen, häufig Zoroastrier waren und sich in Oasenstädten wie Turfan ansiedelten. Im 6. und 7. Jahrhundert ließen sich die von den Tang-Herrschern gezielt geförderten Sogdier auch in der Reichshauptstadt Chang’an nieder, wo sie nicht nur als Händler, sondern auch als Handwerker und Gastwirte tätig waren. Dass sogdische Kaufleute es entlang der ‚Seidenstraßen‘ im 8. bis 9. Jahrhundert zu Wohlstand brachten, geht aus ihrer Erwähnung in chinesischen Quellen sowie aus der reichen Ausstattung ihrer Privathäuser hervor: Nach der sogenannten An Lushan-Rebellion von 755, einem Aufstand gegen die Tang-Herrschaft in der Region Xinjiang, kam es in chinesischen Städten allerdings zu Pogromen gegen sogdische Migranten.<sup>86</sup> In den urbanen Zentren des Chinesischen Reichs siedelten sich auch persische Kaufleute an.<sup>87</sup> Zwischen dem 9. und dem 11. Jahrhundert pflegten muslimische Händler aus Samarkand die kommerziellen Beziehungen

<sup>82</sup> *Levi*, India, Russia (wie Anm. 4), 105–107.

<sup>83</sup> *Fragner*, Khanate (wie Anm. 19), 542 f.; *Bregel*, The New Uzbek States (wie Anm. 64), 405–411.

<sup>84</sup> Vgl. *Hansen*, Silk Road (wie Anm. 3), 10, 50 f., 106, 119, 156, 196, 226; *Beckwith*, Empires of the Silk Road (wie Anm. 14), 256; *Levi*, The Bukharan Crisis (wie Anm. 3), 47, 62 f.

<sup>85</sup> *Vaissière*, Trans-Asian Trade (wie Anm. 33), 102 f.

<sup>86</sup> Vgl. ebd., 103 f., 115 f.; *Étienne de la Vaissière*, Sogdian Traders: A History. Leiden 2005; *Hansen*, Silk Road (wie Anm. 3), 98 f., 113–138; *Höllmann*, China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 81 f.

<sup>87</sup> Vgl. *Höllmann*, China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 82 f.

Zentralasiens nach Westen, während die Handelskontakte mit China primär über uigurische Händler liefen.<sup>88</sup>

Kaufleute genossen in China generell einen schlechten Ruf, weil ihnen unterstellt wurde, ihre Profite auf Kosten der übrigen gesellschaftlichen Stände zu erwirtschaften. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass „die ohnehin dünnen Informationen über das Warenangebot, das Geschäftsgebaren und den Aktionsradius der Händler fast ausschließlich von Beamten stammen, die keinerlei Zwang zur Objektivität verspürten.“<sup>89</sup>

Für den Warenaustausch zwischen China und Zentralasien scheinen zwei andere Phänomene bedeutsamer gewesen zu sein als der ‚Privathandel‘: zum einen die Präsenz von Militärgarnisonen an den Nordwestgrenzen des Chinesischen Reichs sowie in den Oasenstädten des Tarim-Beckens, zum anderen die Tributgesandtschaften an den Kaiserhof. Die Garnisonen hatten kontinuierlich einen hohen Bedarf an Pferden und Versorgungsgütern, die von Händlern aus den zentralasiatischen Steppengebieten geliefert wurden. Hansen spricht von einem staatlich gestützten Handel (*government-sponsored trade*), in dem chinesische Beamte als kommerzielle Akteure auftraten.<sup>90</sup> Während der Tang-Periode wurden im 7. und frühen 8. Jahrhundert enorme Quantitäten an Seidenrollen, die in Zentralchina als Abgaben an den Staat entrichtet werden mussten, in die Garnisonsstädte im Westen geschickt, um militärische Kampagnen gegen verschiedene Turkvölker zu finanzieren. In den 730er und 740er Jahren sollen 900.000 Rollen Seide pro Jahr an die Militärverwaltungen in Hami, Turfan, Beiting und Kucha gesandt worden sein. „The Tang state’s subsidy for the military,“ schreibt Hansen, „injected vast sums of money, in the form of silk, into the local economies of the Silk Road oases.“ Die An Lushan-Rebellion von 755, die das Chinesische Reich vorübergehend zum Rückzug aus Xinjiang zwang, bedeutete daher auch für den Handel entlang der ‚Seidenstraßen‘ einen schweren Rückschlag.<sup>91</sup>

Tribute waren am chinesischen Kaiserhof ein integraler Bestandteil des Herrschaftssystems, weil sie als „Bestätigung kaiserlicher Legitimation bewertet“ wurden.<sup>92</sup> Zwischen dem 6. und dem 10. Jahrhundert belegen chinesischen Quellen Hunderte von Gesandtschaften aus verschiedenen Teilen Asiens, die im Rahmen eines elaborierten Zeremoniells am Hof in Chang’an empfangen sowie dort beherbergt und bewirtet wurden. Im 7. und 8. Jahrhundert sind beispielsweise rund 50 Delegationen aus Samarkand und Buchara, ferner 25 Gesandtschaften aus Persien zwischen 638 und 824 sowie 124 Delegationen aus Tibet zwischen 635 und 842 dokumentiert.<sup>93</sup> Ob-

88 Vgl. *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 105.

89 *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 209.

90 *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 80 f.; vgl. auch *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 109 f.

91 *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 107 (Zitat), 184, 237; vgl. *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 111 f.

92 *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 155; vgl. auch *Ders.*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 82 f.

93 *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 157–161. Ausführlich dazu: *Hans Bielenstein*, *Diplomacy and Trade in the Chinese World, 589–1276*. Leiden/Boston 2005.

wohl sie vordergründig primär diplomatische Funktionen hatten und ihre Kontakte mit der chinesischen Bevölkerung streng reglementiert wurden,<sup>94</sup> eröffneten sie vielfältige Möglichkeiten zu einem profitablen Warenaustausch. Thomas O. Höllmann stellt fest, dass manche Gesandtschaften „ohne politisches Mandat nach Chang’an reisten und dort in erster Linie kommerzielle Interessen verfolgten.“<sup>95</sup> Ein beträchtlicher ökonomischer Stellenwert kam etwa den uigurischen Tributgesandtschaften zu, die im späten 8. und frühen 9. Jahrhundert große Mengen Seide im Gegenzug für die von ihnen überbrachten Pferde erhielten.<sup>96</sup>

In einer Studie über die Beziehungen zwischen China und den Timuriden wurde beobachtet, dass kommerzielle Motive im Laufe des 15. Jahrhunderts gegenüber politischen Ambitionen immer stärker die Oberhand gewannen. Zahlreiche timuridische Gesandtschaften entpuppen sich bei näherem Hinsehen als verschleierte Handelskarawanen, und die Grenzziehung zwischen offiziellen diplomatischen Missionen und semi-offiziellen Handelsreisen fällt im Einzelfall schwer. Vor allem gegen Ende des Jahrhunderts ging die Initiative zu Tributgesandtschaften nach China wiederholt von Kaufleuten aus Samarkand aus; überhaupt wurden die kommerziellen Beziehungen zwischen China und westlich gelegenen Regionen in dieser Zeit maßgeblich von muslimischen Händlern aus Zentralasien geprägt.<sup>97</sup> Ein Beispiel für eine diplomatische verbrämte Handelskarawane bietet der muslimische Kaufmann Maheimu, der sich in Ganzhou niedergelassen hatte, ursprünglich aber aus Samarkand stammte. Er reiste 1440 nach Peking, um ‚Tribut‘ zu überbringen, scheint diese Reise aber vor allem genutzt zu haben, um unterwegs Geschäfte zu machen und sich in China mit Seide einzudecken.<sup>98</sup>

Mongolische Herrscher gingen im 13. Jahrhundert Partnerschaften mit uigurischen Händlern und muslimischen Kaufleuten aus Zentralasien (*ortoys*, *ortogs* oder *ortaqs*) ein, denen sie nicht nur Schutz boten, sondern auch Darlehen in Form von Silber vorstreckten und damit deren Geschäfte finanzierten. Diese Kaufleute – unter denen sich auch einzelne Perser, Armenier, Juden und syrische Christen befanden – profitierten überdies vom effektiven Kommunikationssystem des Mongolischen Reichs und von der Nachfrage der mongolischen Eliten nach Gebrauchs- und Luxusgütern; darüber hinaus konnten sie zeitweilig als Steuerpächter exorbitante Gewinne erzielen.<sup>99</sup> Die

<sup>94</sup> Höllmann, China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 207.

<sup>95</sup> Ebd., 199; vgl. auch Ders., Die Seidenstraße (wie Anm. 11), 86; Hansen, Silk Road (wie Anm. 3), 222–225.

<sup>96</sup> Christopher I. Beckwith, The Impact of the Horse and Silk Trade on the Economies of T’ang China and the Uighur Empire: On the Importance of International Commerce in the Early Middle Ages, in: Journal of the Economic and Social History of the Orient 34/3, 1991, 183–198; Höllmann, China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 201.

<sup>97</sup> Vgl. Kauz, Politik und Handel (wie Anm. 34), 46, 88, 121, 147, 157, 161, 164, 170, 180, 183, 195, 228, 240, 256.

<sup>98</sup> Ebd., 183 f., 256.

<sup>99</sup> Thomas T. Allsen, Mongolian Princes and their Merchant Partners, 1200–1260, in: Asia Major, Third Series 3, 1989, 83–126; Elizabeth Endicott-West, Merchant Associations in Yüan China: The Ortog, in:

*Pax Mongolica* des späten 13. und frühen 14. Jahrhundert eröffnete vorübergehend auch genuesischen und venezianischen Kaufleuten von Handelsemporien am Schwarzen Meer aus Zugang zu persischen, zentralasiatischen und chinesischen Märkten, doch trotz des Nachruhms des Reiseberichts von Marco Polo (1254–1324) sollte die kommerzielle Bedeutung dieser Kontakte nicht überschätzt werden. Die chinesische Seide, die in diesem Zeitraum nach Italien gelangte, war offenbar von mäßiger Qualität, und die Handelsbeziehungen der Italiener nach Persien und Syrien waren weitaus bedeutsamer als diejenigen nach China.<sup>100</sup>

Wie im Mongolenreich war der Herrscher auch im safavidischen Persien ein wichtiger ökonomischer Akteur: Durch privilegierte Kaufleute, die in mancher Hinsicht den europäischen Hoffaktoren ähneln, ließen die Schahs Seide vermarkten, Luxuswaren für den Hof beschaffen, Kredite aufnehmen und im Gewand diplomatischer Gesandtschaften Handelsreisen durchführen.<sup>101</sup> Einige Khane von Bukhara trieben ebenfalls in großem Umfang Handel auf eigene Rechnung.<sup>102</sup>

In der Neuzeit spielten Kaufleute aus der nordindischen Stadt Multan, einem Zentrum der Baumwollverarbeitung, eine zentrale Rolle im kommerziellen Austausch zwischen Indien, Zentralasien und Persien. Seit Mitte des 16. Jahrhunderts ist eine indische Händlerdiaspora in Buchara dokumentiert. Aus der Zeit um 1590 datieren Belege für Multanis in Samarkand, und seit den 1620er Jahren sind sie in Isfahan nachweisbar. Der französische Reisende Jean Chardin (1643–1713) beziffert die Zahl indischer Händler im Safaviden-Reich in den 1660er Jahren auf über 20.000; moderne Forschungen gehen von rund 35.000 indischen Kaufleuten aus, die im 17. Jahrhundert in Russland, Persien und Zentralasien lebten. Neben den genannten Städten fanden sich größere Gruppen in Bandar Abbas, Kandahar, Kabul, Peschawar, Taschkent sowie im seit 1556 russischen Astrachan. Die Multanis, die unterschiedlichen Kasten und Religionsgemeinschaften angehörten – Hindus aus der Kaste der Khatri stellten zwar die Mehrheit, doch daneben gab es auch Muslime, Jains und Sikhs – gingen Partnerschaften mit afghanischen Powindas ein, die Güter zwischen Indien und Zentralasien für sie transportierten. In Quellen des 18. und 19. Jahrhunderts wurden auch Kaufleute aus Sindh und dem Punjab als ‚Multanis‘ bezeichnet. Indische Kaufleute in der Diaspora lebten häufig in eigenen Quartieren und demonstrierten ein ausgeprägtes Gruppenbewusstsein.<sup>103</sup>

---

Asia Major, Third Series 3, 1989, 127–154; vgl. *Beckwith*, Empires of the Silk Road (wie Anm. 14), 201; *Hansen*, Silk Road (wie Anm. 3), 231; *Vaissière*, Trans-Asian Trade (wie Anm. 33), 107–109.

<sup>100</sup> Vgl. *Nicola Di Cosmo*, Black Sea Emporia and the Mongol Empire: A Reassessment of the Pax Mongolica, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 53, 2010, 83–108, hier 102 f.; *Vaissière*, Trans-Asian Trade (wie Anm. 33), 118.

<sup>101</sup> Vgl. *Rudi Matthee*, Merchants in Safavid Iran: Participants and Perceptions, in: *Journal of Early Modern History* 4, 2000, 233–268, hier 258 f., 267; *Floor*, Economy of Safavid Persia (wie Anm. 22), 55–58.

<sup>102</sup> Vgl. *Burton*, The Bukharans (wie Anm. 22), 419, 421 f., 426.

<sup>103</sup> *Levi*, Caravans (wie Anm. 47), 27–50, 54 f., 134–153. Vgl. *Ders.*, The Bukharan Crisis (wie Anm. 3), 81–84; *Alam*, Trade, State Policy (wie Anm. 22), 65 f., 71 f., 77–79; *Dale*, Indian Merchants (wie Anm. 22), 45–77; *Claude Markovits*, Indian Merchants in Central Asia: The Debate, in: *Levi* (Hrsg.), *India and Central Asia* (wie Anm. 4), 123–151, hier 125, 128–134, 138; *Matthee*, Merchants in Safavid Iran (wie Anm. 102),

Als sich die wirtschaftlichen Gewichte im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert zunehmend von Multan nach Shikarpur in der Provinz Sindh verlagerten, wurde auch der Begriff ‚Shikarpuri‘ für indische Kaufleute im zentralasiatischen Raum geläufig.<sup>104</sup> Obwohl die Termini ‚Multani‘ und ‚Shikarpuri‘ in den Quellen keineswegs trennscharf gebraucht wurden, sieht Claude Markovits die Letzteren durch eine stärkere regionale Verankerung in Nordwestindien und die Zugehörigkeit zu den Religionsgemeinschaften der Hindus und Sikhs gekennzeichnet.<sup>105</sup> Die starke Stellung indischer Kaufleute im Handel und Kreditwesen Zentralasiens wurde erst im Zuge der russischen Expansion nach Turkmenistan in den 1860er und 1870er Jahren gebrochen; die russische Verwaltung schränkte die Geschäftstätigkeit der Inder drastisch ein und stellte alternative Kreditquellen zur Verfügung.<sup>106</sup>

Eine zweite bedeutende Gruppe von Diasporakaufleuten im eurasischen Handel<sup>107</sup> waren die Armenier, die nach ihrer Zwangsumsiedlung nach Persien im Jahre 1619 ein Monopol auf den Export persischer Rohseide innehatten und auch nach dessen Aufhebung 1629 ihre dominante Stellung im Handel mit diesem Produkt behielten. In Neu-Dschulfa vor den Toren Isfahans genoss die armenische Gemeinde wirtschaftliche Privilegien sowie weitgehende kommunale Autonomie und Religionsfreiheit. Die dortigen Armenier knüpften enge Beziehungen zum Hof des Schahs, für den sie auch als Financiers und Berater fungierten. Die Kaufmannschaft Neu-Dschulfas bildete das Zentrum weitgespannter Kommunikations- und Kreditnetze (s. u. VII). Familie, Verwandtschaft, ethnische Solidarität, die Zugehörigkeit zur armenisch-christlichen Kirche sowie ein hohes Maß an politischer und ökonomischer Flexibilität waren die Grundlage kommerzieller Netzwerke, die von Nordwesteuropa bis nach Südostasien reichten und nicht nur auf den eurasischen Landrouten, sondern auch auf den Seerouten im Mittelmeer und im Indischen Ozean aktiv waren. Bedeutende armenische Gemeinden entstanden unter anderem in Lemberg, Tiflis, Astrachan, Aleppo und Bagdad.<sup>108</sup> Auch in afghanischen Städten wie Kabul, Kandahar, Herat und

---

246–248; *Raza Khan*, *India's Connection* (wie Anm. 22), 91–95; *Dale*, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 124–126; *Lally*, *India and the Silk Roads* (wie Anm. 22), 27–29, 53–56.

**104** *Alam*, *Trade, State Policy* (wie Anm. 22), 82; *Raza Khan*, *India's Connection* (wie Anm. 22), 93–95; *Levi*, *Caravans* (wie Anm. 47), 78–86.

**105** *Markovits*, *Indian Merchants* (wie Anm. 104), 129–132.

**106** *Levi*, *Caravans* (wie Anm. 47), 153–160. 165 f.

**107** Zum Begriff der Kaufmannsdiaspora, der maßgeblich von Philip D. Curtin geprägt wurde, vgl. *Mark Häberlein* u. a., *Kaufmannsdiaspora*, in: *Jaeger* (Hrsg.), *Enzyklopädie* (wie Anm. 16), 483–518. *Markovits* und *Aslanian* sehen den Begriff hingegen kritisch und plädieren stattdessen dafür, von „Handelsnetzwerken“ zu sprechen. Dieser allgemeine Terminus erfasst freilich die ethnisch-religiösen Dimensionen von Händlernetzen nicht. Vgl. *Markovits*, *Indian Merchants* (wie Anm. 104), passim; *Aslanian*, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 7–15.

**108** Vgl. *Ina Baghdiantz McCabe*, *The Shah's Silk for Europe's Silver. The Eurasian Trade of the Julfa Armenians in Safavid Iran and India, 1530–1750*. Atlanta 1999; *Aslanian*, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 44–85; *Matthee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 5, 22 f., 39, 44, 84–89, 91 f., 100–105, 119–121 und passim; *Ders.*, *Merchants in Safavid Iran* (wie Anm. 102), 237–242; *Evelyn Korsch*, *The Scerimans and Cross-Cultural Trade in Gems: The Armenian Diaspora in Venice and its Trading Networks in the*

Balkh siedelten sich Armenier an,<sup>109</sup> und eine kleine Kaufmannsgemeinde unterhielt an der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert vom tibetischen Lhasa aus Kontakte nach China.<sup>110</sup>

Jüdische Händler werden zwar immer wieder in den Quellen erwähnt,<sup>111</sup> aber eine genauere Einschätzung ihrer Rolle im eurasischen Handel ist vor der Epoche der Neuzeit kaum möglich. Schah Abbas I. ließ im frühen 17. Jahrhundert rund 8.000 Juden aus Zagam in Georgien in die neu angelegte Stadt Farahabad in der Provinz Mazandaran umsiedeln, wo diese in der Folgezeit neben den Armeniern eine namhafte Rolle im Handel mit persischer Rohseide spielten. Die jüdischen Händler von Shiraz unterhielten in Isfahan eine eigene Karawanserei.<sup>112</sup> Die im Ferghana-Tal beheimateten Andjanis, ein muslimisches turkssprachiges Händlernetzwerk, pflegten im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert kommerzielle Beziehungen zwischen dem Khanat von Kokand und den chinesischen Westprovinzen. Die von ihnen aus China importierten Güter wurden unter anderem nach Russland, Indien und Persien weiterverhandelt.<sup>113</sup>

## V Handelsgüter

Als wichtigstes Exportgut des Chinesischen Reiches und namensgebendes Handelsgut der ‚Seidenstraßen‘ ist Seide zu nennen – also Gewebe, „deren Fäden aus Drüsensekreten hergestellt werden, welche beim Verpuppen verschiedener Schmetterlingsarten entstehen. Eine besonders hochwertige Qualität garantiert dabei der Seidenspinner (*Bombyx mori*), der sich im Raupenstadium bevorzugt von den Blättern des Weißen Maulbeerbaums (*Morus alba*) ernährt und in China lange vor der Gründung des Kaiserreichs domestiziert wurde.“<sup>114</sup> Obwohl sich die Seidenproduktion im Laufe der Jahrhunderte immer weiter nach Westen ausbreitete und sich auch in Bengalen, Persien, Byzanz sowie im mittelalterlichen Europa etablierte, war chinesische Seide aufgrund ihrer Qualität und Formenvielfalt lange besonders geschätzt.<sup>115</sup> Für den Fernhandel war zudem bedeutsam, dass Seidenrollen in China als Naturalabgabe erhoben wurden und von der Regierung als diplomatische Geschenke oder Tauscharti-

---

First Half of the Eighteenth Century, in: Andrea Caracausi/Christof Jeggle (Hrsg.), *Commercial Networks and European Cities, 1400–1800*. London 2014, 223–239.

109 Jonathan L. Lee, *Afghanistan: A History from 1260 to the Present*. London 2018, 39.

110 Aslanian, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 52–54.

111 Vgl. z. B. Hansen, *Silk Road* (wie Anm. 3), 31, 217–219, 231.

112 Matthee, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 44; *Ders.*, *Merchants in Safavid Iran* (wie Anm. 102), 242–246.

113 Laura J. Newby, *The Empire and the Khanate: A Political History of Qing Relations with Khoqand, c. 1760–1860*. Leiden/Boston 2005, 45–50, 64–66, 125–131; Levi, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 92–95.

114 Höllmann, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 72.

115 Vgl. Leonie von Wilckens u. a., *Seide*, in: *Lexikon des Mittelalters*. Bd. 7. München 1995, 1701–1709.

kel an die Grenzen des Reichs sowie in benachbarte Regionen geschickt wurden.<sup>116</sup> Im frühen 8. Jahrhundert stieg der Preis pro Einheit Seide auf dem Weg von Dunhuang nach Samarkand um das Doppelte.<sup>117</sup>

Auf die Verbreitung chinesischer Seide in Westasien und Nordafrika in der Zeit um Christi Geburt weisen unter anderem archäologische Funde im syrischen Palmyra hin.<sup>118</sup> Im Handel zwischen Iran und China in der späten Sassanidenzeit (6. und frühes 7. Jahrhundert) waren auf chinesischer Seite neben Seide auch Salze, auf persischer Seite Gewürze und Parfüme sowie Honig und Heilpflanzen wichtige Handelswaren. Persische Silbermünzen zirkulierten zu dieser Zeit verstärkt in Zentralasien.<sup>119</sup> Ein um das Jahr 600 in der Oasenstadt Turfan entstandenes Zollregister nennt als Handelsgüter Gold, Silber, Kupfer, Messing, Duftstoffe, Zucker und Ammoniumsulfat.<sup>120</sup> Die Sogdier (s. o. IV) handelten überdies mit Moschus, Edelsteinen, Pelzen, Papier, Gewürzen und Heilpflanzen.<sup>121</sup>

Die Tributgesandtschaften, die zwischen dem 6. und dem 10. Jahrhundert in die chinesische Reichshauptstadt Chang’an kamen, brachten eine große Vielfalt an Gütern mit, darunter Gold- und Silberobjekte, Edel- und Halbedelsteine, Glaswaren, Bergkristall, Baumwollstoffe, Gewänder, Teppiche, Gewürze, Duftstoffe, Früchte, Tiere (neben Nutztieren auch Raubkatzen und Vögel), Tierfelle und die als ‚Heilsteine‘ geschätzten Bezoare. Aus China kamen im Gegenzug Steinzeug, das unter anderem am Hof Harun ar-Raschids (um 766–809, reg. ab 786) in Bagdad nachweisbar ist, in erster Linie aber Seide, die den Gesandten mitgegeben wurde.<sup>122</sup> Edelsteine eigneten sich aufgrund ihres hohen Werts in Relation zum Gewicht besonders für den Transport über weite Strecken.<sup>123</sup>

Bei den mongolischen Eliten waren im 14. Jahrhundert kostbare Stoffe wie Goldbrokat aus dem persischen und arabischen Kulturraum sehr begehrt.<sup>124</sup> In den Beziehungen zwischen China und den damals in der Mongolei herrschenden Oiraten wurden im 15. Jahrhundert Äquivalente fixiert, zu denen chinesische Seide gegen Pferde, Kamele, Jagdfalken und Tierfelle getauscht werden sollten.<sup>125</sup> Pferde, die in China als

<sup>116</sup> Vgl. *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 106.

<sup>117</sup> Ebd., 113.

<sup>118</sup> Vgl. *Andreas Schmidt-Colinet* u. a., *Die Textilien aus Palmyra. Alte und neue Funde*. Mainz 2000; *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 19 f.; *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 73.

<sup>119</sup> *Richard N. Frye*, *Sasanian-Central Asian Trade Relations*, in: *Meisterernst* (Hrsg.), *The Silk Roads*. Bd. 1 (wie Anm. 2), 124–131.

<sup>120</sup> *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 99–102.

<sup>121</sup> *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 104.

<sup>122</sup> *Bielenstein*, *Diplomacy and Trade* (wie Anm. 94), passim; *Höllmann*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 74 f.; *Ders.*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 162–186.

<sup>123</sup> *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 194 f.; *Korsch*, *The Scerimans* (wie Anm. 109); *Kim Siebenhüner*, *Die Spur der Juwelen. Materielle Kultur und transnationale Verbindungen zwischen Indien und Europa in der Frühen Neuzeit*. Köln u. a. 2018, 145–224.

<sup>124</sup> *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 119.

<sup>125</sup> *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 221 f.; *Ders.*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 84.

Prestigeobjekte ebenso begehrt waren wie als Transportmittel und für die Ausstattung der Kavallerie, wurden indessen nicht nur von Gesandtschaften empfangen, sondern auch auf Märkten an den (nord-)westlichen Grenzen des Reichs gehandelt, wobei chinesische Beamte wie auch Privatpersonen als Einkäufer auftraten. Die Händler, die Pferde aus Zentralasien auf diese Märkte brachten, deckten sich dort ihrerseits mit Textilien, Metallwaren und Tee ein.<sup>126</sup> Der Zustrom an japanischem und amerikanischem Silber versetzte China im 16. und 17. Jahrhundert in die Lage, die Pferdeeinkäufe stark auszuweiten.<sup>127</sup>

Die zahlreichen timuridischen Gesandtschaften, die im 15. Jahrhundert nach Peking kamen, führten ebenfalls häufig Pferde mit, darunter auch besonders prestigeträchtige Exemplare, die den Kaisern zum Geschenk gemacht wurden. Daneben wurden Kamele, Tierfelle, Jade sowie nicht näher spezifizierte lokale Produkte aus den Herkunftsregionen der Gesandten registriert.<sup>128</sup> Tributgeschenke wie Löwen konnte im Einzelfall zwar die Reputation einer Gesandtschaft steigern, sie bargen aber auch die Gefahr, als ‚unnützlich‘ kritisiert und im Extremfall zurückgewiesen zu werden.<sup>129</sup> Die mit Abstand wichtigste ‚Gegengabe‘ des chinesischen Hofes waren nach wie vor farbige Seide sowie verschiedenartige Seidenstoffe bzw. daraus gefertigte Gewänder. Darüber hinaus wurden die Gesandten mit Papiergeld ‚entlohnt‘, das sie wahrscheinlich ebenfalls in den Einkauf von Seide investierten.<sup>130</sup> Chinesische Gesandtschaften, die im frühen 15. Jahrhundert an Orte wie Samarkand und Herat reisten, führten ebenfalls Seide und Seidenstoffe, aber auch Leinen, Baumwollstoffe, Silber und Porzellan mit sich.<sup>131</sup> Chinesisches Porzellan war überdies an den Höfen der Safaviden und der Osmanen sehr geschätzt.<sup>132</sup>

Ausgesprochen vielfältig stellt sich das Warensortiment im Handelsverkehr Indiens mit China dar. Aus Indien kamen vor allem Baumwolltextilien, die auf dem Subkontinent in einer Vielzahl von Qualitäten, Formen, Farben und Mustern produziert wurden. Der kommerzielle Austausch zwischen China und Indien verlief Stephen Dale zufolge über ‚Seidenstraßen‘, wenn man Chinas wichtigstes Exportgut betrachtet; er lief über ‚Baumwollstraßen‘, wenn man den Fokus auf den Hauptexportartikel Indiens

---

126 *Beckwith*, *Impact of the Horse and Silk Trade* (wie Anm. 97); *James K. Chin*, *Negotiation and Bartering on the Frontier: Horse Trade in Song China*, in: Bert G. Fagner u. a. (Hrsg.), *Pferde in Asien: Geschichte, Handel und Kultur/Horses in Asia: History, Trade and Culture*. Wien 2009, 203–217; *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 175, 223 f.

127 *Perdue*, *China Marches West* (wie Anm. 63), 73; *Levi*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 87 f.

128 Vgl. *Kauz*, *Politik und Handel* (wie Anm. 34), 88 f., 119, 115–121, 131, 141–143, 148 f., 156, 159, 164, 166, 174 f., 180, 182, 187, 194, 206, 215, 224 f., 233, 235 f., 244, 256 f.

129 Vgl. ebd., 226 f., 236 f., 257.

130 Vgl. ebd., 111, 121, 131, 149, 156 f., 159 f., 164–166, 171, 175, 178, 180 f., 183 f., 187, 195 f., 200, 206, 217–220, 224–226, 242, 244, 257.

131 Vgl. ebd., 108, 114, 123, 133.

132 Vgl. *Rossabi*, *The 'Decline'* (wie Anm. 15), 357 f.

richtet. Indien exportierte zudem Korallen, Perlen, Glas, Weihrauch, Heilpflanzen und buddhistische Artefakte nach China.<sup>133</sup>

Auf der Basis zeitgenössischer Angaben, denen zufolge im 17. Jahrhundert jährlich 25.000 bis 30.000 Kamele zwischen Kandahar und Isfahan unterwegs gewesen sein sollen, schätzt Scott C. Levi, dass jährlich rund 7,2 Millionen Ellen indischer Baumwollstoffe nach Persien exportiert worden sein könnten.<sup>134</sup> Weitere wichtige Exportwaren Indiens nach Norden und Westen waren Indigo und andere Farbstoffe, ferner Reis, Zucker, Gewürze, Edelsteine und Waffen. In großem Umfang wurden auch Inderinnen und Inder, die als Kriegsgefangene oder aufgrund der Armut ihrer Familien versklavt worden waren, auf Sklavenmärkten in Zentralasien verkauft. Dieser eurasische Sklavenhandel lässt sich nicht quantifizieren, scheint ungeachtet eines Verbots durch den Mogulherrscher Akbar in den 1560er Jahren aber fortbestanden und im 18. Jahrhundert sogar nochmals einen Aufschwung erlebt zu haben. Das mit Abstand wichtigste Exportgut Zentralasiens waren indessen auch in der Neuzeit Pferde, die in Indien als Reittiere und Statussymbole äußerst begehrt waren, aber unter den klimatischen Bedingungen des Subkontinents schwer zu züchten waren und dort nur eine geringe Lebenserwartung hatten. Große Pferdemarkte bestanden unter anderem in Kabul, Balkh und Buchara. Außerdem wurden frische und getrocknete Früchte, Seide, Leder, Wolle, Pelze, Rubine, chinesisches Porzellan, Papier und Kamele von Zentralasien nach Indien ausgeführt.<sup>135</sup>

Die Kaufleute Bukharas, die im späten 16. und 17. Jahrhundert eine kommerzielle Vermittlerrolle zwischen dem Iran, Indien, Zentralasien, China, dem Moskowiterreich und Sibirien innehatten, handelten mit einer breiten Palette an regional produzierten und importierten Waren, darunter Baumwollstoffe, Rohseide und Seidentextilien, Leder, Tierhäute und -felle, Tee, Früchte, Gewürze, Heilpflanzen, Farbstoffe, Papier, Edelsteine, Lapislazuli, Teppiche, Haushaltswaren, Sklaven und Vieh.<sup>136</sup>

Rohseide war, wie erwähnt, das Hauptexportgut Persiens ins Osmanische Reich. Außerdem transportierten persische Handelskarawanen Transitgüter aus Indien und

---

**133** *Stephen Dale*, Silk Road, Cotton Road or ... Indo-Chinese Trade in Pre-European Times, in: *Modern Asian Studies* 43/1, 2009, Special Issue: Expanding Frontiers in South Asian and World History. Essays in Honour of John F. Richards, 79–88.

**134** *Levi*, Caravans (wie Anm. 47), 98, 146; vgl. *Ders.*, India, Russia (wie Anm. 4), 103 f.; *Ders.*, The Bukharan Crisis (wie Anm. 3), 76 f.; *Dale*, Indian Merchants (wie Anm. 22), 22–26.

**135** *Levi*, Caravans (wie Anm. 47), 8, 24–26, 89–129. Vgl. *Ders.*, India, Russia (wie Anm. 4), 100–104; *Ders.*, The Bukharan Crisis (wie Anm. 3), 84–86, 116 f.; *Gommans*, Mughal India (wie Anm. 16), 42; *Alam*, Trade, State Policy (wie Anm. 22), 67–70; *Burton*, The Bukharans (wie Anm. 22), 448–452; *Raza Khan*, India's Connection (wie Anm. 22), 86 f., 95 f.; *Conermann*, Mogulreich (wie Anm. 78), 97; *Dale*, Muslim Empires (wie Anm. 47), 126–128; *Lally*, India and the Silk Roads (wie Anm. 22), 31–42 und passim. – Zum Sklavenhandel vgl. *Scott C. Levi*, Hindus beyond the Hindu Kush: Indians in the Central Asian Slave Trade, in: *Journal of the Royal Asiatic Society*, Third Series 12/3, 2002, 277–288; *Jeff Eden*, Beyond the Bazaars: Geographies of the Slave Trade in Central Asia, in: *Modern Asian Studies* 51/4, 2017, 919–955.

**136** Vgl. *Burton*, The Bukharans (wie Anm. 22), 363–390, 426–459; *Audrey Burton*, Bukharan Trade 1558–1718. Indianapolis 1993, passim.

von der Arabischen Halbinsel Baumwollstoffe und Kaffee auf osmanische Märkte. Zu den Gütern, die aus Zentralasien auf die Märkte von Maschhad und Herat gelangten, gehörten Lapislazuli, der als Heilmittel geschätzte Rhabarber, Moschus und getrocknete Früchte.<sup>137</sup>

## VI Handelszentren

Die zahlreichen Reichsbildungen, Eroberungen und regionalen Konflikte im asiatischen Raum (s. o. IV) hatten zur Folge, dass sich die Handelsgeographie sowie die Rolle einzelner Handelsemporien immer wieder veränderten. Kaum eine kommerzielle Metropole blieb während des langen hier betrachteten Zeitraums von Kriegszerstörungen verschont, und auch politisch-dynastische Entscheidungen, etwa die Verlegung von Residenzstädten, konnten weitreichende Auswirkungen auf deren wirtschaftliche Bedeutung haben. Vor diesem Hintergrund präsentiert der folgende Abschnitt lediglich eine exemplarische Auswahl.

Als Hauptstadt mehrerer chinesischer Dynastien, die während der Tang-Periode (618–907) schätzungsweise eine Million Einwohner zählte, war Chang'an ein Handels- und Konsumzentrum, das auch auf Migranten eine starke Anziehungskraft ausübte. Von den zwei großen Märkten der Stadt, die jeweils eine Fläche von einem Quadratkilometer einnahmen, bot der östliche primär einheimische, der westliche vor allem importierte Güter an. Auf dem östlichen Markt gab es rund 200 Kategorien von Geschäften, die jeweils unterschiedliche Waren verkauften. Zahlreiche Tavernen, Imbiss- und Getränkestände, Wechselstuben und Freudenhäuser rundeten das Angebot auf diesen Märkten ab.<sup>138</sup>

Samarkand unterhielt bereits seit dem 4. Jahrhundert diplomatische und kommerzielle Beziehungen nach China. Die nach der arabischen Eroberung 712 islamisierte Stadt erlebte im 10. Jahrhundert chinesischen und arabischen Berichten zufolge eine wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit und soll damals über eine halbe Million Einwohner gehabt haben, darunter auch zahlreiche Chinesen und Juden. Nach der Eroberung durch Dschingis Khan, der einen Teil der Bevölkerung deportieren ließ, wurde die Stadt um 1370 von Timur neugegründet. Seine größte Blütezeit erlebte Samarkand während der Herrschaft Ulugh Begs in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Nach der Eroberung durch die Scheibaniden Anfang des 16. Jahrhunderts verlor die Stadt viel von ihrer politischen Bedeutung und kommerziellen Strahlkraft.<sup>139</sup> Einen starken Aufschwung erlebte nun Buchara, die neue Residenzstadt der Scheibaniden.<sup>140</sup>

<sup>137</sup> Vgl. *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 172–177, 216–228 und passim.

<sup>138</sup> *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 148 f.

<sup>139</sup> *Hansgerd Göckenjan*, *Samarqand*, in: *Lexikon des Mittelalters*. Bd. 7. München 1995, 1338 f.; *Beckwith*, *Empires of the Silk Road* (wie Anm. 14), 202 f.

<sup>140</sup> *Levi*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 17 f.

Im späten 16. und 17. Jahrhundert bestanden dort eigene Karawansereien für persische, arabische, indische und moskowitzische Kaufleute.<sup>141</sup> Die Oasenstadt Chach, das heutige Taschkent, prosperierte insbesondere vom 9. bis zum 12. Jahrhundert als Warenumschlagplatz und Zentrum der Metallverarbeitung, behielt aber auch in der Frühen Neuzeit überregionale Bedeutung. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts zählte die Stadt 18 Karawansereien.<sup>142</sup>

Isfahan hatte seine Glanzzeit als Handelszentrum, als Schah Abbas I. die Stadt zu seiner Residenz erhob und sie durch repräsentative Großbauten rund um den Maidani-Schah umgestalten ließ. Abbas ließ auch den Großen Basar anlegen und die aus Dschulfa deportierten Armenier in einer neu errichteten Vorstadt am Südufer des Zyandarud ansiedeln (s. o. IV), wo zwölf christlich-armenische Kirchen entstanden und 1638 auch eine Druckerei den Betrieb aufnahm. Die Einwohnerzahl Neu-Dschulfas stieg im Laufe des 17. Jahrhunderts von schätzungsweise 5.000 bis 10.000 auf 30.000 Einwohner.<sup>143</sup> Isfahan selbst zählte unter den Safaviden vermutlich mehrere hunderttausend Einwohner und war bis zur Eroberung durch afghanischen Invasoren im Jahre 1722 ein Treffpunkt von Kaufleuten unterschiedlicher Ethnizität und Religion.<sup>144</sup> Neben den armenischen und indischen Gemeinden spielten auch Muslime eine bedeutende Rolle in der Kaufmannschaft Isfahans; eine einflussreiche Gruppe kam aus Shiraz.<sup>145</sup> Für Händler aus den Provinzen Gilan und Khorasan sowie für Türken, Inder und Europäer existierten jeweils eigene Karawansereien.<sup>146</sup> Das Ende der Safavidendynastie leitete den Niedergang der Kaufmannschaft Neu-Dschulfas ein, zumal ihr der Machthaber Nadir Schah 1746/47 exorbitante Sondersteuern auferlegte und die Gemeinde durch seine Soldaten plündern ließ.<sup>147</sup>

Am westlichen Ende der ‚Seidenstraßen‘ entwickelte sich Aleppo unter mamlukischer, vor allem aber unter osmanischer Herrschaft (seit 1516) zu einem Emporium, wo sich der Handelsverkehr in ost-westlicher Richtung mit dem Nord-Süd-Handel zwischen der Arabischen Halbinsel und dem Kerngebiet des Osmanischen Reichs kreuzte. Seit Mitte des 16. Jahrhunderts unterhielten die venezianischen und französischen Kaufleute hier Konsulate und deckten sich mit persischer Rohseide und indischen Handelswaren ein; die englische *Levant Company* eröffnete dort 1586 ein Kontor. Zu den wichtigsten Geschäftspartnern der Europäer gehörten auch hier die Armenier, die im frühen

---

141 *Burton*, *The Bukharans* (wie Anm. 22), 413.

142 *D. A. Alimova*, *Tashkent on the Crossroads of the Silk Road*, in: *Haidar* (Hrsg.), *The Silk Road* (wie Anm. 22), 40–45.

143 *Aslanian*, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 39 f.

144 *Dale*, *Indian Merchants* (wie Anm. 22), 66–75; *Ders.*, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 120; *Faroqhi*, *Das Osmanische Reich und die islamische Welt* (wie Anm. 61), 351.

145 *Matthee*, *Merchants in Safavid Iran* (wie Anm. 102), 249–254; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 88 f.

146 *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 92.

147 *Aslanian*, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 202–214.

17. Jahrhundert rund 300 Haushalte in Aleppo zählten.<sup>148</sup> Im 18. Jahrhundert importierte Aleppo unter anderem Tabak und Teppiche aus Persien, Galläpfel (für die Textilfärbung) aus den Regionen um Mosul und Diyarbakir, Gummi und Duftstoffe von der Arabischen Halbinsel sowie Wollstoffe, Farbstoffe, Metallwaren, Zucker, Papier und mechanische Objekte (Uhren, Waffen) aus Europa; die Europäer erwarben hier vor allem Rohseide, Baumwoll- und Kamelhaarstoffe aus persischer, syrischer und anatolischer Produktion sowie Farb-, Arznei- und Duftstoffe. Die Stadt verfügte über Dutzende von Karawansereien, die meist im Besitz frommer Stiftungen waren, und über zahlreiche Märkte. Güter, die östlich von Persien produziert wurden, spielten hingegen im 18. Jahrhundert für Aleppos Handel kaum noch eine Rolle. Nach dem Fall Isfahans (1722) und dem Untergang des Safaviden-Reichs gingen auch die Importe aus Persien stark zurück, so dass sich der Handel weitgehend auf den Austausch europäischer Produkte gegen solche des Osmanischen Reichs konzentrierte.<sup>149</sup> Am Beginn des 18. Jahrhunderts könnte Aleppo bis zu 120.000, am Jahrhundertende noch 80.000 bis 100.000 Einwohner gehabt haben, wobei verlässliche Zahlen – wie für nahezu alle asiatischen Handelsemporien in vorindustrieller Zeit – fehlen.<sup>150</sup>

Unter den binnenländischen Handelszentren des Osmanischen Reichs verdient neben Aleppo vor allem Bursa Erwähnung, wo Seidenproduktion, -verarbeitung und -handel im 15. und 16. Jahrhundert einen starken Aufschwung nahmen. Die Stadt war über Karawanenrouten mit Täbris, Aleppo und Antakya verbunden und bildete „den nach Ägypten wichtigsten Markt für Gewürze, Farben, Rohseide und Textilien zwischen dem Osten und den italienischen Handelsrepubliken bzw. den Schwarzmeerländern.“ Importe persischer Rohseide bildeten die Grundlage des florierenden lokalen Seidengewerbes.<sup>151</sup>

## VII Handelsusancen

Wie bereits im Fall der Tributgesandtschaften deutlich wurde (s. o. V), unterlag der Warenaustausch mit dem Chinesischen Reich strenger Reglementierung. Die Behörden stellten seit dem 3. Jahrhundert Pässe für Reisende auf den ‚Seidenstraßen‘ aus, die an der Reichsgrenze sowie in Oasenstädten, in denen sich Militärgarnisonen befanden, kontrolliert wurden. Auch die Märkte in chinesisch beherrschten Städten

<sup>148</sup> Rudolf Sellheim, Aleppo, in: Lexikon des Mittelalters. Bd. 1. München/Zürich 1977–1980, 351 f.; *Masters*, Origins of Western Economic Dominance (wie Anm. 36), 11–33, 61–68, 72–105; *Matthee*, Politics of Trade (wie Anm. 16), 24, 91; *Aslanian*, From the Indian Ocean (wie Anm. 70), 27 f.

<sup>149</sup> Marcus, The Middle East (wie Anm. 36), 146–150; *Masters*, Origins of Western Economic Dominance (wie Anm. 36), 123–127; *Matthee*, Politics of Trade (wie Anm. 16), 143 f., 171–173, 224.

<sup>150</sup> Vgl. Marcus, The Middle East (wie Anm. 36), 337–341; *Masters*, Origins of Western Economic Dominance (wie Anm. 36), 41.

<sup>151</sup> Klaus Kreiser, Bursa, in: Lexikon des Mittelalters. Bd. 2. München/Zürich 1983, 1106; *Floor*, Economy of Safavid Persia (wie Anm. 22), 217.

wurden regelmäßig inspiziert. Die Marktstände waren dort in der Regel nach Waren bzw. Warengruppen geordnet.<sup>152</sup>

Besonders gut sind wir über die Handelsorganisation und die kommerziellen Usancen der armenischen Kaufleute Neu-Dschulfa informiert. Die von sowjetischen Historikern um die Mitte des 20. Jahrhunderts aufgestellte Behauptung, dass diese in einer großen zentralen Handelskompanie zusammengeschlossen gewesen seien, wird von der heutigen Forschung nicht mehr geteilt.<sup>153</sup> Vielmehr bildeten patriarchalische Familienstrukturen die Basis von Handelsgesellschaften, in denen erfahrene Kaufleute in Neu-Dschulfa als Oberhaupt der Familienunternehmung (*Khodja*), als ‚Prinzipal‘, und deren Söhne und/oder Neffen als ‚Subunternehmer‘ fungierten. An auswärtigen Handelsplätzen waren diese Gesellschaften durch Angestellte oder Agenten vertreten, die fast durchweg aus Neu-Dschulfa stammten und häufig mit den Direktoren verwandt waren. Als zentrale Institution des armenischen Handels gilt die im Mittelmeerraum wie auch in der islamischen Welt weit verbreitete *commenda*<sup>154</sup> (armen. *enkeragir*) – eine Partnerschaft, in deren einfachste Form ein (meist älterer) Partner Kapital und Handelswaren, ein zweiter (meist jüngerer) Partner hingegen seine Arbeitskraft einbrachte. Nachdem Letzterer die Waren verkauft hatte, wurde der Gewinn nach einem vertraglich vereinbarten Schlüssel aufgeteilt, wobei der Kapitalgeber Anspruch auf den größeren Anteil hatte. Auf der Basis von *commenda*-Verträgen waren mehrere tausend reisende Agenten im Auftrag der armenischen Handelshäuser unterwegs. Sie waren verpflichtet, Geschäftsbücher zu führen und ihrem Auftraggeber einen Auszug daraus (*tomar*) zuzustellen; war der Auftraggeber mit der Arbeit des Agenten zufrieden, stellte er ihm dafür eine Art Schadloserklärung (*ghatilayagir*) aus. Während die meisten Agenten vermutlich eine praxisorientierte Ausbildung erhielten, bestand im späten 17. Jahrhundert auch eine ‚Handelsschule‘ beim Erlöserkloster in Neu-Dschulfa, die unter Leitung des Lehrers Constant von Dschulfa stand und an der in den 1680er Jahren etwa 300 Nachwuchskräfte ausgebildet wurden. Als Lehrbuch diente ein handschriftliches Handelskompendium von Constant, das neben Listen wichtiger Handelsplätze und -routen auch Informationen über Währungen, Maße und Gewichte sowie Beispiele für kaufmännisches Rechnen und eine Anleitung zur Buchführung enthält. Außerdem konnten angehende Kaufleute bei katholischen Missionare in Neu-Dschulfa Unterricht in europäischen Sprachen nehmen.<sup>155</sup>

152 Vgl. Hansen, *Silk Road* (wie Anm. 3), 36, 77, 88 f., 103–106, 148; Kauz, *Politik und Handel* (wie Anm. 34), 46 f.

153 Vgl. Aslanian, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 145–147. Anders noch *Baghdiantz McCabe*, *The Shah’s Silk* (wie Anm. 109), 244 f.

154 Zur *commenda* siehe Ron Harris, *Going the Distance: Eurasian Trade and the Rise of the Business Corporation, 1400–1700*. Princeton 2020, 130–170. Für das islamische Pendant, die *mudāraba*, vgl. *Masters*, *Origins of Western Economic Dominance* (wie Anm. 36), 50–53.

155 Vgl. Aslanian, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 121–165; Ders., *The Circulation of Men and Credit: The Role of the Commenda and the Family Firm in Julfan Society*, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 50/2–3, *Spatial and Temporal Continuities of Merchant Networks in South Asia and the Indian Ocean*, 2007, 124–171; Floor, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 95–97.

Wie im europäischen Fernhandel bildete auch im armenischen die kaufmännische Korrespondenz das Rückgrat weitgespannter kommerzieller Netzwerke. In armenischer Sprache geführte Kaufmannsbriefe vermischten – nicht anders als ihre europäischen Pendanten – politische, kommerzielle und persönliche Nachrichten und enthielten detaillierte Preis- und Marktinformationen. Die Briefe wurden von reisenden Kaufleuten, firmeneigenen Boten oder professionellen Kurieren befördert. Während die briefliche Kommunikation mit Indien und Südostasien in der Regel von Häfen im Persischen Golf aus über den Seeweg lief, wurde Post für Geschäftspartner im Mittelmeerraum über Landrouten nach Aleppo bzw. Alexandretta, Smyrna oder Konstantinopel transportiert.<sup>156</sup>

Armenische Kaufleute und ihre Agenten orientierten sich an einem strengen Verhaltenskodex, der Ehrlichkeit und exakte Rechnungslegung sehr hoch bewertete. Für die Einhaltung dieser Normen sorgten einerseits die Zirkulation von Informationen über das Gebaren einzelner Mitglieder des armenischen Netzwerks, andererseits Strafklauseln in den *commenda*-Verträgen, für welche Familienmitglieder der Agenten bürgen mussten. In Neu-Dschulfa schlichtete eine Versammlung gewählter Gemeindevorsteher (*Vacharakanats zhoghov*) nach mündlich tradierten Regeln des armenischen Handelsrechts kommerzielle Konflikte; ähnliche Kaufmannsgerichte in anderen armenischen Gemeinden standen mit dem Gremium in Neu-Dschulfa in Verbindung und tauschten untereinander Informationen aus.<sup>157</sup> In Aleppo hingegen war die Bestätigung von Verträgen und die Schlichtung kommerzieller Streitfälle Sache der obrigkeitlichen Gerichte.<sup>158</sup>

Die indischen Multani-Kaufleute waren ebenfalls in Familienunternehmen organisiert, die in Persien und Zentralasien vor allem durch jüngere Familienmitglieder und Verwandte repräsentiert wurden. Wie allgemein in vormodernen Kaufmannsgemeinden waren Reputation und Vertrauen für das Funktionieren der Geschäfte dieser Diaspora von entscheidender Bedeutung. Die Agenten (*gamashtas*) der indischen Handelshäuser wurden für gewöhnlich aus der Kaste ihrer Arbeitgeber rekrutiert, durchliefen eine längere Lehrzeit und erhielten anschließend einen Kredit in Form von Baumwollstoffen und anderen Handelswaren, mit denen sie als Teilnehmer von Karawanen nach Zentralasien oder Persien reisten. Dort lebten sie in der Regel jahrelang in indischen Karawansereien oder Kaufmannsquartieren, wo sie die mitgebrachten Waren verkauften und die Erlöse in weitere Geschäfte investierten. Charakteristisch war für sie zudem die Verbindung von Handel und Geldverleih; die Multanis verliehen sowohl Geld, das zumeist in wöchentlichen Raten zurückzuzahlen war, als auch Tiere und Saatgut im Gegenzug für einen Teil der Ernte. Nach ihrer Rückkehr nach Nordindien hatten sie ihren Arbeitgebern detailliert Rechenschaft abzulegen und ihre Handelsbücher (*bahis*) vorzulegen. Auf diese Weise etablierten die Multanis ein weit-

156 *Aslanian*, From the Indian Ocean (wie Anm. 70), 86–120.

157 *Ebd.*, 166–201.

158 *Masters*, Origins of Western Economic Dominance (wie Anm. 36), 134–136.

räumiges Netzwerk, das auf der Zirkulation von Arbeitskräften, Handelswaren, Kapital und Informationen basierte.<sup>159</sup>

Als singulär in der islamischen Welt gilt das zumeist von Pfandleihern organisierte indische Versicherungswesen, das sowohl für Handelsgüter als auch für Wechsel genutzt werden konnte. Auf nordindischen Karawanenrouten waren die Versicherungsraten angesichts der relativen Sicherheit der Handelswege moderat: „Im Jahre 1655 betrug beispielsweise die Versicherungssumme für Koschenille, die von Surat nach Agra gebracht werden sollte, 2,5 Prozent der Gesamtsumme der zu versichernden Ware.“<sup>160</sup> In persischen, osmanischen und indischen Handelsstädten wurden Warentransaktionen generell über spezialisierte Makler (pers. *dallals*, türk. *dallāls*) abgewickelt, die zugleich als Informanten über aktuelle Marktverhältnisse und Warenpreise fungierten.<sup>161</sup>

Die Regionen entlang der ‚Seidenstraßen‘ kennzeichnete eine „enorme sprachliche Vielfalt“.<sup>162</sup> Als *lingua franca* im Handel fungierte zwischen dem 5. und dem 8. Jahrhundert häufig das Sogdische, eine ostmitteliranische Sprache, einige Jahrhunderte später dann das den Turksprachen zugerechnete Komanische. Der Italiener Francesco Balducci Pegolotti (um 1295 – nach 1348) bietet im ersten Teil seines zwischen 1335 und 1343 kompilierten Kaufmannsnotizbuchs, des *Libro di divisamenti di paesi e di misure di mercatantie*, eine dreisprachige Wörterliste mit lateinischen Begriffen sowie ihren persischen und komanischen Entsprechungen. Darin „dominieren [...] Begriffe, die vor allem Kaufleute kennen mussten: insbesondere Produktbezeichnungen, aber auch Herstellungstechniken und Zahlungsmodalitäten.“<sup>163</sup>

## VIII Geld und Kredit

Chinesische Münzen – die nicht geschlagen, sondern gegossen wurden – wiesen über rund zwei Jahrtausende hinweg ein hohes Maß an Kontinuität auf: Sie kombinierten die runde Form mit einem quadratischen Loch „als symbolische Umsetzungen von Himmel und Erde und visualisierten damit das vom Kosmos abgeleitete Mandat des Kaisers. [...] Bildliche Darstellungen fehlten grundsätzlich, als Informationsträger dienten ausschließlich Schriftzeichen: zunächst nur Gewichtsangaben, die den Wert bestimmten, später auch Regierungsdevisen.“<sup>164</sup> Bronzemünzen wurden auf einer durch das Loch in der Mitte gezogenen Kordel aufgefädelt, was den Transport über

<sup>159</sup> Levi, Caravans (wie Anm. 47), 53–78.

<sup>160</sup> Conermann, Mogulreich (wie Anm. 78), 104.

<sup>161</sup> Ebd.; Burton, The Bukharans (wie Anm. 22), 447; Matthee, Merchants in Safavid Iran (wie Anm. 102), 247; Floor, Economy of Safavid Persia (wie Anm. 22), 98–100; Masters, Origins of Western Economic Dominance (wie Anm. 36), 129–131.

<sup>162</sup> Höllmann, China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 69.

<sup>163</sup> Ebd., 72; vgl. auch Ders., Die Seidenstraße (wie Anm. 11), 46–48, 70–72.

<sup>164</sup> Höllmann, China und die Seidenstraße (wie Anm. 1), 213 f.

größere Distanzen umständlich machte. Seit dem 4. Jahrhundert sind zwar sassanidische und byzantinische Goldmünzen archäologisch nachgewiesen, doch ihre Zahl ist relativ gering, und ihr Fundkontext als Grabbeigaben lässt vermuten, dass sie eher als Prestigeobjekte denn als Zahlungsmittel fungierten. Bisweilen handelte es sich zudem um Nachbildungen ‚westlicher‘ Münzen. Seit der Tang-Dynastie sind zwar auch Schuldverschreibungen belegt, „doch setzte deren Verwendung ein hohes Maß an politischer Stabilität voraus.“<sup>165</sup> Von überragender Bedeutung war vor diesem Hintergrund die Rolle der Seide als „ungeheuer stabiles Zahlungsmittel“; Höllmann bezeichnet sie sogar als „die eigentliche Währung in den östlichen Abschnitten der Seidenstraße.“<sup>166</sup> Münzen, die in Oasenstädten wie Khotan oder Turfan hergestellt wurden, hatten offenbar nur regionale oder allenfalls regionale Bedeutung.<sup>167</sup>

In der Frühen Neuzeit ermöglichte der Zustrom von Silber aus Europa und Persien den indischen Mogulherrschern die Ausbringung von Rupien mit 11,6 Gramm Silbergehalt, die sich in der Folgezeit zwar als weitgehend wertstabil erwiesen, aber bald auch deutliche regionale Ausdifferenzierungen erfuhren.<sup>168</sup> In Persien wurden Gold-, Silber- und Kupfermünzen geschlagen, wobei die Silbermünzen für den Fernhandel mit Abstand am wichtigsten waren. Da das Safaviden-Reich gegenüber Indien ein chronisches Handelsbilanzdefizit aufwies, erließen die Schahs Exportverbote für Edelmetalle und werteten die Silbermünzen mehrmals ab.<sup>169</sup> Angesichts des Bargeldmangels wurden zahlreiche Transaktionen auf Tauschbasis abgewickelt oder durch bargeldlose Transferinstrumente (s. u.) bezahlt. Obwohl das Zinsnehmen im Islam als Wucher gilt, waren Zinsen auf Kredite in Persien wie auch im Osmanischen Reich üblich, sie wurden aber in den einschlägigen Dokumenten verschleiert.<sup>170</sup>

Auch die Khane von Buchara reagierten auf ein chronisches Silberdefizit infolge des Abflusses von Edelmetall nach Xinjiang im 17. und frühen 18. Jahrhundert mit Münzabwertungen. Nach der Plünderung der Mogulresidenz Delhi durch den persischen Machthaber Nadir Schah im Jahre 1739 erlebte Zentralasien kurzfristig eine ‚Silberschwemme‘. Langfristig folgenreicher war indessen die chinesische Eroberung von Xinjiang 1758/59, da China fortan große Mengen Silber zur Versorgung und Bezahlung der Garnisonen in seine neue Westprovinz pumpte. Dieser Silberstrom stimulierte

---

165 Höllmann, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 214; vgl. auch *Ders.*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 80–82; *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 94–98, 122 f.

166 Höllmann, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 215; vgl. auch *Ders.*, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 82; *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 43, 103, 184, 225 f.; *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 107, 109 f.

167 Höllmann, *Die Seidenstraße* (wie Anm. 10), 82; *Hansen*, *Silk Road* (wie Anm. 3), 48, 90.

168 Dale, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 126.

169 Matthee, *The Politics of Trade* (wie Anm. 16), 67; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 65–85, 187–193, 222; Dale, *Indian Merchants* (wie Anm. 22), 26–30; *Ders.*, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 119, 123.

170 *Masters*, *Origins of Western Economic Dominance* (wie Anm. 36), 151–153; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 101–105, 117–120.

den Handelsverkehr mit Zentralasien und trug dazu bei, dort die Währungsverhältnisse zu stabilisieren.<sup>171</sup>

Eine besondere Rolle spielten auf den ‚Seidenstraßen‘ über die regionalen und lokalen Währungen hinaus auch international akzeptierte Handelsmünzen, die freilich auf den südlicheren Routen weiter verbreitet waren als auf den nördlichen. Gerade im Einzugsbereich des indischen Subkontinents waren im 17. und 18. Jahrhundert hochwertige Prägungen aus Europa, die entweder über das Osmanische Reich und Persien oder auf dem Seeweg eingeführt worden waren, begehrt, so etwa venezianische Dukaten oder spanische (und mexikanische) Pesos de ocho reales, die von armenischen Kaufleuten unter der Bezeichnung ‚Marsilie‘ – nach Marseille als vermeintlichem Herkunftsort – mitgebracht wurden.<sup>172</sup>

Bargeldloser Zahlungsverkehr war im frühneuzeitlichen Indien durchaus üblich, wo als *shroffs* bzw. *sarrāfs* bezeichnete ‚Wechsler‘ sowohl den Umtausch von lokalen wie internationalen (Handels)Münzen als auch Finanztransfers über größere Distanzen – etwa zwischen den Residenzstädten Delhi und Agra und den Handelszentren Gujarats und Bengalens – handhabten.<sup>173</sup> Mitunter organisierten die *sarrāfs* auch die Produktion von Silbermünzen,<sup>174</sup> und im afghanischen Durrani-Reich spielten sie eine zentrale Rolle in der Herrscherfinanzierung.<sup>175</sup>

Eine Form des bargeldlosen Zahlungsverkehrs zwischen Indien einerseits und Persien oder Zentralasien andererseits stellten *hundi* (Hindi) oder *avak* (armenisch) genannte Anweisungspapiere dar, die freilich in deutlich geringerem Umfang als Bargeldzahlungen Verwendung fanden. Vor dem Antritt einer Handelsreise konnte ein Kaufmann bei einem Bankier oder Wechsler eine Geldsumme einzahlen, sich dafür einen *hundi* oder *avak* ausstellen lassen und diesen am Zielort als Zahlungsanweisung präsentierten. Da diese Zahlungsanweisungen frei transferierbar waren, konnten sie eine Grundlage multilateraler finanzieller Verflechtungen bilden.<sup>176</sup> Fragen der Zinsnahme, der Haftung (Rechtssicherheit) und des Verbreitungsgrades solcher Anweisungen – etwa innerhalb spezifischer Händlergruppen oder auch über diese hinaus – sind freilich bislang nicht abschließend geklärt. Mit dem Auftreten der Ost-

---

171 Burton, The Bukharans (wie Anm. 22), 415–425; James Millward, Beyond the Pass: Economy, Ethnicity, and Empire in Qing Central Asia, 1759–1864. Stanford 1998, 58–61, 235–237; Levi, The Bukharan Crisis (wie Anm. 3), 97 f., 131–134.

172 Vgl. Markus A. Denzel, The Peso or the ‘Marsilie’ – the Standard Currency Unit of the Armenian New Julfa Merchants?, in: Werner Stangl/Veronika Hyden-Hanscho (Hrsg.), Formative Modernities in the Early Modern Atlantic and Beyond: Identities, Politics and Glocal Economies. Singapore 2022 (im Druck).

173 Vgl. Das Gupta, Trade and Politics (wie Anm. 80), 366, 372.

174 Gommans, Mughal India (wie Anm. 16), 53.

175 Markovits, Indian Merchants (wie Anm. 104), 144 f.

176 Sushil Chaudhuri, No Ready Money? No Problem! The Role of Hundis (Bills of Exchange) in Early Modern India, c. 1600–1800, in: Sushil Chaudhuri/Markus A. Denzel (Hrsg.), Cashless Payments and Transactions from the Antiquity to 1914. Stuttgart 2008, 139–151; Om Prakash, The Cashless Payments Mechanism in Mughal India: The Working of the Hundi Network, in: ebd., 131–137.

indiengesellschaften auf dem indischen Subkontinent, die den europäischen Wechsel(brief) als internationales und (weitgehend) rechtssicheres bargeldloses Zahlungsmittel verwendeten, wurde der *hundi* (und *avak*) mehr und mehr zurückgedrängt, bis er in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts so gut wie verschwand.<sup>177</sup>

## IX Globale Verflechtungen

Wie bereits einleitend ausgeführt, ist die Relevanz der Handelsbeziehungen zwischen China und ‚dem Westen‘ vor allem für die Antike oft übertrieben worden. Wie stark der Warenverkehr zwischen der mediterranen Welt und Kontinentalasien tatsächlich war, ist für lange historische Zeiträume kaum zu beziffern.<sup>178</sup> Als Verknüpfungspunkte zwischen dem Mittelmeerraum, West- und Zentralasien dienten im Spätmittelalter vorrangig die Levantehäfen, zeitweilig aber auch die genuesischen und venezianischen Kolonien im Schwarzmeerraum.<sup>179</sup>

Der bisweilen auch als ‚maritime Seidenstraße‘ bezeichnete Seehandel im Indischen Ozean und im Chinesischen Meer war sowohl über indische als auch über chinesische Häfen mit dem Netz asiatischer Landhandelsrouten verbunden und könnte bereits im 9. Jahrhundert deren kommerzielle Bedeutung übertroffen haben.<sup>180</sup> Die häufig in der Literatur vertretene Auffassung, dass die maritime Expansion der Europäer seit dem 15. Jahrhundert zum finalen Niedergang des eurasischen Landhandels geführt habe, gilt heute allerdings als überholt. Vielmehr hat die neuere Forschung gezeigt, dass See- und Landrouten häufig komplementär genutzt wurden und sich wechselseitig stimulieren konnten. So brachten die Portugiesen wie auch die nordwesteuropäischen Ostindienkompanien große Mengen an Silber nach Indien, was dort die Ausweitung der Textilproduktion und die Monetarisierung der Wirtschaft begünstigte. Dies bildete wiederum eine wesentliche Grundlage für den schwunghaften Landhandel indischer Kaufleute mit Persien und Zentralasien.<sup>181</sup>

---

177 Markus A. Denzel, Das System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs europäischer Prägung vom Mittelalter bis 1914. Stuttgart 2008, 344–355.

178 Vgl. dazu insbesondere *Rezakhani*, *The Road That Never Was* (wie Anm. 7).

179 *Di Cosmo*, *Black Sea Emporia* (wie Anm. 101), 93–100, 105 f.; *Arsenio Peter Martinez*, *Institutional Development, Revenues and Trade*, in: *Di Cosmo u. a. (Hrsg.), Cambridge History of Inner Asia* (wie Anm. 58), 89–108, bes. 101–105; *Ievgen Alexandrovitch Khvalkov*, *The Colonies of Genoa in the Black Sea Region: Evolution and Transformation*. New York/London 2018.

180 *Vaissière*, *Trans-Asian Trade* (wie Anm. 33), 104 f.; *Höllmann*, *China und die Seidenstraße* (wie Anm. 1), 51–57. Ausführlich: *Roderich Ptak*, *Die maritime Seidenstraße. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit*. München 2007. Vgl. auch das Kapitel von Angela Schottenhammer in diesem Band.

181 Vgl. *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 203 f.; *Dale*, *Muslim Empires* (wie Anm. 47), 134; *Levi*, *Caravans* (wie Anm. 47), 55–57; *Ders.*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 71–76.

Kaufmännische Netzwerke verknüpften West- und Zentralasien in der Neuzeit überdies zunehmend enger mit dem Russischen Reich.<sup>182</sup> So spielten armenische und indische Kaufleute seit dem 17. Jahrhundert eine zentrale Rolle bei der Etablierung neuer Handelsrouten von Persien über das Kaspische Meer zur Wolga,<sup>183</sup> und Händler aus dem Raum Buchara führten seit dem 18. Jahrhundert zahlreiche Karawanen auf russische und sibirische Märkte.<sup>184</sup> Im Zuge der russischen, chinesischen und britischen Expansion des 18. und 19. Jahrhunderts schließlich gerieten die lange Zeit eigenständig agierenden Herrschaften und Händlernetze Zentralasiens zunehmend unter die Kontrolle von Imperialmächten, welche auch die Handelsströme gemäß ihren Interessen umzustrukturieren suchten.

## X Auswahlbibliographie

- Allsen, Thomas T.*, Mongolian Princes and their Merchant Partners, 1200–1260, in: *Asia Major*, Third Series 3, 1989, 83–126.
- Aslanian, Sebouh David*, From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa. Berkeley u. a. 2011.
- Baghdiantz McCabe, Ina*, The Shah’s Silk for Europe’s Silver. The Eurasian Trade of the Julfa Armenians in Safavid Iran and India (1530–1750). Atlanta 1999.
- Beckwith, Christopher I.*, The Impact of the Horse and Silk Trade on the Economies of T’ang China and the Uighur Empire: On the Importance of International Commerce in the Early Middle Ages, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 34/3, 1991, 183–198.
- Bielenstein, Hans*, Diplomacy and Trade in the Chinese World, 589–1276. Leiden/Boston 2005.
- Burton, Audrey*, The Bukharans. A Dynastic, Diplomatic and Commercial History, 1550–1702. London 1997.
- Chin, Tamara*, The Invention of the Silk Road, 1877, in: *Critical Inquiry* 40/1, 2013, 194–219.
- Christian, David*, Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History, in: *Journal of World History* 11/1, 2000, 1–26.
- Dale, Stephen F.*, Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600–1750. Cambridge u. a. 1994.
- Dale, Stephen F.*, The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids, and Mughals. Cambridge 2013.
- Denzel, Markus A.*, Das armenische Kaufmannshandbuch des Ghukas Vanendec’i (Lukas von Vanand) von 1699, in: Ders./Stefan Troebst/Hakob Matevosyan (Hrsg.), *Das Armenische Kaufmannshandbuch des Ghukas Vanendec’i (1699)*. Göttingen 2023 (in Vorbereitung).
- Di Cosmo, Nicola*, Black Sea Emporia and the Mongol Empire: A Reassessment of the Pax Mongolica, in: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 53, 2010, 83–108.
- Di Cosmo, Nicola/Frank, Allen J./Golden, Peter B.* (Hrsg.), *The Cambridge History of Inner Asia: The Chinggisid Age*. Cambridge 2009.
- Floor, Willem*, *The Economy of Safavid Persia*. Wiesbaden 2000.

<sup>182</sup> Vgl. das Kapitel von Werner Scheltjens in diesem Band.

<sup>183</sup> Vgl. *Matthee*, *Politics of Trade* (wie Anm. 16), 27–29, 192–197, 218–223, 227 f., 238 f.; *Floor*, *Economy of Safavid Persia* (wie Anm. 22), 232–241; *Dale*, *Indian Merchants* (wie Anm. 22), 78–129; *Aslanian*, *From the Indian Ocean* (wie Anm. 70), 82–85; *Levi*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 98–111.

<sup>184</sup> Vgl. *Burton*, *The Bukharans* (wie Anm. 22), 460–543; *Levi*, *The Bukharan Crisis* (wie Anm. 3), 103–111.

- Fragner, Bert/Kauz, Ralph/Ptak, Roderich/Schottenhammer, Angela* (Hrsg.), *Pferde in Asien: Geschichte Handel und Kultur/Horses in Asia: History, Trade and Culture*. Wien 2009.
- Haidar, Mansura* (Hrsg.), *The Silk Road: Trade, Caravan Serais, Cultural Exchanges and Power Games*. New Delhi 2014.
- Hansen, Valerie*, *The Silk Road: A New History*. Oxford 2012.
- Höllmann, Thomas O.*, *Die Seidenstraße*. München 2018.
- Höllmann, Thomas O.*, *China und die Seidenstraße. Kultur und Geschichte von der frühen Kaiserzeit bis zur Gegenwart*. München 2022.
- Kauz, Ralph*, *Politik und Handel zwischen Ming und Timuriden. China, Iran und Zentralasien im Spätmittelalter*. Wiesbaden 2005.
- Lally, Jagjeet*, *India and the Silk Roads: The History of a Trading World*. London 2021.
- Levi, Scott C.* (Hrsg.), *India and Central Asia. Commerce and Culture, 1500–1800*. New Delhi 2007.
- Levi, Scott C.*, *Caravans: Punjabi Khatri Merchants on the Silk Road*. London u. a. 2015.
- Levi, Scott C.*, *The Bukharan Crisis: A Connected History of Eighteenth-Century Central Asia*. Pittsburgh 2020.
- Masters, Bruce*, *The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600–1750*. New York/London 1988.
- Matthee, Rudi*, *The Politics of Trade in Safavid Iran: Silk for Silver, 1600–1730*. Cambridge u. a. 1999.
- Matthee, Rudi*, *Merchants in Safavid Iran: Participants and Perceptions*, in: *Journal of Early Modern History* 4, 2000, 233–268.
- Meisterernst, Barbara* (Hrsg.), *The Silk Roads. Critical Concepts in Asian Studies*. Bd. 1: *Geography and History: Empires and Countries along the Silk Roads in Past and Present Times*. London/New York 2017.
- Perdue, Peter C.*, *China Marches West: The Qing Conquest of Central Eurasia*. Cambridge, Mass./London 2010.
- Raza Khan, Nasir*, *India's Connection with the Silk Road*, in: *India Quarterly* 61/1, 2005, 79–117.
- Reinhard, Wolfgang* (Hrsg.), *Geschichte der Welt 1350–1750. Weltreiche und Weltmeere*. München 2014.
- Rossabi, Morris*, *The 'Decline' of the Central Asian Caravan Trade*, in: James D. Tracy (Hrsg.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350–1750*. Cambridge 1990, 351–370.
- Vaissière, Étienne de la*, *Sogdian Traders: A History*. Leiden 2005.
- Vaissière, Étienne de la*, *Trans-Asian Trade, or the Silk Road Deconstructed (Antiquity, Middle Ages)*, in: Larry Neal/Jeffrey G. Williamson (Hrsg.), *The Cambridge History of Capitalism*. Vol. 1: *The Rise of Capitalism: From Ancient Origins to 1848*. Cambridge u. a. 2014, 101–124.
- Weintritt, Otfried*, *Transport in der islamischen Welt*, in: Rolf Peter Sieferle (Hrsg.), *Transportgeschichte*. Berlin 2008, 143–208.
- Wieczorek, Alfred/Lind, Christoph* (Hrsg.), *Ursprünge der Seidenstraße. Sensationelle Neufunde aus Xinjiang, China*. Mannheim/Stuttgart 2007.

Angela Schottenhammer

### **3 Der Indische Ozean und das Chinesische Meer vor den europäischen Handelskompanien, ca. 1. bis 16. Jahrhundert**

#### **Vorbemerkung**

Seeverbindungen zwischen dem Chinesischen Meer und dem Indischen Ozean bestanden seit dem frühen Altertum. Ab dem 1. Jahrhundert v. Chr. fungierten z. B. südasiatische Häfen als wichtige Umschlagplätze für den Handel zwischen China und Märkten im Persischen Golf wie auch im Roten Meer bzw. dem Mittelmeer. Die Handelsschiffahrt des Römischen Reiches verband das südöstliche Europa und den Orient mit Indiens Westküste über Seerouten, die vom Roten Meer und über das Arabische Meer zu südasiatischen Häfen liefen. Von dort aus führten Verbindungen in das Chinesische Meer, auch wenn diese noch nicht regelmäßig genutzt wurden.

Ab der Tang-Zeit (618–906) erfuhren die maritime Einbindung Chinas in überregionale Handelsräume sowie der maritime Handel einen stetigen Aufschwung, der während der Song-Dynastie (960–1279) einen ersten Höhepunkt erlebte. China wurde zum wirtschaftlichen Motor der Makroregion, und chinesische Produkte wurden bis weit in den Indischen Ozean hinein verschifft. Die auf die Song folgenden mongolischen Herrscher der Yuan-Dynastie (1279–1368) förderten gleichfalls den Überseehandel. Erst zu Beginn der Ming-Zeit kam es zu einem Bruch mit der jahrhundertelangen positiven Bezugnahme auf den Seehandel. Gleichzeitig erreichte die Entwicklung der chinesischen Hochseeschiffahrt zu Beginn des 15. Jahrhunderts mit den bekannten sieben Seeexpeditionen unter Führung des Eunuchen Zheng He 鄭和 (1371–1433) ihre Glanzzeit.

#### **I Naturräumliche Grundlagen. Chinesische Kenntnisse und Vorstellungen über den maritimen Raum**

Der Indische Ozean, der ca. 20 % der gesamten Wasseroberfläche der Erde bedeckt, ist ein anerkannter Schauplatz der maritimen Geschichte. Dass sich diese Makroregion als so wichtig herausgestellt hat, besonders für die Geschichte Asiens, hängt damit zusammen, dass der Indische Ozean das Leben an den Küstenregionen Asiens, des größten Kontinents der Erde, schon immer sehr stark beeinflusst hat. Offensichtlich kleiner als der Pazifik oder auch der Atlantik, besitzt der Indische Ozean zwei hervorsteckende Besonderheiten: Zum einen handelt es sich um den einzigen durch

Landmassen umschlossenen Ozean, und zum anderen weist er die längste und dauerhafteste Geschichte der Seefahrt auf – eine Geschichte, die sich mindestens fünf Jahrtausende, wenn nicht noch länger, zurückverfolgen lässt. Ferner ist der Indische Ozean die einzige maritime Fläche, welche nautische Unternehmungen fast aller wichtigen Seefahrernationen erfahren hat und in Vergangenheit und Gegenwart zu den wichtigsten Schauplätzen geopolitischer Aktivitäten zählte und zählt.

Dabei spielte bis zur Erfindung der Dampfschiffahrt der Rhythmus der periodisch wiederkehrenden Monsunwinde eine ausschlaggebende Rolle in der Seefahrt. Kenntnisse dieser Windverhältnisse waren daher elementar für das Segeln. Die saisonalen Monsunwinde erstrecken sich bis nach Nordostasien und dominierten daher auch die dortige Seefahrtsgeschichte. Sie wehen im Sommer von Südwesten nach Nordosten (= Südwestmonsun), im Winter vom Nordosten aus in südliche Richtungen (= Nordostmonsun). Der Sommer- und der Wintermonsun bestimmten über die Jahrhunderte hinweg die Reisen der Seefahrer in Asien. So machte man sich in den Herbst- und Wintermonaten nach Süden auf und kehrte im Frühjahr und Sommer wieder zurück.<sup>1</sup> In einer schriftlichen Quelle aus dem ersten vorchristlichen Jahrhundert, dem *Shiji* 史記 (Aufzeichnungen des Historikers), finden wir zumindest Hinweise darauf, dass die jahreszeitlichen Winde damals auch den Chinesen bekannt waren.<sup>2</sup> Der westliche Indische Ozean erstreckt sich von der Ostküste Afrikas über das Rote Meer, umschließt die Arabische Halbinsel und das Arabische Meer, und umfasst ferner das Gebiet vom Persischen Golf bis an die Westküste des Indischen Archipels. Im östlichen Teil finden wir den Golf von Bengalen, die Malakka-Straße in Südostasien, den Golf von Thailand und im Süden begrenzend das Australische Meer sowie im Nordosten das Süd- und Ostchinesische Meer. Obwohl das Chinesische Meer, das Gelbe und das Japanische Meer (ebenso wie die Java-See) nicht mehr direkt zur Fläche des Indischen Ozeans zählen, werden sie dennoch als Teil der Welt des Indischen Ozeans (*Indian Ocean World*, kurz IOW) begriffen, vor allem wegen der die Gesamtregion dominierenden Monsunwinde.<sup>3</sup>

---

1 Die Monsunwinde waren den meisten Seefahrern bekannt. Griechen und Römer benannten den Südwest-Monsun nach seinem „Entdecker“, dem griechischen Seefahrer Hippalos, der wohl im 1. Jahrhundert v. Chr. lebte. Er wagte es, quer über das offene Meer zu segeln, und verkürzte damit die Seereise bis nach Indien erheblich. Auch die Inder kannten die Monsunwinde, fürchteten aber den stürmischen Südwest-Monsun. Sowohl der anonyme Verfasser des *Periplus des Erythräischen Meeres* als auch Plinius der Ältere in seiner *Naturgeschichte* verbreiteten die Entdeckung dieser Monsunwinde. Für nähere Einzelheiten vgl. u. a. Dietmar Rothermund, *Der Blick vom Westen auf den Indischen Ozean: Vom ‚Periplus‘ bis zur ‚Suma Oriental‘*, in: Ders./Susanne Weigelin-Schwiedrzik (Hrsg.), *Der Indische Ozean. Das afro-asiatische Mittelmeer als Kultur- und Wirtschaftsraum*. Wien 2004, 9–35.

2 *Shiji* 史記 von Sima Qian 司馬遷 (145–86 v. Chr.). Beijing 1994, 25.1243–1248.

3 Vgl. z. B. Ranabir Chakravarti, *Indic Mercantile Networks and the Indian Ocean World: A Millennial Overview (c. 500–1500 CE)*, in: Angela Schottenhammer (Hrsg.), *Early Global Interconnectivity across the Indian Ocean World*. Bd. 1. Cham 2019, 191 f., Online unter: [https://doi.org/10.1007/978-3-319-97667-9\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-319-97667-9_8). (Stand: 18. 02. 2023).

Daher spielten Umweltfaktoren eine Schlüsselrolle in der Geschichte des Indischen Ozeans. Auch die sozio-ökonomischen Grundlagen der vielfältigen Netzwerke, die im Laufe der Zeit in der Makroregion entstanden sind, hängen eng mit dem System der Monsunwinde zusammen. Monsunregen ist elementar für die landwirtschaftliche Produktion. Die periodisch wiederkehrenden Winde ermöglichten die Seefahrt und damit die Herstellung wirtschaftlicher und politischer Kontakte über die gesamte Breite der Meeresfläche, erleichterten den Warenverkehr und den Austausch von Produkten, Menschen, Technologien und Kulturphänomenen über weite Distanzen, weswegen die Makroregion der IOW als erste „globale Ökonomie“ bezeichnet wird.<sup>4</sup> Trotz technologischer Fortschritte und Erfindungen im Bereich von Navigation und Schiffbau blieb die Seefahrt bis ins frühe 19. Jahrhundert unmittelbar mit den Monsunwinden verknüpft.<sup>5</sup> Erfahrungen und Kenntnisse von der Lage bestimmter Korallenriffe, kleinerer Inseln oder auch Felsbrocken im Meer spielten eine große Rolle.

Die Gewässer werden erwärmt durch eine schwache äquatoriale Strömung, die von Mikronesien ausgehend weiter an den Philippinischen Inseln vorbei nördlich fließt und sich dann in zwei Ströme aufspaltet. Eine Strömung fließt weiter in das Südchinesische Meer, die zweite in nördlicher Richtung vorbei an Südostjapan, weiter nach Norden in Richtung der Aleuten und schließlich nach Alaska und Nordamerika – sie ist bekannt als „schwarze Strömung“ bzw. Kuroshio 黒潮. Der Kuroshio stellte, besonders in Kombination mit den starken nordöstlich wehenden Winden im Winter, bis zur Erfindung der modernen Dampfschiffahrt eine signifikante Bedrohung für alle Schiffe dar, die sich jenseits des Stroms und der Ostküste Japans bewegten. Den Kapitänen der spanischen Galeonen, die im 16. Jahrhundert eine Route von den Philippinen zurück nach Acapulco in Neuspanien suchten, war dieses Phänomen vollumfänglich bewusst. Auch chinesische und allgemein asiatische Seefahrer fürchteten die Strömung. Sie war ihnen spätestens seit dem 11./12. Jahrhundert bekannt: Zhou Qufei 周去非 († nach 1178) spricht von einer Meeresströmung, die sich „ostwärts bei der ‚Weilü 尾閭-Klappe‘ in den endlosen Ozean entleert.“<sup>6</sup> Dies sei keine Welt, um sich dort aufzuhalten. Die *Geschichte der Yuan-Dynastie* spricht von einer Strömung gleich einer Art abstürzenden Grabens (*luoji* 落澌) jenseits der Ryūkyū-Inseln.<sup>7</sup> Es steht außer Zweifel, dass der Kuroshio über Jahrhunderte die Seefahrer davon abhielt, die pazifischen Gewässer weiter zu erkunden. Nicht zuletzt stellten – und stellen bis heute – die immer wiederkehrenden Taifune (*jufeng* 颶風) eine permanente Bedrohung für die Schifffahrt und die Küstenregionen dar.

Vor allem ab dem 8. Jahrhundert begannen die Chinesen, systematisch Informationen über andere Länder zu sammeln, auch über diejenigen in Übersee. Als sich Kaiser

4 In diesem Zusammenhang sei besonders auf die Publikation von *Gwyn Campbell*, *Africa and the Indian Ocean World in the Context of Human-Environment Interaction from Early Times to 1900*. Cambridge 2019, verwiesen.

5 *Schottenhammer* (Hrsg.), *Early Global Interconnectivity*. Bd. 1 (wie Anm. 3), vi.

6 *Lingwai daida* 嶺外代答 (1178) von *Zhou Qufei* 周去非 († nach 1178), 2.10b, in: *Siku quanshu* 四庫全書.

7 *Yuanshi* 元史 von *Song Lian* 宋濂 (1310–1381). Beijing 1995, 210.4667.