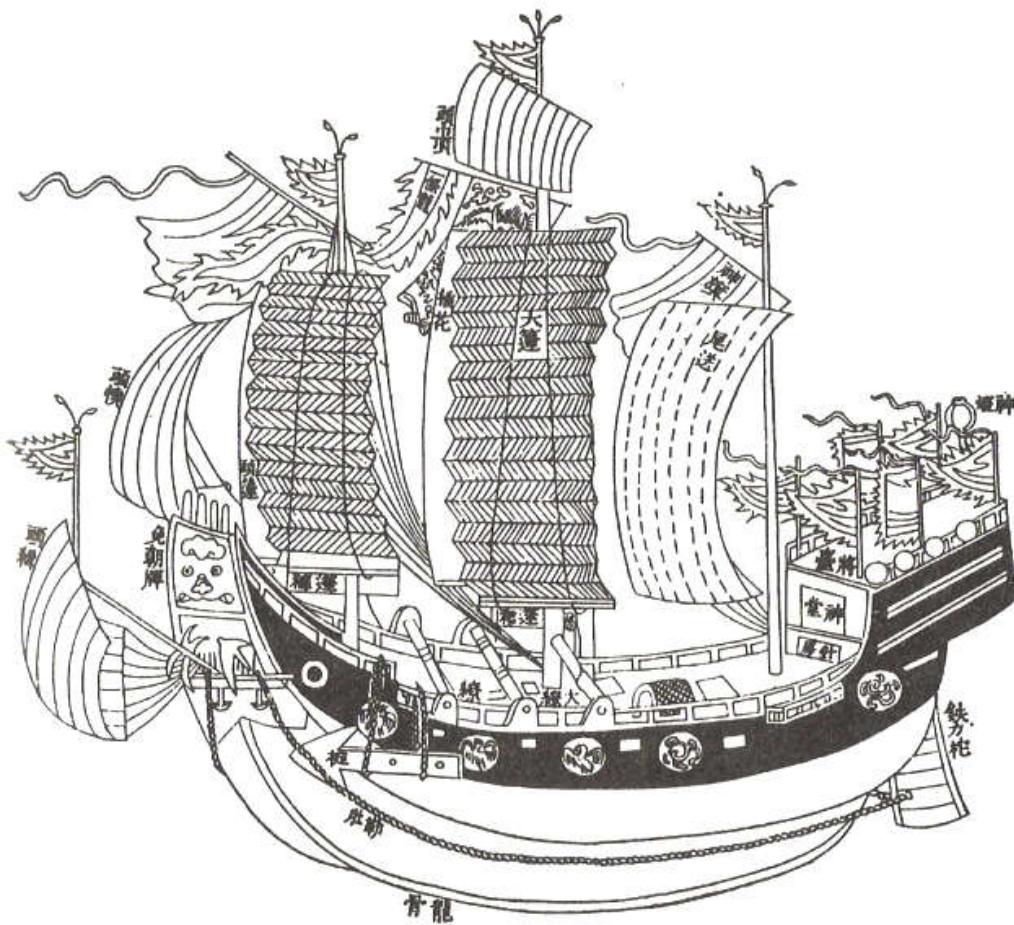


# Seehandel im 15./16. Jahrhundert – eine vergleichende Studie der Situation im Mittelmeer und im Indischen Ozean

Jan Niklas Groeneveld



Tutor: Herr Bobeth  
sf1, Frau Bartsch, Thema Weltmeere  
Gymnasium Ricarda-Huch-Schule  
Datum der Themenstellung: 9. Januar 2018  
Datum der Abgabe: 20. Februar 2018

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2 Der Handel im 15. Jahrhundert</b>	<b>4</b>
2.1 Handel auf dem Indischen Ozean . . . . .	4
2.1.1 Einführung . . . . .	4
2.1.2 Der arabische und persische Raum . . . . .	5
2.1.3 Indien und Sri Lanka . . . . .	6
2.1.4 Südostasien . . . . .	7
2.1.5 China . . . . .	8
2.1.6 Die staatliche chinesische Ming-Schifffahrt . . . . .	10
2.1.7 Überregionaler Handel . . . . .	11
2.1.8 Schwierigkeiten des Seehandels . . . . .	13
2.1.9 Eingesetzte Schiffe und Nautik . . . . .	14
2.2 Handel auf dem Mittelmeer . . . . .	14
2.2.1 Einführung . . . . .	14
2.2.2 Venedig – die Stellung einer italienischen Handelsstadt . . .	15
2.2.3 Der arabische Kulturraum . . . . .	16
2.2.4 Handel und Krieg zwischen den Kulturräumen . . . . .	17
2.2.5 Eingesetzte Schiffe und Nautik . . . . .	19
2.3 Ägypten – Treffpunkt der Wirtschaftsräume . . . . .	19
<b>3 Entwicklungen nach den europäischen Entdeckerfahrten</b>	<b>21</b>
3.1 Einführung . . . . .	21
3.2 Entwicklungen im Indischen Ozean . . . . .	22
3.3 Entwicklungen im Mittelmeer . . . . .	23
<b>4 Fazit</b>	<b>25</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>27</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>29</b>
<b>Versicherung</b>	<b>30</b>

\* Titelbild: *Chinesische Yuan-Dschunke*

# 1 Einleitung

Handel spielte zu allen Zeiten eine wesentliche Rolle für das Weltgeschehen. Er verbindet unterschiedliche Kulturräume und Religionen, kostbare Güter werden zehntausende Kilometer zu ihrem Bestimmungsort über Land und über See transportiert, dabei von Händlern erworben und weiterverkauft. Migrationsbewegungen finden entlang der Routen statt, und diplomatischer Austausch sorgt für Allianzen und Feindschaften weit entfernter Reiche. Auf diese Art wurden die Wirtschaftsräume Europa, das Zweistromland, Indien und China bereits seit der Antike durch unterschiedliche Routen miteinander verbunden. Obwohl sich die politische Situation entlang der Seidenstraße immer wieder änderte, wurde dieser Landweg, der Asien und Europa über das eurasische Festland verband, aufrechterhalten. Zusätzlich zu diesem Landhandel etablierten sich unterschiedliche Routen auf dem Mittelmeer und dem Indischen Ozean über das Südchinesische Meer bis nach Japan. Die Orte, an denen sich der Handel akkumulierte, erlangten großen Reichtum und überregionalen Einfluss, und waren nicht selten Konfliktpunkt kriegerischer Auseinandersetzungen. Eine andere Folge des globalen Handels war jedoch die Ausbreitung von Seuchen: Als in der Mitte des 14. Jahrhunderts die Pest ausbrach, verbreitete diese sich entlang der Handelsrouten und führte zu einer Pandemie mit verheerenden Auswirkungen, zu denen auch die Reduzierung des Handels bis hin zu dessen Erliegen gehörte.

Diese Facharbeit beschäftigt sich mit dem Seehandel, der nach dem Ende der Pest wiederauflebte und im 15. Jahrhundert stetig wuchs. Ziel ist es, die Strukturen im Indischen Ozean und im Mittelmeer, sowie das Aufeinandertreffen der Wirtschaftsräume in Ägypten zu verstehen, weil diese nicht als autark zu beschreiben sind, und hinsichtlich ihrer Organisation, Besonderheiten und eingesetzter nautischer Technik zu vergleichen. Die Jahrhundertwende eignet sich, um einen wegen der europäischen Expansion stattfindenden Einschnitt festzustellen, und die beiden maritimen Wirtschaftsräume dahingehend zu vergleichen, welche Veränderungen sich durch die Entdeckerfahrten ereigneten, und wie insbesondere die portugiesischen Seefahrer in die Handelsstrukturen im Indischen Ozean eindrangen, sie zerstörten oder ersetzten.

## 2 Der Handel im 15. Jahrhundert

### 2.1 Handel auf dem Indischen Ozean

#### 2.1.1 Einführung

Um die Handelsstrukturen im Indischen Ozean in ihrer Gesamtheit erfassen zu können, werden zunächst die Knotenpunkte und Reiche vorgestellt, die für den dortigen Seehandel und die anschließende Kolonialisierung entscheidend waren. Diese liegen im Wesentlichen an den ostafrikanischen, arabischen, indischen und südostasiatischen Küsten. Während Japan am Rande angesprochen wird, ist China wegen seines überregionalen Einflusses direkt involviert. Dabei wird deutlich, dass es hauptsächlich zwei dominierende Kulturen gab: Im Osten nahm das chinesische Reich eine Hegemonialstellung ein, die übrigen Küstengebiete wurden oft von muslimischen Händlern beherrscht, die bereits in den vorherigen Jahrhunderten zwecks Handel dorthin migrierten, aber auch buddhistische und hinduistische Reiche sind nicht zu vernachlässigen. Zunächst wird der arabische Raum erläutert, anschließend wandert die Betrachtung über Indien nach China. Im Anschluss werden im Abschnitt »Überregionaler Handel« die in Abbildung 1 gezeigten Handelsrouten und die darauf gehandelten Waren genauer erläutert.

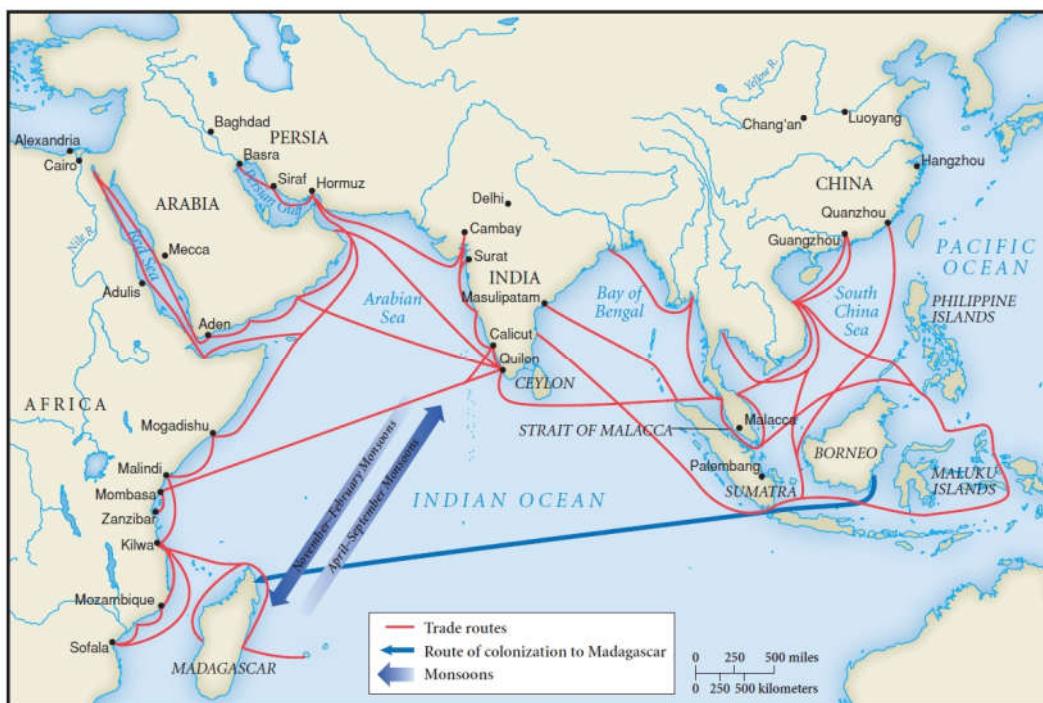


Abbildung 1: Handelsrouten im 15. Jahrhundert auf dem Indischen Ozean

### 2.1.2 Der arabische und persische Raum

Zentrale Knotenpunkte des Warenaustauschs lagen am roten Meer und am Persischen Golf. Zu den hier exportierten Gütern zählten Zuchtpferde, die eine signifikante Handelsware im Indischen Ozean ausmachten, und Nahrungsmittel, vor allem Datteln und Trockenfisch<sup>1</sup>. Zu den bedeutsamen Handelszentren gehörte etwa die Hafenstadt Aden, die im heutigen Jemen im Südosten der Halbinsel liegt. Sie war ein wichtiger Anlaufpunkt für Waren, die aus anderen Gebieten des Indischen Ozeans stammten und entweder ihre Abnehmer in der arabischen Welt fanden, oder über die Handelswege bis nach Europa weitertransportiert wurden. Aden lag zuerst im Herrschaftsgebiet der Rasuliden, später wurde es durch die Tahiriden regiert.

Beides waren lokale Herrscher, die nicht zu Großreichen gehörten<sup>2</sup>, woraus man schließen kann, dass diese wegen des starken Handels ein hohes Maß an Autonomie und Selbstbewusstsein besaßen. Abbildung 2 zeigt eine Karte Adens, die in dem 1590 von Frans Hogenberg und Georg Braun veröffentlichten Städteatlas erschienen ist. In der rechten oberen Ecke steht lateinisch:

»ADEN, der Handelsplatz des glücklichen Arabiens [...], wo aus Indien, Äthiopien und Persien Großhändler zusammenkommen; die Stadt ist prachtvoll, durch die Lage und Bauart gut befestigt, [...] umzäunt durch eine Mauer und sehr schroffe Berge, in deren Gipfeln brennende Fackeln Segelnden den Hafen zeigen. Sie hatte einst die Form einer Halbinsel inne, nun jedoch wird sie durch den Fleiß der Menschen von allen Seiten mit Wasser umgeben.«

Die hier erwähnte und auch in der Darstellung gezeigte Trennung vom Festland wurde jedoch nie verwirklicht.



Abbildung 2: 1590 veröffentlichte Darstellung Adens

<sup>1</sup>Conermann, S. 377

<sup>2</sup>Conermann, S. 444

In Konkurrenz zu Aden stehend, gewann Hormuz, welches auf einer Insel im Persischen Golf lag, durch Handel mit Seide an Bedeutung<sup>3</sup>. Es war ebenfalls unabhängig von Großreichen und bildete, zusammen mit der Hafenstadt Maskat, welches an der arabischen Küste des Persischen Golfes lag, ein eigenes Sultanat.

<sup>5</sup> An der Südküste der Arabischen Halbinsel liegend, war Dschidda in zweifacher Hinsicht von Belang. Erstens diente es als Handelshafen: Während zu Beginn des 15. Jahrhunderts hier vor allem Waren aus dem lokalen Handel umgesetzt wurden, erlangte die Stadt später auch als Fernhafen Bedeutung. Zweitens diente der Hafen als Landestelle für Pilger, die die heiligen Stätten des Islam besuchten<sup>4</sup>.

<sup>10</sup> Die ostafrikanische Küste war arabisch geprägt. Neben der dominierenden Rolle des Islam als Religion wurde auch mit der Arabischen Halbinsel Handel getrieben. Doch auch transozeanische Fahrten nach Indien oder bis nach Südostasien stellten dank besser werdender nautischer Technik keine Ausnahme dar<sup>5</sup>. Als Exportwaren wurden Hartholz und Edelmetalle<sup>6</sup> vertrieben. Der Warenaustausch, der insbesondere mit Indien im 15. Jahrhundert stark zunahm, führte zu einer Urbanisierung<sup>7</sup>. Zu den aufblühenden Handelsstädten zählten Mogadischu und Kilwa, welche seinen Aufschwung unter anderem dem regen Austausch mit Aden verdankte, weil es als dessen präferiertes Ziel galt<sup>8</sup>.

### 2.1.3 Indien und Sri Lanka

Nachdem das durch Krisen geplagte Delhi-Sultanat durch einen Feldzug des Eroberers Timur im Jahre 1398 endgültig unterging, setzte eine Epoche vieler kleiner Staaten ein. Der aus dem Norden stammende Feldherr Babur, der sich auf eine familiäre Abstammung Timurs berufen konnte, unternahm einige Feldzüge nach Indien. Nachdem er in den 1520er Jahren lokale Herrscher unterwerfen konnte, kann er als Gründer des Mogulreiches verstanden werden, das ab dem 16. Jahrhundert Nordindien beherrschte<sup>9</sup>.

Südindien wurde im 15. Jahrhundert durch das sogenannte Reich der Vijayagara regiert, ein hinduistisches Reich, das seit dem Ende des 14. Jahrhunderts große Teile kontrollierte. Seine Hauptstadt Hampi lag im Landesinneren. Wirtschaftlich bedeutsam war es, weil es zahlreiche Exportwaren produzierte. Als das Reich 1565 wegen eines übermäßigen Expansionsstrebens seines Herrschers scheiterte und eine entscheidende Schlacht gegen den islamisch geprägten Norden verlor, versank es in

---

<sup>3</sup>Conermann, S. 490

<sup>4</sup>Conermann, S. 464

<sup>5</sup>Conermann, S. 457

<sup>6</sup>Conermann, S. 377 + 445

<sup>7</sup>Conermann, S. 375

<sup>8</sup>Ptak, S. 207

<sup>9</sup>Conermann, S. 385f

der Bedeutungslosigkeit.

Sri Lanka, welches damals vornehmlich buddhistisch war, wurde durch mehrere konkurrierende Mächte regiert, die jedoch wegen ihrer einflussreichen Familien und schlagkräftiger Flotten nicht zu vernachlässigen sind. Wirtschaftlich erlangte 5 es Bedeutung durch reichhaltigen Zimtanbau<sup>10</sup>, dessen Erträge sowohl nach Westen Richtung Arabischer Halbinsel, als auch nach Osten, insbesondere nach China exportiert wurden.

#### 2.1.4 Südostasien

Die Historiker Wendt & Nagel vertreten die Ansicht, dass Südostasien durch den Pestausbruch im 14. Jahrhundert entlang der kontinentalen Seidenstraße und der 10 folgenden Reduzierung des Handels wegen einer sich dadurch begründenden Zunahme des Seeverkehrs durch diese weitestgehend pestfreie Region profitiert habe<sup>11</sup>. Diese These wird dadurch gestützt, dass die auf der Malaiischen Halbinsel liegende Handelsstadt Malakka, die an der gleichnamigen Wasserstraße, die zwischen Kontinentalsüdostasien und Sumatra verläuft, im Jahre 1377, nach der schweren Pestpandemie, gegründet wurde<sup>12</sup>. Die gesellschaftliche Struktur auf den Inseln war anfangs lokal organisiert, sodass sich keine überkommunalen Machtstrukturen etablieren konnten<sup>13</sup>. Eine solche Entwicklung setzte auf Indonesien zuerst mit dem buddhistischen Srivijaya-Reich ein, das vom hinduistischen Majapahit abgelöst wurde. Der Islam verbreitete sich ausgehend von den angesprochenen Handelsstädten, die die neue Religion ab dem 15. Jahrhundert annahmen, nachdem sie 15 durch muslimische Handelsreisende beeinflusst worden waren. Die sich bildenden Sultanate expandierten anschließend ins Landesinnere<sup>14</sup>.

Die früher einsetzende Urbanisierung auf der Malaiischen Halbinsel<sup>15</sup> wurde durch Fernhandel begünstigt. Als Beispiel für eine dortige Stadt lässt sich das schon 20 erwähnte Malakka heranziehen, das sich wegen der vorteilhaften Lage direkt an der gleichnamigen Seestraße zum äußerst wichtigen Warenumschlagplatz entwickelte<sup>16</sup>. In den Städten gab es abgegrenzte Viertel, sogenannte »kampung«, in denen Fremde oder Händler auf der Durchreise wohnten<sup>17</sup>.

In der Inselwelt, die ihre Fruchtbarkeit dem vulkanischen Boden verdankte, entwickelte sich Reis zum Grundnahrungsmittel, der auch durch die Benutzung fortgeschrittlicher Bewässerungssysteme angebaut werden konnte. Weil allerdings nicht 25

---

<sup>10</sup>Wendt & Nagel, S. 567

<sup>11</sup>Wendt & Nagel, S. 519

<sup>12</sup>Wendt & Nagel, S. 512

<sup>13</sup>Wendt & Nagel, S. 528f

<sup>14</sup>Wendt & Nagel, S. 542 + 564

<sup>15</sup>Wendt & Nagel, S. 529

<sup>16</sup>Ptak, S. 224

<sup>17</sup>Wendt & Nagel, S. 531

alle Gebiete für den Reisanbau geeignet waren, entwickelte sich bereits innerhalb dieses geografischen Raums ein Handel mit dem Grundnahrungsmittel. Strittig ist dabei, wie bedeutsam dieser war. Während der Historiker Niels Steensgard laut Stephan Conermann der Ansicht sei, dass »der Fernhandel mit Massenwaren im Verhältnis zum Gesamthandel in der Region marginal gewesen [sei]«<sup>18</sup>, möchten Wendt & Nagel hingegen den Handel mit Luxusgütern in Südostasien nicht an vorderster Stelle sehen. Dazu schreiben sie: »Der Alltag des Warenhandels wurde [...] von Massengütern bestimmt, vor allem von Nahrungsmitteln, worunter der Reis an erster Stelle stand. Seine angeblich 3000 gehandelten Sorten konnten ohne Qualitätsverlust über lange Distanzen transportiert werden.«<sup>19</sup>

Für den globalen Export wurden gefragte Gewürze jeweils auf dafür geeigneten Inseln angebaut, wie zum Beispiel Pfeffer auf den großen indonesischen Inseln, Nelken und Muskatnüsse auf den östlich gelegenen Molukken und Zuckerrohr auf der Malaiischen Halbinsel<sup>20</sup>.

Wegen der zerklüfteten Struktur und der häufigen Unpassierbarkeit der dichten Regenwälder war nicht nur der Seehandel schon vor dem betrachteten Zeitraum die vorherrschende Handelsform, die das Bindeglied des überregionalen Seehandels zwischen Ostasien und Westasien herstellte<sup>21</sup>, sondern ein Großteil des gesellschaftlichen Lebens vieler Völker spielte sich auf dem Wasser ab. Solche seefahrenden Völker waren für nautische Kompetenz und Erfahrung im Schiffsbau bekannt und wurden sogar in späteren Zeiten von den Europäern konsultiert<sup>22</sup>.

### 2.1.5 China

Mongolische Eroberer hatten China Mitte des 13. Jahrhunderts während des sogenannten Mongolensturms erobert, das Land geeint und eine zentrale Herrschaft, die sogenannte »Yuan-Dynastie« aufgebaut. Als sich das Yuan-China in einer durch Naturkatastrophen, daraus folgenden Hungersnöten und einer desaströsen wirtschaftlichen Gesamtlage verursachten, existenziellen Krise befand, machte sich der ehemalige buddhistische Mönch Zhu Yuanzhang zum Anführer einer militanten Bewegung. Mit dem Vertreiben des letzten Yuan Kaisers aus Peking übernahm die durch Zhu Yuanzhang gegründete Ming-Dynastie die Macht im ganzen Land und erklärte Nanjing zur Hauptstadt<sup>23</sup>. Der neue Kaiser wollte die Politik der Vorgänger, die liberalen Handel ermöglichten, aber der Vernachlässigung der Landwirtschaft beschuldigt wurden, so abändern, dass die Landwirtschaft im Vordergrund

---

<sup>18</sup>Conermann, S. 373

<sup>19</sup>Wendt & Nagel, S. 567

<sup>20</sup>Wendt & Nagel, bis S. 525; Conermann, S. 377

<sup>21</sup>Wendt & Nagel, S. 562

<sup>22</sup>Wendt & Nagel, S. 538f

<sup>23</sup>Perdue, S. 58

stand. Dazu wurden zahlreiche Maßnahmen ergriffen, deren Wirksamkeit jedoch begrenzt waren<sup>24</sup>. Weil der Ming-Kaiser Widersacher unter denjenigen fürchtete, die im Privathandel tätig waren und deren mangelnde Loyalität wegen ihrer großen Macht dem Hof hätte gefährlich werden können, wurde der Privathandel radikal 5 verboten<sup>25</sup>. Auslandshandel wurde ab sofort nur noch in begrenztem Maße über ein Tributsystem aufrechterhalten, was folgendermaßen funktionierte: Ein ausländischer Staat ordnete sich dem chinesischen Reich offiziell unter, schickte Gesandte mit Tributzahlungen, und wurde dafür durch Geschenke belohnt<sup>26</sup>.

Diese Regeln beachtend, genossen die Gesandtschaften der im Pazifik liegenden 10 und heute zu Japan als Präfektur Okinawa gehörenden Ryukyu-Inseln ein hohes Ansehen beim Kaiser in Nanjing<sup>27</sup>. Das stellte im 15. Jahrhundert aber zunehmend eine Ausnahme dar. Offenbar war die chinesische Zentralregierung nicht fähig, die Handelsbeschränkungen überall durchzusetzen, sodass sich Schmugglerstrukturen etablieren konnten<sup>28</sup>.

15 Die repressivere Politik der frühen Ming-Dynastie sorgte auch für weniger kulturelle Offenheit der chinesischen Gesellschaft. Angehörige unterschiedlicher Ethnien, die noch unter der Yuan-Dynastie Führungspositionen innegehabt hatten, wurden gegen eine relativ einheitliche Oberschicht aus Han-Chinesen ausgetauscht<sup>29</sup>, und muslimische Händler und Einwanderer wurden gewalttätig aus der Hafenstadt 20 Quanzhou, das an der Meerenge zu Taiwan liegt, vertrieben<sup>30</sup>. Dies führte zu einem dramatischen Rückgang der Wirtschaftsleistung<sup>31</sup>.

Obwohl der Ming-Kaiser den Außenhandel durch seine Maßnahmen zurückfahren wollte, war China weiterhin der Hegemon im ost- und südostasiatischen Raum, der jederzeit intervenieren konnte, wenn die politischen Entwicklungen in 25 den anliegenden Reichen den Interessen Nanjings zuwiderliefen. Der Historiker Roderich Ptak formuliert die chinesische Vormachtstellung folgendermaßen: »[...] solange der Ming-Staat Flagge zeigte, vermochte keine Macht die Meere zu verunsichern.«<sup>32</sup>

Neben einigen Interventionen, die China auf der Malaiischen Halbinsel und auf 30 den indonesischen Inseln vollzog, ist die staatliche Ming-Schifffahrt in den ersten drei Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts unter Admiral Zheng He sicherlich die bedeutendste und eindrucksvollste Maßnahme, um chinesischen Einfluss auf dem

<sup>24</sup>Perdue, S. 59

<sup>25</sup>Ptak, S. 216

<sup>26</sup>Hundt, S. 20

<sup>27</sup>Ptak, S. 218

<sup>28</sup>Ptak, S. 219

<sup>29</sup>Perdue, S. 59

<sup>30</sup>Ptak, S. 220

<sup>31</sup>Ptak, S. 216

<sup>32</sup>Ptak, S. 224

gesamten Indischen Ozean deutlich zu machen.

### 2.1.6 Die staatliche chinesische Ming-Schifffahrt

Der dritte Ming-Kaiser, genannt »Yongle«, regierte von 1402 bis 1424. Die Geschichtsschreibung legt für seine Regierungszeit eine expansive Politik nahe, die neben den kontinentalen Aktivitäten den Blick auf die maritime Einflussnahme richtet, insbesondere des Indischen Ozeans<sup>33</sup>. Zu diesem Zweck wurde eine Flotte gebaut, die wegen ihrer Größe sämtliches damals Bekannte übertraf. Neben hunderten Begleitschiffen habe die Flotte angeblich aus 60 sogenannten »Schatzschiffen« bestanden, für die in manchen Quellen riesige Ausmaße von bis zu 150 Metern Länge genannt werden. Das kann allerdings als unwahrscheinlich betrachtet werden, weil die verwendete Holzbauweise ab ungefähr 60 Metern Länge an technische Grenzen stößt<sup>34</sup>.

Es gibt unterschiedliche Ansätze zur Frage, aus welchen Gründen die Überseeflotte mit ihren hohen Kosten unterhalten wurde, unter anderem, dass der Ming-Kaiser sich militärisch durchsetzen, andere Staaten in ein Tributverhältnis bringen, Handel treiben oder wissenschaftliche und geographische Erkenntnisse sammeln wollte. Diese Ansätze sind im Allgemeinen deswegen begründbar, weil jede dieser Zwecke, wie im Folgenden erklärt, durch die Fahrten erfüllt wurde, und legen nahe, dass eine Mischform vorliegt<sup>35</sup>.

Die Flotte unterstand dem Kommando des muslimischen Eunuchen Zheng He, der bereits in Kämpfen mit Mongolen militärische Erfahrung gesammelt sowie das Vertrauen des Hofes gewonnen hatte. Ihn zum Admiral zu ernennen, war mutmaßlich auch das Ergebnis einer taktischen Überlegung: Weil die Flotte in diplomatischen Kontakt zu arabisch geprägten Regionen treten sollte, hatte er Kenntnis der dortigen Kultur und war so für die Verhandlungsführung geeignet<sup>36</sup>.

Die Reisen führten ihn von Nanjing und Quanzhou über Südostasien, wo er unter anderem Malakka besuchte, über Indien nach Arabien. Ein Teil der Flotte segelte die ostafrikanische Küste entlang<sup>37</sup>. Auf diesen Reisen griff Zheng He neben diplomatischen Mitteln, mit denen er Kontakt zu zahlreichen Regierungen aufnahm und in ein Tributverhältnis einordnete, in einigen Situationen zu den Waffen: In Palembang verteidigte er chinesische Interessen gegen eine Lokalregierung<sup>38</sup>, und im weit entfernten Sri Lanka griff er in einen innenpolitischen Konflikt ein, indem der

---

<sup>33</sup>Perdue, S. 60

<sup>34</sup>Reinhard: »Weltreiche, Weltmeere – und der Rest der Welt«, S. 34

<sup>35</sup>Gernet, S. 336f

<sup>36</sup>Gernet, S. 340

<sup>37</sup>Perdue, S. 60; Ptak, S. 236f; Gernet, S. 339f

<sup>38</sup>Gernet, S. 377

König abgesetzt wurde<sup>39</sup>. Chinesische Erzeugnisse wurden in Ostafrika sogar gegen exotische Tiere wie Strauße, Zebras und Giraffen eingetauscht, die nach China gesegelt wurden<sup>40</sup>.

Diese Unternehmungen zeigten die chinesische Überlegenheit auf eindrucks-  
 5 volle Art, sodass Zheng He, der auf seiner letzten Fahrt 1433 starb, später sogar als Gott verehrt wurde<sup>41</sup>. Doch der Nachfolger Yongles, der ab 1424 regierte, stellte die Seefahrten 1433 ein<sup>42</sup>. Gründe hierfür waren vermutlich die hohen Kosten und die Tatsache, dass sich diese nur bedingt rentierten<sup>43</sup>. Die Flotte wurde abgewrackt und verrottete, viele Dokumente über die Fahrten gingen bei einem Palastbrand verlo-  
 10 ren<sup>44</sup>.

### 2.1.7 Überregionaler Handel

Zwischen den Kulturräumen entstand ein engmaschiges Handelsnetzwerk, das haupt-  
 sächlich von Muslimen kontrolliert wurde, die wichtige Küstenabschnitte beherrschten<sup>45</sup>. Auf unterschiedlichen Routen wurden hochwertige Produkte aus Arabien, In-  
 dien und China gehandelt. Gewürze, wie Zimt aus Sri Lanka oder die oben erläuterte  
 15 indonesischen Waren fanden ihre Abnehmer sowohl im chinesischen, indischen, als auch im arabischen Raum. Afrika exportierte ebenfalls Naturprodukte, war aber auch Ausgangspunkt des Sklavenhandels. Der Historiker Stephan Conermann stellt hier ein sogenanntes »Nord-Süd-Gefälle« fest, demzufolge die nördlichen Staaten wie China und Indien weiterverarbeitete und höherwertige Waren herstellten, wäh-  
 20 rend tropische Regionen zuvörderst Primärerzeugnisse, wie die erwähnten landwirtschaftlichen und montanen Produkte, verkauften<sup>46</sup>. Diese These scheint zutreffend, weil die nördlicheren Staaten zum einen einen höheren Entwicklungsgrad aufwie-  
 sen, der durch die von dort überlieferten Schriftdokumente belegt wird. Daraus werden eine effiziente Organisationsstruktur und wissenschaftliche Überlegungen  
 25 deutlich, ohne die die Spezialisierung auf Weiterverarbeitung zu hochwertigen Pro-  
 dukten nicht zu bewerkstelligen scheint. Für China ist zum Beispiel bekannt, dass einige Brennöfen, die vielgefragte Keramik produzierten, nur für den Export ar-  
 beiteten<sup>47</sup>. Zum anderen weist beispielsweise Indien eine vorteilhafte geografische Lage auf, da es zwischen dem Golf von Bengalen und dem arabischen Meer in-  
 30 mitten des Indischen Ozeans liegt, und so durch Handel einen großen Wohlstand

---

<sup>39</sup>Gernet, S. 378

<sup>40</sup>Perdue, S. 60

<sup>41</sup>Gernet, S. 340

<sup>42</sup>Roeck, S. 588

<sup>43</sup>Ptak, S. 248

<sup>44</sup>Ptak, S. 247f

<sup>45</sup>Conermann, S. 441

<sup>46</sup>Conermann, S. 374

<sup>47</sup>Ptak, S.324

erwirtschaftete. Durch eine fortschrittliche Verwaltungsinfrastruktur sei es möglich gewesen, beim Handel eine hohe Effizienz zu erreichen, und dadurch wegen günstiger Preise von einem Wettbewerbsvorteil zu profitieren. Indien entwickelte sich außerdem zur Wirtschaftsmacht, weil es neben der bedeutenden Export- und Weiterverkaufsstellung auch eine große Binnennachfrage aufwies, die indische Kaufleute bedienten<sup>48</sup>. Durch diesen intensiven überregionalen Austausch scheint es zusätzlich wahrscheinlich, dass Kenntnisse aus anderen Erdteilen ihren Weg dorthin fanden, und das technische und handwerkliche Niveau anhoben.

Die Vorteile der zentralen Lage Indiens für den Außenhandel lassen sich am Beispiel des Vijayanagara-Reiches verdeutlichen. Von seinen Überseehäfen, an der Ost- und Westküste Südindiens gelegen, wurden Luxuswaren wie Gewürze, Baumwolle, Edelsteine, Elfenbein, Korallen und Duftstoffe nach China, die Gebiete des heutigen Myanmar und ins Rote Meer exportiert. Indigo fand den Weg nach Persien<sup>49</sup>.

Zu den weiterverarbeiteten Waren des arabischen Raums, die exportiert wurden, zählten Metallwaren, Textilien, Teppiche und Waffen<sup>50</sup>. Neben den Routen nach Afrika entwickelten sich auch die, die über das Meer nach Indien führten, zur Regelmäßigkeit. Zwischen den Händlern beider Wirtschaftsmächte herrschte ein starker Austausch, der sich unter anderem auch dadurch begründete, dass diese Räume durch den muslimischen Glauben ein hohes Maß an kultureller, sprachlicher und juristischer Ähnlichkeit verband<sup>51</sup>.

Auch Südostasien kann als wirtschaftliches Zentrum mit einer zentralen geografischen Lage verstanden werden, das allerdings ein Beispiel für die oben erläuterten These eines »Nord-Süd-Gefälles« darstellt. Im Fernhandel mit China wurden im direkten Tausch mit dessen Exportgütern, weil die Wirtschaft auf diesen Inseln weitestgehend noch nicht monetarisiert war<sup>52</sup>, das dort gefragte Silber, Naturerzeugnisse wie tropisches Holz, oder auch solche, die sich zu Schmuck oder Delikatessen verarbeiten ließen, geliefert. Diese Waren wurden auch nach Indien und Arabien exportiert<sup>53</sup>. Besonders die Nachfrage nach hochwertigen Textilien, die Südostasien nicht selbst herstellte, wurde durch Import aus China und Indien gestillt. Aus China kamen Kleider aus Seide, aus Indien hochwertige Baumwollprodukte, die sich allerdings außerhalb der finanziellen Möglichkeiten der meisten Bewohner bewegten<sup>54</sup>. Während der Ming-Zeit bestand ein Tributverhältnis zwischen den indonesischen Inseln und China, was offenbar Vorteile für die indonesische Elite brachte, oder als

---

<sup>48</sup>Conermann, S. 373

<sup>49</sup>Conermann, S. 383

<sup>50</sup>Conermann, S. 444

<sup>51</sup>Conermann, S. 445f

<sup>52</sup>Conermann, S. 497

<sup>53</sup>Wendt & Nagel, S. 562

<sup>54</sup>Wendt & Nagel, S. 569

Möglichkeit verstanden werden kann, den Handel mit China trotz Handelsverboten aufrechtzuerhalten<sup>55</sup>.

Neben dem Gewürzhandel gab es mit dem Pferdehandel einen weiteren Sektor, der die Regionen verband. Für die Ausstattung der Kavallerie unerlässlich kauften 5 die Herrscher in China und Indien sowohl auf der Arabischen Halbinsel, als auch in der kontinentaleurasischen Steppe hochwertige Pferde<sup>56</sup>. Verlässliche Zahlen liegen hierzu, genau wie bei den meisten anderen Geschäften, nur wenige vor. Eine immer wieder auftauchende ist die von jährlich 2000 Pferden aus Hormuz, die aber offenbar durch die Zahl anderer Handelsposten deutlich übertrroffen wird<sup>57</sup>.

10 Für den Indischen Ozean ist zusätzlich festzuhalten, dass es keine Monopole gab, sondern zahlreiche Handelsstrukturen, die untereinander in Konkurrenz standen. Der Historiker Stephan Conerman formuliert sein Ergebnis folgendermaßen: »Der Indische Ozean bildet keinen einheitlichen Handelsraum, sondern er weist eine komplexe Struktur auf. Es gab unterschiedliche Märkte für unterschiedliche 15 Produkte mit unterschiedlichen Routen; verschiedene Netzwerke existierten neben-einander und überlappten sich.«<sup>58</sup>

### 2.1.8 Schwierigkeiten des Seehandels

Der Seehandel auf dem Indischen Ozean wurde durch zahlreiche Wetterphänomene beeinträchtigt, die die Seefahrt anspruchsvoll gestalteten. Ein entscheidender Punkt stellten die Passatwinde dar, denn Schiffe konnten bestimmte Routen nur saisonal 20 befahren, was eine genaue Vorbereitung der Reise erforderte<sup>59</sup>. So entwickelte sich die Seefahrt auf dem indischen Ozean zu einem periodischen Ereignis, weil die Seefahrer lernten, die Monsunzirkulation auszunutzen<sup>60</sup>. Das brachte jedoch auch Vorteile mit sich: Routen und ihre Reisezeit konnten genau geplant werden, weil von einer verhältnismäßig konstanten Windsituation auszugehen war und Flauten 25 unwahrscheinlich waren<sup>61</sup>.

Neben Stürmen waren Untiefen und Riffe, die von der Besatzung gute nautische Kenntnisse und Erfahrung erforderten, damit man keinen Schiffbruch erlitt, ein weiteres Problem. Um von Unheil verschont zu bleiben, erflehte man zusätzlich göttlichen Beistand<sup>62</sup>.

---

<sup>55</sup>Ptak, S. 225f

<sup>56</sup>Ptak, S. 321

<sup>57</sup>Ptak, S. 265

<sup>58</sup>Conermann, S. 508

<sup>59</sup>Wendt & Nagel, S. 519

<sup>60</sup>Ptak, S. 11f

<sup>61</sup>Gernet, S. 279

<sup>62</sup>Conermann, S. 456

### 2.1.9 Eingesetzte Schiffe und Nautik

Die häufigsten Schiffstypen, die auf dem Indischen Ozean verkehrten, waren die arabische Dhaw, auch als »Dau« bezeichnet, sowie die chinesische Dschunke, wobei diese noch in drei Varianten, die von der Größe abhingen, eingeteilt wurden<sup>63</sup>. Chronisten, die auf diesen Schiffen reisten, schreiben von einer imposanten Größe, geräumigen Kajüten und einer guten Organisation der Reisen und des Lebens an Bord. Auf den durchschnittlich 30 Meter langen Dhaw führte ein in seiner Autorität unantastbarer Kapitän, der von einem Lotsen unterstützt wurde, das Kommando und navigierte mit Hilfe eines Kompasses sowie einer Positionsbestimmung durch Sterne, die wegen ihrer Ungenauigkeit einer erfahrenen Crew bedurfte, das Schiff<sup>64</sup>. Seinen Antrieb verdankte die Dhaw einem viereckigen Rahsegel, das erst später durch ein dreieckiges Lateinsegel ersetzt wurde<sup>65</sup>. Die chinesischen Dschunkens besaßen im Gegensatz zu den meist zweimastigen Dhaw nach der Beschreibung des europäischen Reisenden Marco Polo vier Masten, deren Segel wie die arabischen, die bei stärkerem Wind nach oben und unten gezogen wurden, nicht gerefft werden konnten, sondern aus dem Wind gedreht wurden. Bemerkenswert ist dabei, dass Dschunkens offenbar bereits eine Schottenbauweise aufwiesen, sodass bei einem Leck nicht das gesamte Schiff mit Wasser gefüllt werden konnte<sup>66</sup>. Auf diesen komfortablen Schiffen, die eine Größe von bis zu 1000 Tonnen aufwiesen, soll sogar Gemüse angebaut worden sein, weswegen Krankheiten, wie der auf europäischen Seereisen gefürchtete Skorbut, nicht aufgetreten seien<sup>67</sup>.

## 2.2 Handel auf dem Mittelmeer

### 2.2.1 Einführung

Das Mittelmeer wurde bereits seit der Antike für überregionalen Handel befahren. Griechische, römische, nordafrikanische und arabische Schiffe transportierten Waren und fochten Seeschlachten aus. Mit dem Beginn des Mittelalters ging jedoch der Handel mit Luxusgütern nach Europa zurück, da die Waren aufgrund des Zerfalls des weströmischen Reiches kaum noch abgenommen wurden. Anders stellte sich die Situation im Osten dar, wo oströmische Kaiser ihr Reich noch über einen längeren Zeitpunkt halten konnten, es aber ab dem 8. Jahrhundert zunehmend an muslimische Eroberer verloren<sup>68</sup>. Das große muslimische Reich zerfiel zwar spätestens in Folge des Mongolensturms, doch der Kulturraum mit mehreren ebenfalls

---

<sup>63</sup>Conermann, S. 452

<sup>64</sup>Conermann, S. 453-458

<sup>65</sup>Conermann, S. 453

<sup>66</sup>Bohn, S. 20

<sup>67</sup>Bohn, S. 20f

<sup>68</sup>Frankopan, S. 140

mächtigen Sultanaten, unter anderem das aufsteigende Osmanische Reich, konnte seine Vormachtstellung gegen europäische Aggressionen verteidigen. Nachdem sich der christliche Kulturraum an den Nordküsten des Mittelmeeres im Hochmittelalter wieder etwas konsolidiert hatte, nahm er verstärkt am überregionalen Handel teil, und wurde Endabnehmer der auf der kontinentalen Seidenstraße gehandelten Waren, die durch meist italienische Handelsschiffe von Häfen am Schwarzen Meer, der syrischen Mittelmeerküste und der ägyptischen Küste in das christliche Europa gehandelt wurden. Dazu werden im Folgenden zuerst die italienischen Handelsstädte vorgestellt, die als Umschlagplatz der durch den Seehandel transportierten Waren auf die Landrouten nach Nordeuropa dienten. Anschließend folgen die Handelszentren im arabischen Kulturkreis, um den zwischenkulturellen Handel verstehen zu können.

Dabei soll herausgearbeitet werden, ob sich das Mittelmeer zu einer Einheit fügte, wie es der französische Historiker Fernand Braudel beschreibt<sup>69</sup>, oder ob es sich um einen heterogenen Raum handelte, der erst in der Geschichtsschreibung als homogen dargestellt wurde.

### **2.2.2 Venedig – die Stellung einer italienischen Handelsstadt**

Venedig genoss aufgrund seiner Lage in der Lagune schon immer ein hohes Maß an Autonomie gegenüber dem italienischen Festland, und war bis ins Hochmittelalter byzantinisch geprägt. Durch ihre maritimen Aktivitäten gewann die Lagunenstadt schon früh an Einfluss, sodass vom Kaiser in Konstantinopel zunehmend mehr Freiheiten abverlangt werden konnten, was sich durch den Zerfall dieses Reiches beschleunigte. Weil andere italienische Städte, zum Beispiel Pisa und Genua ebenfalls mit großem Ehrgeiz nach der Vormachtstellung eiferten, hatte Venedig keinesfalls eine Monopolstellung inne. Im Hochmittelalter herrschte vor allem zwischen Genua und Venedig noch ein harter, aber ebenbürtiger Konkurrenzkampf, der nicht nur mit friedlichen Mitteln ausgefochten wurde. So sind für diesen Zeitraum vier Kriege und für den restlichen Zeitraum starke Spannungen zu verzeichnen<sup>70</sup>. Ursache des Konfliktes war im Wesentlichen der Wettstreit um die Vormachtstellung im östlichen Mittelmeer, der sich sogar in Straßenkämpfen zwischen Genuesen, Pisanern und Venezianern in Konstantinopel entlud<sup>71</sup>. Entschieden wurde dieser Konflikt 1381 zu Gunsten Venedigs, als ein in Turin geschlossener Friedensvertrag festschrieb, dass die Vormachtstellung der Lagunenstadt zufallen würde, was allerdings eher der inneren Zerstrittenheit der genuesischen Gesellschaft geschuldet

---

<sup>69</sup>Braudel: »Mediterrane Welt«, S.9f

<sup>70</sup>Karsten, S. 43

<sup>71</sup>Frankopan, S. 221

war<sup>72</sup>. Diese Umstände ermöglichen es, Venedig als die mächtigste und einflussreichste Stadt hier exemplarisch zu behandeln.

Im 15. Jahrhundert war Venedigs Wirtschaft vollständig auf den Fernhandel ausgerichtet. Es hatten sich sogenannte »societas« entwickelt, Handelsgesellschaften, die einerseits durch die Einbindung von Investoren das nötige Startkapital für Handelsreisen bereitstellten, und andererseits die Reise- und Kommunikationsbedingungen schafften<sup>73</sup>. Bedeutsam für den venezianischen Händler war die Identifikation mit der Lagunenstadt und ihrer öffentlichen Ordnung<sup>74</sup>, der im Gegenzug durch den Staat unterstützt wurde, indem dieser den diplomatischen Kontakt herstellte und die Handelsschiffe auf ihrer Reise protegierte<sup>75</sup>. Daraus lässt sich schließen, dass die venezianische Handelsstruktur nach außen ein hohes Maß an Homogenität vermittelte, was die venezianische Rolle verstärkte, da Konkurrenten nicht in interne Strukturen gelangen konnten, um verräterisches Verhalten zu begünstigen.

Obwohl die Bevölkerung hauptsächlich christlich war, und dies durch den Bau von Kirchen, Klöstern und der Verehrung des heiligen Marcus ausdrückte, räumte Venedig Besuchern aus anderen Kulturräumen ein gewisses Maß an Toleranz ein, das sich dadurch äußerte, dass, wer die öffentlichen Regeln für das Treiben von Handel akzeptierte, seine Religion ausüben durfte<sup>76</sup>. Neben der Tatsache, dass diese Einstellung notwendig scheint, damit überregionaler Handel überhaupt verwirklicht werden konnte, kann man davon ausgehen, dass die Händlertätigkeit und die Interaktion mit anderen Kulturen zur Reduzierung von Vorbehalten geführt haben<sup>77</sup>.

### 2.2.3 Der arabische Kulturraum

Im Osten des Mittelmeeres rangen im 14. Jahrhundert mehrere Reiche um die Macht. Nachdem das mongolische Reich untergegangen war und Byzanz kurz vor seinem Ende stand, gewann das osmanische Reich an Einfluss. Das ursprünglich aus Nordwestanatolien stammende muslimische Sultanat expandierte in dem Zeitraum, der in Europa als Spätmittelalter bezeichnet wird, und wurde endgültig 1453 zur führenden Macht im östlichen Mittelmeerraum<sup>78</sup>. Zuvor annektierte das aufstrebende Osmanische Reich bereits im 14. Jahrhundert große Teile des Balkans<sup>79</sup>.

Eine besondere Situation ergab sich an der Levanteküste, weil diese im Rahmen des ersten Kreuzzuges durch christliche Eroberer annektiert, und dadurch für die

---

<sup>72</sup>Karsten, S. 43

<sup>73</sup>Karsten, S. 38

<sup>74</sup>Karsten, S. 15

<sup>75</sup>Karsten, S. 38

<sup>76</sup>Karsten, S. 56

<sup>77</sup>Karsten, S. 55

<sup>78</sup>Faroqhi, S. 220f

<sup>79</sup>Winkler, S. 89

italienischen Handelsstädte als Handelsposten nutzbar gemacht wurde<sup>80</sup>. 1187 eroberte Sultan Saladin diese zurück<sup>81</sup>, was die Händler jedoch nicht stark schädigte, da sie rechtzeitig Maßnahmen ergriffen hatten und auf andere Routen gewechselt waren<sup>82</sup>.

## 2.2.4 Handel und Krieg zwischen den Kulturräumen

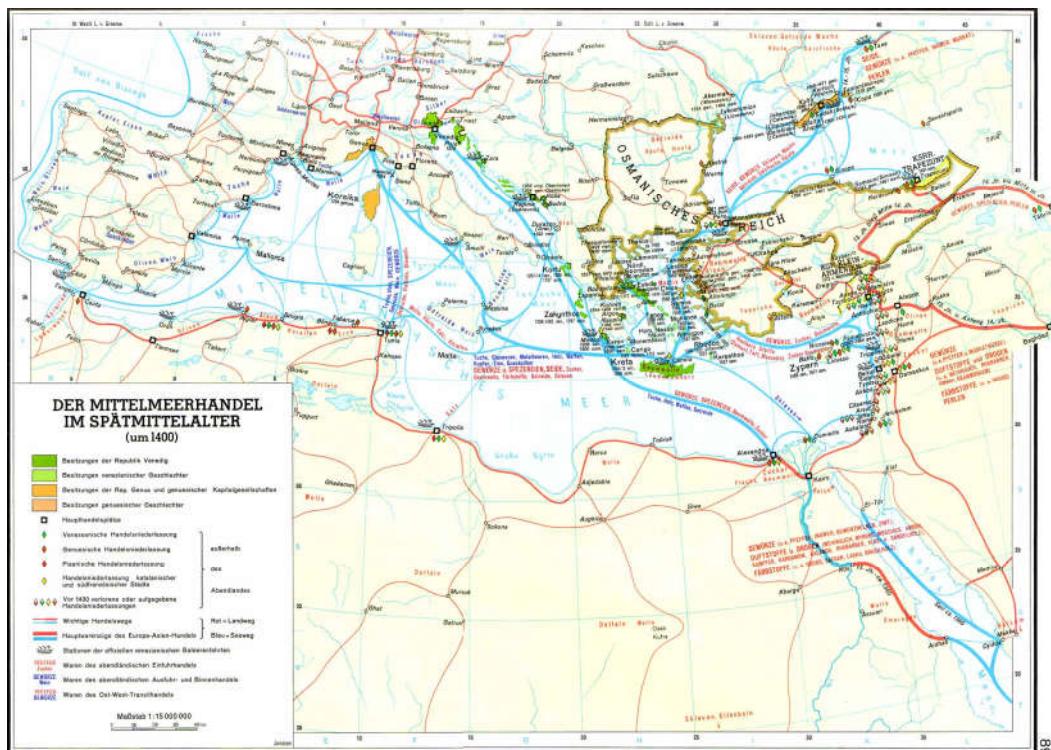


Abbildung 3: Mittelmeerhandel um 1400

- 5 Wie in Abbildung 3 dargestellt, besaßen die Europäer im Spätmittelmeer Handelsstützpunkte. Zum Beispiel hatte Venedig in der Ägäis, auf Kreta, Rhodos und Zypern Besitzungen<sup>83</sup>, um über diese den Handel mit gewinnbringenden Gewürzen und Seide abzuwickeln<sup>84</sup>. Die blau dargestellten Seewege führten von Venedig und Genua nach Alexandria, wo abendländische Erzeugnisse wie Tuche, Holz, Waffen und Getreide primär gegen Gewürze, aber auch Baumwolle und Zucker eingetauscht wurden. Diese Waren bezogen Europäer zudem von der Levanteküste, wo hin die Erzeugnisse über Landhandelswege, die über Bagdad und Aleppo führten, gelangten. Ein Teil der Schiffe fuhr jedoch bei Kreta nördlichen Kurs nach Konstantinopel und durch den Bosporus über das Schwarze Meer nach Kaffa auf der Krim,
- 10

<sup>80</sup>Frankopan, S. 219

<sup>81</sup>Frankopan, S. 224

<sup>82</sup>Frankopan, S. 258

<sup>83</sup>Bohn, S. 24

<sup>84</sup>Bohn, S. 25

die zu Genua gehörte, und bildete hier die Anschlussstelle für einen Ausläufer der Seidenstraße, auf der Seide in großen Mengen gehandelt wurde.

Bei der Betrachtung des Mittelmeerhandels dürfen allerdings die katalanischen und südfranzösischen Städte nicht außer Acht gelassen werden. Wie in der Karte vermerkt, fuhren unter anderem Händler aus Marseille, Barcelona und Valencia nach Nordafrika und um die iberische Halbinsel herum nach Nordeuropa. Für deren Handel mit der Levanteküste, bei dem Gewürze gegen Silber, Korallen und wenig hochwertige katalanische Tuche getauscht wurden, führt Hans-Jürgen Gilomen die Zahl von acht Schiffen, die jährlich auf Handelsfahrt dorthin fuhren, an. Diese Zahlen reichen aber nicht an die von Venedig heran, die in diesem Zeitraum ca. 300 Schiffe und 45 Galeeren besaßen<sup>85</sup>.

Bemerkenswert für den Handel im Mittelmeer war die Organisation der Kaufleute. Die italienischen Händler hatten ein ausgefeiltes Finanz- und Versicherungssystem etabliert, um nötiges Kapital bei Banken leihen zu können. Obwohl Silber aus Europa in den Fernhandel abfloss, und die Silbervorkommen allmählich versiegten, sanken ab der Mitte des 14. Jahrhunderts die Zinsen, was dem kapitalhungigen Fernhandel offenbar nützte<sup>86</sup>. Um das Risiko der Fahrten zu minimieren, versicherten sich die Handelsreisenden<sup>87</sup> oder verteilten die Anteile der Unternehmen durch Rechtsformen, die es ermöglichen, Kapitalanteile mit beschränkter Haftung zu halten. Die Einführung der doppelten Buchführung war eine Neuerung, die im 14. Jahrhundert in Italien entwickelt wurde<sup>88</sup>, und »[...] dem Prinzip [folgt], daß [sic!] jeder Geschäftsvorfall eine doppelte Wirkung hat, d. h. jede Minderung auf einem Konto eine Mehrung auf einem anderen Konto bedeutet. Bei gleichzeitiger Buchung auf beiden Konten bleibt die Gleichheit der Summen beider Seiten der Bilanz ständig erhalten.«<sup>89</sup>

Die Piraterie war eine ständige Bedrohung für die Handelsreisenden auf dem Mittelmeer. Es handelte sich nicht ausschließlich um wahllose Piraterie, sondern hatte zunehmend eine religiöse Komponente. Christliche Korsaren wollten den arabischen Seehandel schädigen, arabische, die ihre Fahrten meist ausgehend von Nordafrika starteten und das osmanische Reich unterstützten, überfielen die Schiffe der Seefahrer des christlichen Europas, was insbesondere Venedig schadete<sup>90</sup>. Zum Schutz vor diesen wurden Handelsschiffe von Staatsgaleeren begleitet und ausgebildete Armbrustschützen bildeten immer ein Fünftel der Besatzung<sup>91</sup>.

Die Frage, ob das Mittelmeer wirtschaftlich eine Einheit bildete, lässt sich nicht

---

<sup>85</sup>Gilomen, S. 109

<sup>86</sup>Gilomen, S. 115

<sup>87</sup>Braudel: »The Mediterranean 1«, S. 291

<sup>88</sup>Kocka, S. 36

<sup>89</sup>Bertelsmann, S. 139

<sup>90</sup>Bohn, S. 27f

<sup>91</sup>Traub, S. 40

quantitativ beantworten. Gegen diese These spricht die Tatsache, dass die zwei Kulturräume eine grundsätzlich andere Geschichte aufweisen, andere Religionen ausübten und in tiefster Konkurrenz standen<sup>92</sup>. Zu den von Braudel angeführten und diese These stützenden Argumenten zählt die Zugehörigkeit des gesamten Mittelmeerraumes zur selben Klimazone<sup>93</sup>. Aber auch die Tatsache, dass das Mittelmeer und der darauf stattfindende Handel von wenigen Mächten, wie zum Beispiel Venedig kontrolliert werden konnte, lassen auf einen zumindest in Teilen homogenen Raum schließen.

### **2.2.5 Eingesetzte Schiffe und Nautik**

Neben vollständig mit Segeln fahrenden Karacken, die eine Länge von 30 bis 40 Metern erreichen konnten und dabei bis zu 500 Tonnen wogen<sup>94</sup>, wurden häufig noch Galeeren eingesetzt. Diese Hybridform zwischen Segelschiffen und Ruderbooten<sup>95</sup> diente dazu, bei Flauten weiterhin fahren zu können, damit die Reisezeit nicht ungewollt verlängert wurde<sup>96</sup>. Beim Bau dieser Galeeren war Venedig führend, weil sie in ihrer leistungsfähigen Werft, dem sogenannten »Arsenal« eine vollständig ausgestattete Galeere binnen eines Tages fertigen konnte<sup>97</sup>. Der Fahrplan wurde von der venezianischen Regierung festgelegt<sup>98</sup>, wobei der Winter für Handelsfahrten gemieden wurde, weil Galeeren nicht besonders widerstandsfähig gegen widrige Wettersituationen waren<sup>99</sup>.

Die nautischen Möglichkeiten waren auf dem Mittelmeer im betrachteten Zeitraum jedoch begrenzt. Weil Kompassen erst nach der Jahrhundertwende auf europäischen Schiffen eingesetzt wurden<sup>100</sup>, die Breitengradbestimmung nur ungenau über den Höchststand der Sonne vorgenommen werden konnte<sup>101</sup>, und Längengradbestimmungen gänzlich undurchführbar waren, wurden häufig Routen entlang der Küsten präferiert<sup>102</sup>.

## **2.3 Ägypten – Treffpunkt der Wirtschaftsräume**

Ägypten stellte die Verbindung zwischen Indischem Ozean und dem Mittelmeer dar. Waren, die über die »maritime Seidenstraße« bis zu den Häfen des roten Me-

<sup>92</sup>Winkler, S. 89

<sup>93</sup>Braudel: »Das Land«, S. 19

<sup>94</sup>Bohn, S. 30

<sup>95</sup>Bohn, S. 30f

<sup>96</sup>Gernet, S. 279

<sup>97</sup>Karsten, S. 78

<sup>98</sup>Karsten, S. 39

<sup>99</sup>Braudel: »Venedig«, S. 162f; Roeck, S. 600

<sup>100</sup>Winkler, S. 91

<sup>101</sup>Conermann, S. 458

<sup>102</sup>Roeck, S. 600

res, häufig Dschidda, gesegelt worden waren, wurden anschließend über die Landverbindung von Karawanen nach Kairo, und über den Nil nach Alexandria gebracht. Dort wurden sie von venezianischen Kaufleuten erworben und über das Mittelmeer transportiert. Durch den Landhandel auf dieser Passage erlangten die sogenannten  
<sup>5</sup> »Karimi-Kaufleute« außerordentlichen Reichtum und Ansehen, weswegen sie eine hervorgehobene politische Stellung innehatten.<sup>103</sup>.

Politisch stellte Ägypten eine historische Ausnahme dar, weil das sogenannte »Mamlukenreich« von einer Minderheit turkstämmiger Militärsklaven gegen eine arabische Mehrheit regiert wurde. Zur Herrschaftsschicht gehörte man nur, wenn  
<sup>10</sup> man im Ausland als Nichtmuslim frei geboren, anschließend versklavt nach Ägypten transportiert worden war, und in Ägypten zum Islam konvertiert und freigelassen wurde<sup>104</sup>.

---

<sup>103</sup>Conermann, S. 461f

<sup>104</sup>Conermann, S. 460

### 3 Entwicklungen nach den europäischen Entdeckerfahrten

#### 3.1 Einführung

Zum Ende des 15. Jahrhunderts begannen europäische Entdeckerfahrten in für Europäer unbekannte Erdteile. Ziel der Entdecker war, einen Seeweg nach Indien zu finden, um die gefragten Handelswaren von dort direkt nach Europa zu transportieren, da auf Landrouten, die durch osmanischen Eroberungsgebiete führten, hohe

- <sup>5</sup> Zölle den Handel verteuerten, und somit der direkte Seehandel größere Gewinne versprach<sup>105</sup>.



Abbildung 4: Eine von Vasco da Gama verwendete Karacke

Nachdem der unter spanischer Flagge segelnde Entdecker Christoph Kolumbus 1492 dieses Ziel nicht erreicht hatte<sup>106</sup>, startete der Portugiese Vasco da Gama 1497 eine Expedition, die ihn entlang einer 1488 von Bartholomeus Dias entdeckten Route, der Umsegelung des Kaps der Guten Hoffnung<sup>107</sup>, nach Indien führte, was er 1498 erreichte<sup>108</sup>. Abbildung 4 zeigt dessen Ankunft mit dem dafür eingesetzten Schiffstyp der Karacke. Der Erfolg dieser Mission bedeutete ein neues Zeitalter im Indischen Ozean, der wegen des unter Vermittlung des Papstes entstandenen Vertrages von Tordesillas, durch den die gesamte Welt in einen spanischen und portugiesischen Teil aufgeteilt wurde, in das Portugal zustehende Gebiet fiel<sup>109</sup>.

---

<sup>105</sup>Hinz, S. 5

<sup>106</sup>Frankopan, S. 304

<sup>107</sup>Roeck, S. 722

<sup>108</sup>Reinhard: »Die Unterwerfung der Welt«, S. 114

<sup>109</sup>Frankopan, S. 325

Zur gleichen Zeit gab es jedoch auch im Mittelmeer Veränderungen, die teilweise in Zusammenhang mit den Ereignissen im Indischen Ozean stehen.

### 3.2 Entwicklungen im Indischen Ozean

Die ankommenden Europäer strebten nach politischer wie wirtschaftlicher Herrschaft im Indischen Ozean, insbesondere nach Kontrolle über den Pfefferhandel<sup>110</sup>.

- 5 Weil ihre Ressourcen nicht ausreichten, um kontinentale Landmassen zu besetzen, konzentrierten sie sich auf die Eroberung strategisch wichtiger Orte und Küstenabschnitte und gründeten Kolonien<sup>111</sup>. Wie in Abbildung 5 zu erkennen ist, fiel das für den Seehandel wichtige Malakka 1511 genau wie andere Inseln der indonesischen Inselwelt in die Hände der Portugiesen<sup>112</sup>. An der Ostküste Indiens wurden
- 10 die Orte Kalikut und Goa ebenfalls in den ersten zehn Jahren des 16. Jahrhunderts von ihnen in ihren Besitz genommen, genau wie Kilwa und andere Orte der ostafrikanischen Küste. Um die dortigen Handelsrouten zu kontrollieren, eroberten Portugiesen ebenfalls die am persischen Golf liegenden Seehandelsstädte Hormuz und Maskat, sowie zwischenzeitig Aden.



Abbildung 5: Kolonien und Handel im Indischen Ozean um 1550

- 15 Wirtschaftlich führten die europäischen Handelsbemühungen zu einer höheren Nachfrage nach Landwirtschaftsprodukten in Südostasien. Das führte zu einer Landwirtschaft, die verstärkt und mit zunehmender Effizienz sogenannte »cash

<sup>110</sup>Conermann, S. 493

<sup>111</sup>Frankopan, S. 300; Conermann, S. 493

<sup>112</sup>Reinhard: »Die Unterwerfung der Welt«, S. 123

crops», insbesondere Gewürze, für den Export produzierte, woraus eine starke Abhängigkeit sowohl der Bauern, als auch sekundär involvierter, zum Beispiel Händler, folgte<sup>113</sup>.

Als Zahlungsmittel nutzten die europäischen Händler das Silber, das sie aus den entdeckten Gebieten in Amerika bezogen. Der britische Historiker Peter Frankopan beschreibt das Phänomen als einen durch die europäische Expansion ausgelösten Prozess, der Amerika dessen Silber beraubte, und dies über Europa oder Handelsstützpunkte im Pazifik nach Asien fuhr, um es dort gegen Konsumgüter zu tauschen, die in Europa verbraucht wurden<sup>114</sup>. Ein darauf angelegter Handel habe dazu geführt, dass in Asien eine Akkumulation großer Reichtümer stattgefunden habe, die für ein starkes Wachstum der Wirtschaftsleistung sorgte, von dem Bauwerke wie das Taj Mahal zeugen.

Trotz der Bemühungen für eine überregionale Herrschaft im Indischen Ozean hatte Portugal im betrachteten Zeitraum nach einhelliger Meinung der aktuellen Forschungen keine dominierende Stellung, sondern konnte sich lediglich in die vorhandenen Strukturen eingliedern<sup>115</sup>. Stattdessen setzte sich der schon oben beschriebene Erfolg Indiens fort<sup>116</sup>. Neben der eingeschränkten wirtschaftlichen Macht war Portugal auch militärisch keineswegs unfehlbar: Die Kolonien auf der Arabischen Halbinsel waren durch selbstbewusste Osmanen bedroht, die 1548 Aden zurückerobernten und zwischenzeitig Maskat besetzten<sup>117</sup>. Portugal konnte sich somit nicht dauerhaft etablieren und wurde ab 1580 immer weniger bedeutend. Anschließend reduzierte zusätzlich dessen Konkurrent, das Osmanische Reich, die Anstrengungen im Indischen Ozean aus politischen und militärischen Gründen<sup>118</sup>. Erst in den nächsten zwei Jahrhunderten drangen Nordeuropäer in den Indischen Ozean vor und übernahmen zunehmend die Macht<sup>119</sup>.

### 3.3 Entwicklungen im Mittelmeer

Im Mittelmeer änderten sich die Verhältnisse zur Jahrhundertwende zunehmend. Das westliche Mittelmeer mit der iberischen Halbinsel erlangte immer mehr Bedeutung, indem dort Seehandelsstädte wie Barcelona einen Aufstieg erlebten und eine Konkurrenz zu den italienischen herstellten. Wissen über Nautik und Schiffbau gelangte von italienischen Handelsstädten, vor allem aus Genua, über Händler,

---

<sup>113</sup>Wendt & Nagel, S. 525f

<sup>114</sup>Frankopan, S. 336, 341f; Conermann, S. 375

<sup>115</sup>Conermann, S. 375

<sup>116</sup>Conermann, S. 373f

<sup>117</sup>Conermann, S. 486

<sup>118</sup>Conermann, S. 487f

<sup>119</sup>Conermann, S. 373

die auf die iberische Halbinsel migrierten, dorthin<sup>120</sup>. Ein Beispiel für einen solchen Seefahrer ist der 1451 in Genua geborene Christoph Kolumbus. Die Iberer erlangten durch fortwährende Weiterentwicklung der Schiffstypen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Italienern, die noch lange Zeit die bewährten Galeeren einsetzten<sup>121</sup>,

5 die jedoch für transozeanische Fahrten ungeeignet waren<sup>122</sup>. Stattdessen waren die Schiffe, die für die Entdeckerfahrten eingesetzt wurden, Weiterentwicklungen der Karacke, oder zählten zu dem neu entwickelten Schiffstyp der Karavelle<sup>123</sup>. Weil die Ozeane im Vergleich zum Mittelmeer eine unbegrenzt scheinende Expansion ermöglichten, hatten die Iberer, die diese Meere befuhren, viel größere Möglichkeiten als diejenigen, die das Mittelmeer nicht verließen. Der Historiker Arne Karsten beschreibt das Phänomen folgendermaßen: »Langfristig sollte das Mittelmeer an die Peripherie einer plötzlich größer gewordenen Welt rücken. Nicht länger Mittelpunkt des Welthandels, sondern nur noch Binnenmeer, waren all seine Anrainer von dem damit verbundenen Bedeutungsverlust elementar betroffen, auch wenn sich der

10 15 Wandel über einen langen Zeitraum hinzog und erst im Laufe des 17. Jahrhunderts in all seinen Konsequenzen sichtbar wurde.«<sup>124</sup>

Die Jahrhundertwende bedeutete außerdem ein zunehmendes Streben des Osmanischen Reiches nach Seeherrschaft auf dem Mittelmeer. Die venezianische Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer wurde durch das osmanische Reich nach der Eroberung Konstantinopels beendet, weil dieser wichtige Warenumschlagplatz einerseits für italienische Händler nicht mehr zugänglich war, und andererseits der Bosporus gesperrt wurde, weshalb Handelsfahrten in das Schwarze Meer gänzlich unmöglich wurden<sup>125</sup>. Ein weiteres Mal geriet Venedig in Bedrängnis, als Sultan Bayazid II. 1499 die venezianischen Stützpunkte in der Ägäis zu erobern beabsichtigte. Obwohl Venedig die mächtigste Flotte seiner Geschichte zur Verteidigung schickte, wurde diese vernichtet geschlagen und zahlreiche Besitzungen waren verloren<sup>126</sup>. Langfristig konnte das osmanische Reich jedoch nicht das ganze Mittelmeer unter seine alleinige Herrschaft bringen: In der in Abbildung 6 dargestellten Seeschlacht von Lepanto 1571 schlug eine abendländische Flotte unter dem Kommando des Papstes die osmanische vernichtet, was die Seeherrschaft der Osmanen beschränkte<sup>127</sup>.

---

<sup>120</sup>Bohn, S. 31

<sup>121</sup>Karsten, S. 79

<sup>122</sup>Roeck, S. 600

<sup>123</sup>Karsten, S. 32

<sup>124</sup>Karsten, S. 70

<sup>125</sup>Bohn, S. 43

<sup>126</sup>Karsten, S. 70f

<sup>127</sup>Bohn, S. 28



Abbildung 6: Die Seeschlacht von Lepanto 1571

## 4 Fazit

Beim Vergleich des Mittelmeeres mit dem Indischen Ozean muss beachtet werden, dass es sich im Fall des Mittelmeeres um einen verhältnismäßig homogenen Raum handelt, beim Indischen Ozean jedoch um einen wesentlich heterogeneren.

Das zeigt sich dadurch, dass das Mittelmeer in seiner Gesamtheit von einzelnen politischen Akteuren dominiert werden konnte, wie zum Beispiel Venedig oder das Osmanische Reich. So wurde der Vormachtstellung Venedigs im Mittelmeer des 15. Jahrhunderts zwar Konkurrenz durch andere Handelsstädte bereitet, doch war sie so stabil, dass ein monopolartiger Charakter vorliegt. Wie oben erläutert, beherrschte jedoch keine Macht den Indischen Ozean dauerhaft und von einem Machtzentrum ausgehend. Als Versuch, ein solches Machtgefüge zu etablieren, lässt sich zwar die staatliche chinesische Ming-Schifffahrt verstehen, zumal China das einzige Reich war, das die Macht besessen hätte, ein derartiges zu etablieren. Nach ihrer Beendigung aus vermutlich innenpolitischen Gründen erlangte der Indische Ozean jedoch schnell wieder seine heterogene Dezentralität. Auch die Tatsache, dass der Indische Ozean wegen der Übermacht muslimischer Händler sogar als »islamisches Binnenmeer«<sup>128</sup> bezeichnet wird, ändert die Gesamtsituation nicht, weil hierbei ausschließlich die Religion betrachtet wird, nicht weltliche Herrschaft.

Ein weiterer Unterschied ergab sich aus den klimatischen Gegebenheiten: Während der Fahrplan der Handelsschiffe auf dem Indischen Ozean durch die Mon-sunzirkulation vorgegeben war, oblag diese Organisation auf dem Mittelmeer den Entscheidungen einer zentralen Institution, die anhand von handelstaktischen und meteorologischen Überlegungen die Ankunftszeiten festlegen konnte. Um das zu

<sup>128</sup>Conermann, S. 374

ermöglichen, mussten die Seefahrer auf dem Mittelmeer Galeeren einsetzen, die bei Flauten auf Muskelantrieb angewiesen waren, während im Indischen Ozean auf konstante Winde Verlass sein konnte.

Zusätzlich lässt sich festhalten, dass die Schifffahrt im Indischen Ozean weiter 5 entwickelt war als auf dem Mittelmeer, weil dort transozeanische Fahrten, die durch den Einsatz fortschrittlicherer nautischer Technik, wie dem Kompass und Sternennavigation, realisiert werden konnten, während auf dem Mittelmeer im betrachteten Zeitraum noch entlang der Küsten gefahren wurde. Der Historiker Robert Bohn nennt einen Rückstand von etwa 250 Jahren, den die Europäer aufholen mussten<sup>129</sup>.

10 Als Gemeinsamkeit ist hervorzuheben, dass in beiden Wirtschaftsräumen der Handel von weitgehend autonomen Hafenstädten ausging, wie Venedig und Genua am Mittelmeer, oder Aden, Hormuz, sowie Malakka entlang der Handelsrouten auf dem Indischen Ozean. Denkbar ist, dass die Autonomie Vorteile brachte, weil die Politik solcher allein auf den Handel ausgerichteter Städte Überseehandel begünstigte, während an den Küsten großer Reiche anlandende Kaufleute Restriktionen 15 unterworfen waren, wie zum Beispiel hohen Abgaben oder den politischen Maßnahmen wie denen, die das Ming-Reich zur Eindämmung des Handels eingeführt hatte. Eine Ausnahme bildete an dieser Stelle Indien mit seiner starken Handelsposition, obwohl es zentral durch das Vijayanagara- und das Mogulreich regiert 20 wurde.

Nach der Jahrhundertwende blickten die Regionen einer gegenteiligen Zukunft entgegen. Im Mittelmeer begann die Reduzierung der Handelswaren, die mit einem Abstieg der Handelsstädte einherging. Diese Tendenz begann jedoch erst im 16. Jahrhundert und führte dahin, dass Venedig ab Beginn des 17. Jahrhunderts primär 25 Touristenziel war<sup>130</sup>. Im Gegensatz dazu genoss der Indische Ozean ein Zeitalter der Prosperität, weil er durch die Europäer und ihre starken Edelmetalllieferungen große Mengen Kapital akkumulierte.

Spätestens der Bau des Suez-Kanals sorgte jedoch dafür, dass die Wirtschaftsräume durch den Seehandel von Europa und Asien eng zusammenwuchsen und 30 keine besonderen Unterschiede in ihren Handelsstrukturen aufwiesen.

---

<sup>129</sup>Bohn, S. 20

<sup>130</sup>Frankopan, S. 374f

## Literatur

- Bertelsmann Universal Lexikon*. Gütersloh: Bertelsmann Lexikon Verlag, 1994.
- Bohn, Robert. *Geschichte der Seefahrt*. München: Verlag CH Beck, 2011.
- Braudel, Fernand. "Das Land". In: *Die Welt des Mittelmeeres – Zur Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen*. Frankfurt: Fischer Taschenbuch Verlag, 2013, S. 11–34.
- "Mediterrane Welt". In: *Die Welt des Mittelmeeres – Zur Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen*. Frankfurt: Fischer Taschenbuch Verlag, 2013, S. 7–10.
- *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*. Bd. 1. Berkeley: University of California Press, 1995.
- "Venedig". In: *Die Welt des Mittelmeeres – Zur Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen*. Frankfurt: Fischer Taschenbuch Verlag, 2013, S. 147–170.
- Conermann, Stephan. "Südasien und der Indische Ozean". In: *Geschichte der Welt: 1350-1750, herausgegeben von Reinhard, Wolfgang*. München: Verlag CH Beck, 2014, S. 369–510.
- Faroqhi, Suraiya. "Das Osmanische Reich und die islamische Welt". In: *Geschichte der Welt: 1350-1750, herausgegeben von Reinhard, Wolfgang*. München: Verlag CH Beck, 2014, S. 219–368.
- Frankopan, Peter. *Licht aus dem Osten*. Berlin: Rohwolt, 2016.
- Gernet, Jacques. *Die chinesische Welt: Die Geschichte Chinas von den Anfängen bis zur Jetzzeit*. Berlin: Suhrkamp, 2017.
- Hinz, Felix. "Entdecker und Entdeckte? – Kolonialismus, koloniale Perspektiven und die Folgen". In: *Praxis Geschichte* 6 (2017), S. 4–9.
- Hundt, Michael. *Beschreibung der dreijährigen Chinesischen Reise*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 1999.
- Karsten, Arne. *Geschichte Venedigs*. München: Verlag CH Beck, 2012.
- Kleinschmidt, Christian. *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit*. München: Verlag CH Beck, 2017.
- Kocka, Jürgen. *Geschichte des Kapitalismus*. München: Verlag CH Beck, 2013.
- Perdue, Peter C. "Imperien und Grenzregionen in Kontinentaleurasien". In: *Geschichte der Welt: 1350-1750, herausgegeben von Reinhard, Wolfgang*. München: Verlag CH Beck, 2014, S. 53–218.
- Ptak, Roderich. *Die maritime Seidenstrasse: Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit*. München: Verlag CH Beck, 2007.
- Reinhard, Wolfgang. "Die Unterwerfung der Welt". In: München: Verlag CH Beck, 2016.

- Reinhard, Wolfgang. "Europa und die atlantische Welt". In: *Geschichte der Welt: 1350-1750, herausgegeben von Reinhard, Wolfgang*. München: Verlag CH Beck. 2014, S. 669–832.
- "Weltreiche, Weltmeere – und der Rest der Welt". In: *Geschichte der Welt: 1350-1750, herausgegeben von Reinhard, Wolfgang*. München: Verlag CH Beck. 2014, S. 9–52.
- Roeck, Bernd. *Der Morgen der Welt*. München: Verlag CH Beck, 2017.
- Traub, Rainer. "Die Herren des Goldes". In: *Spiegel Geschichte* 3 (2012), S. 36–43.
- Wendt, Reinhard und Jürgen G. Nagel. "Südostasien und Ozeanien". In: *Geschichte der Welt: 1350-1750, herausgegeben von Reinhard, Wolfgang*. München: Verlag CH Beck. 2014, S. 511–668.
- Winkler, Heinrich August. *Geschichte des Westens – Von den Anfängen in der Antike bis zum 20. Jahrhundert*. München: Verlag CH Beck, 2016.

## Abbildungsverzeichnis

Titelbild (*Yuan-Dschunke*): <https://www.boatdesign.net/attachments/3-yuanjunk-14thcentury-jpg.6217/>

Abbildung 1 (*Handelsrouten im 15. Jahrhundert auf dem Indischen Ozean*): <https://pdjeliclark.files.wordpress.com/2013/10/indian-ocean-trade.jpg>

Abbildung 2 (*1590 veröffentlichte Darstellung Adens*): <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Hogenberg.Aden.jpg>

Abbildung 3 (*Mittelmeerhandel um 1400*): <http://wissensreise.de/Intranet/Gesellschaftslehre/KarteOsmReich/Bilder/Mittelmeerhandel1400-gB.jpg>

Abbildung 4 (*Eine von Vasco da Gama verwendete Karacke*): [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portuguese\\_Carracks\\_off\\_a\\_Rocky\\_Coast.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portuguese_Carracks_off_a_Rocky_Coast.jpg)

Abbildung 5 (*Kolonien und Handel im Indischen Ozean um 1550*): Praxis Geschichte (Ausgabe)

Abbildung 6 (*Die Seeschlacht von Lepanto 1571*): [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/Battle\\_of\\_Lepanto\\_1571.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/Battle_of_Lepanto_1571.jpg)

## Versicherung

Hiermit versichere ich, dass ich die Arbeit selbstständig angefertigt habe, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und die Stellen der Arbeit, die im Wortlaut oder im wesentlichen Inhalt aus anderen Werken übernommen wurden, mit genauer Quellenangabe kenntlich gemacht habe.

---

Datum                    Unterschrift

Darüber hinaus erkläre ich, dass ich damit einverstanden bin, dass die von mir verfasste Facharbeit der schulinternen Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden darf.

---

Datum                    Unterschrift