

Expansion · Interaktion · Akkulturation

Globalhistorische Skizzen

Band 41

Landhandelsrouten

Adern des Waren- und Ideenaustauschs

500 v. – 1500 n. Chr.

Expansion · Interaktion · Akkulturation

Globalhistorische Skizzen

Geschäftsführende Herausgeber:

Helene Breitenfellner (Wien), Eberhard Crailsheim (Madrid),
Andreas Obenaus (Wien)

Mitherausgeber:

Thomas Ertl (Berlin), Sylvia Hahn (Salzburg),
Bernd Hausberger (Mexiko-Stadt), Andrea Komlosy (Wien),
Thomas Kolnberger (Luxemburg), Jean-Paul Lehnens (Luxemburg),
Gottfried Liedl (Wien), John Morrissey (Baden), Florian Musil (Wien),
Stephan Nicolussi-Köhler (Innsbruck), Manfred Pittioni (Wien),
Johannes Preiser-Kapeller (Wien), Angela Schottenhammer (Leuven),
Ilja Steffelbauer (Wien), Philipp A. Sutner (Wien),
Birgit Tremml-Werner (Växjö), Peer Vries (Amsterdam)

für den Verein zur Förderung von
Studien zur interkulturellen Geschichte,
Pichlgasse 6/8, A-1090 Wien und den
Forschungsschwerpunkt Globalgeschichte der Historisch-
Kulturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien,
Universitätsring 1, A-1010 Wien

Philipp A. Sutner (Hg.)

Landhandelsrouten
Auern des Waren- und Ideenaustauschs
500 v. – 1500 n. Chr.

mandelbaum *verlag*

Deutsche Bibliothek – CIP Einheitsaufnahme
Landhandelsrouten:
Adern des Waren- und Ideenaustauschs 500 v. – 1500 n. Chr.
Philipp A. Sutner –
Wien: Mandelbaum Verlag, 2023
ISBN 978-3-85476-929-3

© 2023, Philipp A. Sutner, Wien
Alle Rechte vorbehalten
Satz: Marianne Oppel, Weitra
ISBN 978-3-85476-929-3
Lektorat: Philipp A. Sutner, Helene Breitenfellner
Coverbild: Ausschnitt aus dem Katalanischen Weltatlas (14. Jh.) mit der Darstellung von Westafrika und dem Herrscher von Mali, Mansa Musa I., nach: https://de.wikipedia.org/wiki/Katalanischer_Weltatlas#/media/Datei:1375_Atlas_Catalan_Abraham_Cresques.jpg
[16.10.2022].
Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu, Martin Birkner
Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

Philipp A. Sutner

7 **Vorwort**

Andreas Obenaus

14 **Vom Mittelmeer zum Nigerbogen. Der Beginn des Transsaharahandels mit Westafrika im Frühmittelalter**

Andreas Külzer

40 **Handelsrouten in Anatolien in römischer und byzantinischer Zeit**

Michael Mann

64 **Vom Karakoram zur Koromandel-Küste. Handelsrouten in Südasien von den Anfängen bis in die Frühe Neuzeit**

Angela Schottenhammer

86 **China und die traditionelle ‚Seidenstraße‘. Eine der wichtigsten Landhandelsrouten bis ins 12./13. Jahrhundert**

Peter Feldbauer und Philipp A. Sutner

112 **Im Kontaktraum von Seidenstraße und Pelzstraße. Die Rolle Zentralasiens im Fernhandel zur Zeit der Samaniden (9.–10. Jahrhundert)**

Johannes Preiser-Kapeller

136 **Die Wolga im Netzwerk der Routen. Ein zentrales Drehkreuz des Handels zwischen Asien und Europa von Herodot bis Herberstein**

Philipp A. Sutner

166 **„Denn dort ist das Zentrum meines Reiches, wo all die Reichtümer zusammenkommen!“ Die Wiedergeburt des Donauhandels im Mittelalter**

Stephan Nicolussi-Köhler

198 ***Ad nundinas Campanie* – Zu den Champagnemessen. Europäische Landhandelsrouten und Transportinfrastruktur im 12. und 13. Jahrhundert**

Laura Machuca Gallegos

224 **Der Handel über den Isthmus von Tehuantepec**

Bernd Hausberger

240 **Der *camino de la plata*. Zu den Silberminen in Mexiko**

261 **Kartenverzeichnis**

262 **Autorinnen und Autoren**

Vorwort

Wenn Güter über weite Strecken transportiert werden, so bilden wirtschaftliche Überlegungen zumeist die Triebfeder. Dies gilt heute, aber genauso galt dies bereits in der Vergangenheit. Dass Produkte, die in bestimmten Ländern nicht hergestellt werden konnten, dort hohe Preise erzielten, ermutigte Menschen trotz der ungleich schwierigeren Bedingungen in Antike und Mittelalter, große Distanzen zu überwinden und einen beachtlichen organisatorischen Aufwand auf sich zu nehmen. Durch Fernhandel entstanden somit weitreichende ökonomische Verknüpfungen, ebenso wirkte er aber auch aus anderen Gründen für unterschiedliche Regionen verbindend. Denn im Gepäck der Kaufleute reisten nicht nur begehrte Produkte, sondern auch Neuigkeiten, Ideen, Technologien sowie sprachliche und kulturelle Besonderheiten. Diese vielfältigen Prozesse machen Handelsbeziehungen über große Distanzen für die Geschichtswissenschaft zu einem bedeutenden Forschungsgegenstand. Interessant ist dabei vor allem auch, wie Menschen in verschiedenen Zeiträumen mit den Schwierigkeiten umgingen, die ihnen dabei begegneten.

Speziell bei Landrouten müssen sich die Kaufleute nicht nur in unterschiedlichen kulturellen Umgebungen bewegen, sondern zum Teil auch mit schwierigen topografischen Gegebenheiten zurecht kommen. Bei vielen Landwegen war nämlich die Routenführung keineswegs vorgegeben. Jahreszeitlich oder witterungsbedingt mussten Änderungen eingeplant werden. Wasserstellen in trockenen Gebieten konnten versiegen und Furten verschwinden. Gebirgspässe konnten im Winter als unpassierbar gelten, Flüsse in zugefrorenem Zustand wiederum leichter überquert werden. Andererseits stellten schiffbare Flüsse üblicherweise günstige Verkehrswege dar.¹

Den im Fernhandel tätigen Personen oblag neben der Routenfindung die Auswahl der günstigsten Transportmöglichkeiten. Dahinter

¹ Vertiefend zu diesen Gedanken Curtin 1984 bzw. Liedl 2019. Für Transportkosten auf Straßen und Flüssen siehe die Studien bei Klee 2010 und Ruffing 2011.

standen oftmals eigene Wirtschaftssektoren, die sich zum Beispiel mit der Zucht von widerstandsfähigen Tragtieren² oder dem Bau von den Gegebenheiten angepassten Schiffstypen beschäftigten.³ Die im Transport anfallenden Kosten mussten wiederum von den Kaufleuten einkalkuliert werden. Dafür war es wichtig, über die Preisentwicklungen auf fernen Märkten informiert zu sein. Dies machte gerade in früheren Zeiten das Ausbilden von Netzwerken notwendig, die auf Vertrauen basierten.⁴ Trotzdem galt es, Risiken abzuwägen. Gerade Luxusgüter versprachen hohe Gewinnspannen, ihre Preise waren aber auch starken Schwankungen ausgesetzt. Derartige Unsicherheitsfaktoren konnten durch eine breitere Warenpalette abgefedert werden. Nicht selten beteiligten sich Fernhändler außerdem im Regionalhandel, kauften also Produkte unterwegs und setzten sie auch unterwegs wieder ab.⁵ Wenn von Risiken die Rede ist, dann muss man sich auch mit dem Schutz des Transports vor Überfällen auseinandersetzen. Dieser konnte in unsicheren Regionen mit eigenem Wachpersonal oder über Schutzgeld an lokale Stämme gewährleistet werden. Dennoch galt es, politische Gegebenheiten im Blick zu behalten und bei Konflikten die Routenwahl anzupassen oder gar die Karawane auf ein neues Ziel umzuleiten.

Mit der Politik kommt eine weitere Perspektive ins Spiel. Die Kontrolle über wichtige Handelsrouten hatte auch strategische Bedeutung. Mit Zöllen konnten Staatskassen gefüllt,⁶ mit Embargos Konkurrenten von wichtigen Gütern abgeschnitten werden.⁷ Das Thema Sicherheit auf den Handelsrouten und der Ausbau der Wege stand also auch auf der Agenda der herrschenden Schichten. Oftmals entstanden dabei komplexe Verflechtungen aus Beziehungen und gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen Wirtschaft und Politik, sodass der Verlust über die

² Beispielhaft für Kamelzucht siehe Bulliet 2011, 106 ff.; zur Interaktion zwischen Kaufleuten und Züchtern vgl. Kennedy 1986, 250 ff.

³ Zu solchen Überlegungen für die europäische Binnenschifffahrt zwischen Antike und Mittelalter siehe Kröger 2014 sowie Kröger/Werther 2017.

⁴ Ein bekanntes Beispiel für ein solches Netzwerk ist jenes der Radhaniten. Siehe dazu McCormick 2001, 688 ff. bzw. Abulafia 2013, 331 f. Für das Netzwerk der Kārimī-Kaufleute siehe z.B. Abulafia 1978, 437.

⁵ Mit Belegen für die islamische Welt siehe Shatzmiller 2011, 151–166.

⁶ Zollpolitik war nicht nur ein Instrument herrschaftlicher Handelssteuerung, sondern etwa in Form von Zollprivilegien ein politisches Machtmittel. Vgl. dazu Goetz 2003, 201.

⁷ So wurde etwa im 9. Jh. Mähren vom Salzhandel auf der Donau abgeschnitten. Vgl. Hardt 2007, 113.

Kontrolle einer Handelsroute zum Zusammenbruch eines Reiches beitragen konnte. Andererseits konnten die organisatorischen Voraussetzungen von und ökonomischen Gewinne aus Handelsrouten auch staatenbildend wirken.⁸

All diese unterschiedlichen und zugleich untereinander verwobenen Faktoren mussten von den am Gütertausch über große Distanzen beteiligten Personen – seien es Machthaber, Kaufleute oder Transporteure – berücksichtigt werden. Das Ziel dieses Bandes ist es daher einerseits, den Ablauf des Fernhandels sowie die mit ihm verbundenen Herausforderungen nachzuzeichnen und die originellen Lösungen, mit denen Menschen schon in Antike und Mittelalter auf die oben dargelegten Herausforderungen reagierten, darzustellen. Leuchttürme in der Wüste und Flöße aus ausgehöhlten Kürbissen sind nur zwei Beispiele für eine Reihe solcher Einfälle, die in diesem Buch präsentiert werden. Andererseits sollen aber auch die eingangs erwähnten nicht-materiellen Austauschprozesse beleuchtet und die Rolle, die Handelsbeziehungen für kulturelle Entwicklungen und Akkulturationsprozesse spielen, hervorgehoben werden.

Der Vielfalt dieser Themen widmet sich dieser Band in zehn Beiträgen, die ganz unterschiedliche Handelsrouten in Antike und Mittelalter ins Blickfeld rücken. Die Reise beginnt in Afrika, führt dann gegen den Uhrzeigersinn durch Asien, durchquert anschließend Europa von Ost nach West und setzt schließlich zum Sprung über den Atlantik nach Mittelamerika an. Den Anfang macht der Beitrag von Andreas Obenaus, der die Etablierung von Handelskontakten durch die Sahara nachzeichnet. Die Durchquerung der größten Wüstenregion der Erde auf regelmäßiger Basis verband nicht nur Märkte des islamischen Maghreb mit Oasen am südlichen Rand dieser Wüste, sondern stellte in weiterer Folge bis zum Ausgang des Mittelalters die Hauptverbindung zwischen dem westafrikanischen Savannenland und dem Mittelmeerraum dar. Von Afrika geht es weiter zu den Handelswegen Anatoliens, wo Andreas Külzer den Schwerpunkt vor allem auf die Routenführung sowie den Ausbau der für den Güterverkehr nötigen Infrastruktur in römischer und byzantinischer Zeit legt. Er geht aber auch auf Aspekte des Alltagslebens der Reisenden auf diesen Straßen ein, und zeigt unter anderem, wie Herbergen und Stationen zum Pferdewechsel entlang

⁸ Eine solche Rolle nimmt z. B. der Transsaharahandel für Gana, Gao, Kane und Mali im 10.–13. Jh. ein. Vgl. dazu die Diskussion bei Jones 2016, 138–140.

der Route zu Zentren des Regionalhandels für die lokale Bevölkerung wurden. Michael Mann setzt sich in seinem Beitrag mit dem Warenverkehr in Südasien auseinander. Dabei werden beginnend ab ca. 2500 v. Chr. sowohl die Verdichtungsprozesse im Fernhandel auf dem indischen Subkontinent bis hin zur Ankunft der europäischen Kolonialmächte abgedeckt als auch die Vielzahl an Arten des Warentransports, wobei zusätzlich die Küsten- und Flussschifffahrt miteingeschlossen wird. Anschließend untersucht Angela Schottenhammer die östlichen Abschnitte der Seidenstraße. Neben politischen Entwicklungen unter der Tang- und Song-Dynastie (617–907) präsentiert ihre Studie religiöse Aspekte und erklärt die Herstellungstechniken wichtiger Handelsgüter wie zum Beispiel Porzellan. Folgt man der Seidenstraße nach Westen, gelangt man nach Zentralasien. Die Rolle dieser Region als Kreuzungspunkt zahlreicher Handelsrouten zwischen China und der Méditerranée, zwischen Nordeuropa und dem Wirtschaftsraum des Indischen Ozeans beleuchten Peter Feldbauer und Philipp Sutner einerseits in wirtschaftlicher Hinsicht, andererseits wird auch der kulturelle und wissenschaftliche Aspekt dieses Schmelztiegels erfasst, der im 9. und 10. Jahrhundert unter der Dynastie der Samaniden eine Blütephase erlebte.

Die nachfolgenden beiden Artikel behandeln Binnenrouten entlang beziehungsweise auf großen Flussläufen. Johannes Preiser-Kapeller verfolgt den Warenaustausch auf der Wolga und von dort in andere Teile der Welt. Es waren namentlich Pelze und Sklaven, die Fernhändler aus der islamischen Welt anlockten und von diesen mit Silber bezahlt wurden. Auch der zweitlängste Fluss Europas bildete eine wichtige Achse für den Handel. Die Bedeutung der Donau als Transportweg hatte mit dem Rückzug der Römer gelitten und Philipp Sutner spürt nun dem Wiedererstehen des durchgehenden Handels auf dieser Route bis ins Hochmittelalter nach. Weiter westlich in Europa nimmt sich Stephan Nicolussi-Köhler des Gütertransports von und zu den Champagnemesen an, die im 12. und 13. Jahrhundert Zentren des westeuropäischen Wirtschaftslebens darstellten, und zeigt mithilfe von schriftlichen Quellen und anschaulichen Beispielen den hohen Organisationsgrad, der sich im Wechselspiel zwischen Kaufleuten, Transporteuren und Messeveranstaltern herausgebildet hatte.

Mit den letzten beiden Beiträgen dieses Bandes werden Handelswege in Amerika vorgestellt. Laura Machuca untersucht Wirtschaftsbeziehungen über den Isthmus von Tehuantepec, wo sich die kontinentale Landmasse auf dem Gebiet des heutigen Mexiko auf nur knapp über 200 Kilometer verdünnt. Dabei rückt sie zunächst die Handelstraditi-

onen lokaler Ureinwohner ins Blickfeld, zeigt danach aber auch, welchen strukturellen Veränderungen der Warenaustausch seit der Ankunft der Europäer unterworfen war. Die Thematik des Zusammentreffens amerikanischer Ureinwohner mit europäischen Kolonisatoren spielt auch im zeitlich am spätesten gelagerten Text dieses Bandes eine Rolle. Bernd Hausberger beschreibt den Transport von Silber aus den Minen im Norden des heutigen Mexiko zu den Häfen der spanischen Kolonisatoren und zeigt dabei die Schwierigkeiten des Wegebbaus ebenso wie die Auswirkungen der neuen Infrastruktur auf die lokale Bevölkerung.

Mit diesen zehn Mosaiksteinen zielt dieser Band darauf ab, der geschichtlich interessierten Leserschaft die Buntheit interkultureller Wirtschaftskontakte und Austauschprozesse in der Vergangenheit näherzubringen und zu zeigen, dass Regionen, die auf den Landkarten in den Köpfen vielleicht vornehmlich als Wald oder Wüste verzeichnet sind, mitunter tatsächlich Zentren des Wirtschaftslebens waren. Zugleich besteht aber auch die Hoffnung, der ausgewiesenen Wirtschaftshistorikerin oder dem mit der Materie vertrauten Fachmann für Globalgeschichte die eine oder andere neue Erkenntnis zu bieten. In jedem Fall sei der Leserin beziehungsweise dem Leser bei der Lektüre dieses Buches viel Vergnügen gewünscht!

Philipp A. Sutner

Literatur

- Abulafia 1978 = David Abulafia: Asia, Africa and the Trade and Industry in the Middle Ages, in: Edward Miller/Cynthia Postan/Michael M. Postan (Hg.), The Cambridge Economic History of Europe, Bd. II: Trade and Industry in the Middle Ages, 2. Aufl., Cambridge 1978, 402–473.
- Bulliet 2011 = Richard W. Bulliet: Cotton, Climate, and Camels in Early Islamic Iran. A Moment in World History, New York 2011.
- Curtin 1984 = Philip D. Curtin: Cross-Cultural Trade in World History, Cambridge 1984.
- Goetz 2003 = Hans-Werner Goetz: Europa im frühen Mittelalter 500–1050 (Handbuch der Geschichte Europas Bd. 2), Berlin u. a. 2003.
- Hardt 2007 = Matthias Hardt: Die Donau als Verkehrs- und Kommunikationsweg zwischen der ostfränkischen Residenz Regensburg und den Zentren an der mittleren Donau im 9. Jahrhundert, in: Stefan Freund/Matthias Hardt/Petra Weigel (Hg.): Flüsse und Flusstäler als Wirtschafts- und Kommunikationswege (Siedlungsforschung Archäologie – Geschichte – Geographie 25), Bonn 2007, 103–120.
- Kennedy 1986 = Hugh Kennedy: The Prophet and the Age of the Caliphates. The Islamic Near East from the Sixth to the Eleventh Century, London–New York 1986.
- Klee 2010 = Margot Klee: Lebensadern des Imperiums: Straßen im Römischen Reich, Stuttgart 2010.
- Kröger 2014 = Lars Kröger: Früh- und hochmittelalterliche Binnenschiffe in Europa. Ein Überblick zum aktuellen Stand der Forschung, in: Přehled výzkumů 55 (2014) 2, 109–123.
- Kröger/Werther 2017 = Lars Kröger/Lukas Werther: Vom Rhein zur Donau. Überlegungen zur Binnenschifffahrt zwischen Römischer Kaiserzeit und Hochmittelalter, in: Rainer Atzbach u. a. (Hg.): Archäologie – Mittelalter – Neuzeit – Zukunft. Festschrift für Ingolf Ericsson (Bamberger Schriften zur Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 6), 2017, 249–282.
- Liedl 2019 = Gottfried Liedl: Faszinosum Fernhandel, in: Peter Feldbauer: At-Tigara. Handel und Kaufmannskapital in der islamischen Welt des 7. – 13. Jahrhunderts, (Expansion – Interaktion – Akkulturation 34), Wien 2019, 7–29.
- Jones 2016 = Adam Jones: Afrika bis 1850, Neue Fischer Weltgeschichte Bd. 19, Frankfurt 2016.
- Ruffing 2011 = Kai Ruffing: Wirtschaft und Handel in der Antike, Darmstadt 2011.





Karte 1: Transsaharahandel im Frühmittelalter

Vom Mittelmeer zum Nigerbogen

Der Beginn des Transsaharahandels mit Westafrika im Frühmittelalter

Andreas Obenaus

Die Sahara ist das größte Wüstengebiet dieser Welt und für viele der Inbegriff von Wüste schlechthin. Sie erstreckt sich über weite Teile des nördlichen Afrika und reicht von der Atlantikküste im Westen bis zum Niltal im Osten. Sie wird aufgrund ihrer klimatischen Bedingungen und der spärlichen Vegetation gerne als naturräumliche Barriere zwischen dem nordafrikanischen Mittelmeerraum und der südlich daran anschließenden Savannenzone in Subsahara-Afrika gesehen. Aus historischer Sicht war sie jedoch immer auch menschlicher Kontakt- und Interaktionsraum, wobei Trocken- und Feuchtperioden die Intensität solcher Kontakte in und durch die Sahara stark beeinflussten. Gerade in prähistorischen Zeiten zählten weite Teile der heutigen Sahara wiederholt zu den fruchtbaren Zonen, wobei ungefähr ab dem 3. Jahrtausend vor Christus eine Trockenperiode einsetzte, die – mit Unterbrechungen und Schwankungen – im Endeffekt bis heute andauert. Dies führte zu einer schrittweisen Ausweitung der Wüstenzone und setzte bedeutende Migrationsbewegungen in diesem Raum in Gang.¹

Die Austauschbeziehungen zwischen Subsahara-Afrika und dem afrikanischen Mittelmeerraum reichen gerade im Osten Nordafrikas – speziell entlang des Niltals – bis an den Beginn des Auftretens des Menschen zurück. Regelmäßige Kontakte entlang dieses Flusses sowie in den angrenzenden Regionen sind durch archäologische Funde und spätestens seit der Antike ebenso durch schriftliche Quellen gut belegt.²

In den Gebieten der Sahara hingegen sind die Hinweise auf frühe menschliche Austausch- und Handelsbeziehungen im Vergleich dazu spärlich und nehmen von Osten nach Westen schrittweise ab. So finden

¹ Vgl. Sonderegger 2017, 78–80. Eine detailliertere Einschätzung der klimatischen Entwicklungen in der Sahara findet sich bei Becker 2019, 92–103.

² Vgl. u.a. Adam 2000; Sonderegger 2017, 73–76, 114–134.