

1. Der Gewürz- und Spezereihandel im Altertum und im Mittelalter.

(Mit zwei Karten.)

Die ihres Wohlgeruches, ihres Wohlgeschmackes oder ihrer Wirksamkeit wegen von alters her in Gebrauch genommenen Pflanzenteile oder Pflanzenprodukte sind bis in die neuere Zeit in ursprünglicher Form in getrockneter oder sonstiger für Haltbarkeit und Versand zweckdienlicher Zubereitung in den Welthandel gekommen. Die wesentlichen, jene Eigenschaften bedingenden Bestandteile, deren Träger diese Rohstoffe (Drogen) sind, die aromatischen flüchtigen Öle, die Harze, Gummiharze, Bitterstoffe, Alkaloide und Glycoside sind erst mit dem Emporkommen naturwissenschaftlicher Kenntnisse und technischer Fertigkeiten näher erkannt und schrittweise immer besser und reiner aus den Pflanzengebilden dargestellt worden.

Unter diesen Produkten der Pflanzenwelt haben vor allen die Gewürze und Spezereien von Anfang an den Bedürfnissen und dem Wohlbefinden der Menschen gedient und deren Wertschätzung in besonderem Maße gefunden. Sie haben daher im Völkerverkehr und im Welthandel immer einen hervorragenden und einflußreichen Faktor gebildet. Nach mehrtausendjähriger Kenntnis und Benutzung der Gewürze in der ursprünglichen natürlichen Form ist es auch bei diesen schon im Mittelalter, weit mehr aber in der Neuzeit gelungen, deren Hauptbestandteile, die ätherischen Öle, zu sondern und nutzbar zu machen.

Für die Besprechung der ätherischen Öle dürfte daher ein kurzer geschichtlicher Rückblick auf die Herkunft und den

Handel der von frühester Zeit an bekannten und benutzten Träger derselben, der Gewürze und Spezereien, um so mehr zustehend sein, als das historische Element auch auf diesem Wissensgebiete eine schätzbare Grundlage für rechte Kenntnis ist.

Jede Forschung auf kulturgeschichtlichen Gebieten, wenn sie nicht nur der Betrachtung einzelner Völker, sondern der Gesamtheit der Menschheit gilt und bis auf die frühesten historischen Urkunden zurückgeht, führt immer auf das wunderbare und sagenreiche Morgenland, auf das mittlere Asien als der traditionellen „Wiege der Menschheit“ zurück. Dies gilt auch für die Handelsgeschichte der ältesten Völker und in besonderem Maße für die Herkunft und Verbreitung der Gewürze und Spezereien.

Schon durch seine geographische Lage und topographische Konfiguration ist Asien ein hochbegünstigtes Land. Es erstreckt sich in mächtiger Breite vom Pol zum Äquator. Seine schönsten und reichsten Länder, durchzogen von gewaltigen Höhenzügen und Stromläufen, liegen unter Breitengraden, die durch Bodenverhältnisse und Klima alle Bedingungen für eine üppige Vegetation gewähren. Die östlichen und südlichen Küstenländer sind durch große, sich tief in das Inland erstreckende Meeresbuchten zerklüftet, in welche zahlreiche schiffbare Ströme von den fernen Hochländern her nach langem Laufe durch wasserreiche Höhenzüge und Fluren ausmünden. Ein von dem japanischen Inselreiche durch den malayischen Archipel bis Ceylon um das Festland gruppiertes Kranz zahlreicher, in urwüchsiger tropischer Vegetationsfülle prangender Inseln gibt diesem gewaltigsten Kontinente der Erde eine Mannigfaltigkeit und einen Reichtum an eigenartigen Pflanzen und Pflanzenprodukten, wie sie kein anderer besitzt.

Diese Vorzüge haben das südliche Asien und die es umgrenzenden Inselgruppen seit dem Anfange der Menschengeschichte zum ältesten Schauplatz des Völkerverkehrs und des Handels gemacht, in welchem die Gewürze und Spezereien jener gesegneten Länder die hauptsächlicheren Tauschobjekte bildeten. Sie gewannen durch ihren Wohlgeruch und ihren würzigen Geschmack das Interesse der Menschen in dem Maße, daß sie durch diese Eigenschaften nicht nur allgemeinen Gebrauch, sondern auch im Religionskultus bei den Opferbräuchen der

meisten Völker Eingang und symbolische Bedeutung fanden. Damit gewannen die Aromata an Wert und ihr Verbrauch vermehrte sich stetig mit der Zunahme des Wohlstandes und des Wohllebens, sowie des Sinnes für Reinlichkeit und körperliches Wohlbefinden.

Als Ausgangspunkt eines frühen Tausch- und Warenverkehrs zwischen den ältesten Völkern des mittleren und südlichen Asiens führen die in der neueren Zeit aufgefundenen Urkunden auf das Ländergebiet zwischen dem Indus und dem Oxus. Attock, Cabura, Bactra und Marakanda scheinen die ersten größeren Stapel- und Verkehrsplätze des beginnenden Handels mit den morgenländischen Naturprodukten, wesentlich Gewürzen und Spezereien, edlen Metallen, Seide und Schmucksachen, gewesen zu sein. Nach Attock kamen die Erzeugnisse des ostwärts liegenden, sich frühe dem Völkerverkehr verschließenden chinesischen Reiches.

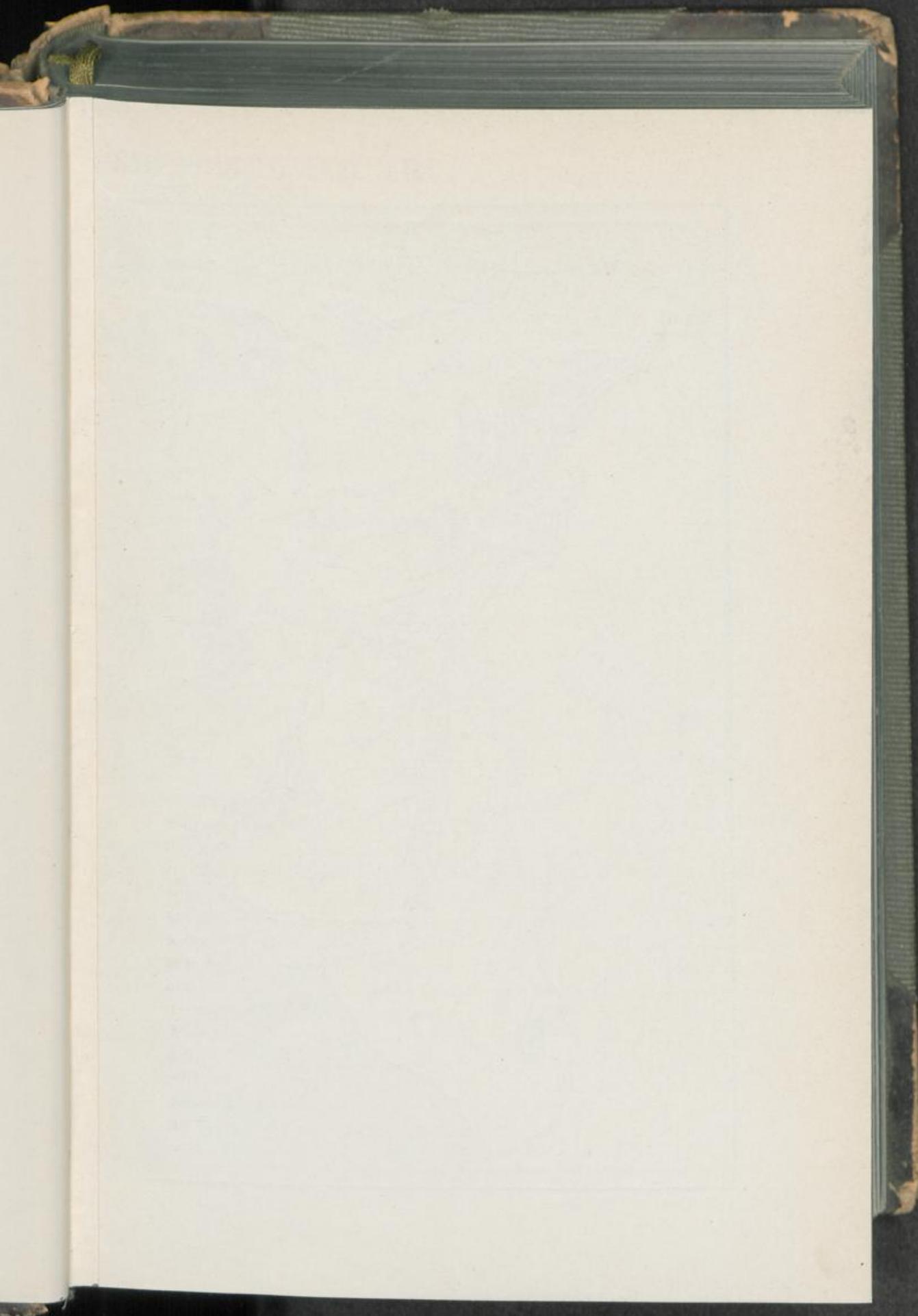
Von Attock am Zusammenflusse des Indus mit dem Kabulstrome gingen die Karawanenstraßen über Cabura (der jetzigen Hauptstadt Kabul von Afghanistan) nordwärts über Bactra, Bokhara und Marakanda (Samarkand) nach den Oxusländern und zu den Stämmen der Scythen, oder südwärts über Kandahar durch das Gebiet der Parther nach den *Pylae Caspiae* (Kaspisches Tor) und nach Ekbatana in Medien. Von dort überschritt der nach Babylon am Euphrat führende Landweg den Tigris. In späterer Zeit, als der Verkehr sich auf dem Wasserwege entwickelt hatte, führte ein Umweg zu Lande über Susa nach der Mündung des Tigris, um die Karawanengüter von hier aus den Euphrat hinauf nach Babylon zu Wasser zu befördern. Zwischen Attock und den späteren Hafenorten am Schwarzen Meer und am Mittelmeer war das schon 3000 Jahre v. Chr. bestehende Babylon im frühen Altertum der bedeutendste Durchgangs- und Handelsplatz für die von China und Indien westwärts gehenden Waren. Von Babylon aus führten die Karawanenstraßen nordwärts durch Assyrien und Armenien zum Schwarzen Meere (*Pontus Euxinus*) und westwärts durch Syrien zum Mittelländischen Meere (*Mare Internum*) und durch Palästina nach Ägypten. Trotz ihrer hochentwickelten Industrie schlossen die Ägypter ihr Land gegen fremde Völker bekanntlich in ähnlicher

Strenge ab, wie es die Chinesen taten; daher fehlten in Ägypten Handelsplätze, welche dem Zutritt fremder Kaufleute und dem Transithandel offen standen.

Während der ersten Blütezeit der Babylonier, ungefähr 2000 bis 1000 Jahre vor der christlichen Zeitrechnung, entwickelte sich ein lebhafter Karawanenhandel, welcher sich von China, Indien und Arabien bis Ägypten, Palästina, Syrien und dem *Pontus Euxinus* erstreckte.

Zu besonderer Bedeutung gelangte in diesem Zeitalter durch den Seeverkehr ihres südlichen Küstenlandes und begünstigt durch die tiefen Einschnitte des Persischen Meerbusens und des Roten Meeres, die Halbinsel Arabien. Ihre Bevölkerung trieb schon frühzeitig lebhaften Zwischenhandel mit indischen und ägyptischen Waren, die in arabische Häfen gelangten und von diesen aus mit Karawanen nordwärts nach Babylonien, Syrien und anderen Ländern gingen. Die hauptsächlichste Karawanenstraße vom südwestlichen Arabien nach Babylon, Damascus und Ägypten führte von Cane am Erythräischen Meere aus über Saba, Macoraba, Hippos und Onne nach Elath (dem jetzigen Akaba) an der nordöstlichen Spitze des Roten Meeres. Von dort ging die Straße östlich vom Jordan über Petra, Kir Moab, Ammonitis und Dan nach Damascus, nach Ägypten aber westwärts über Azab, Axomis und Meroe.

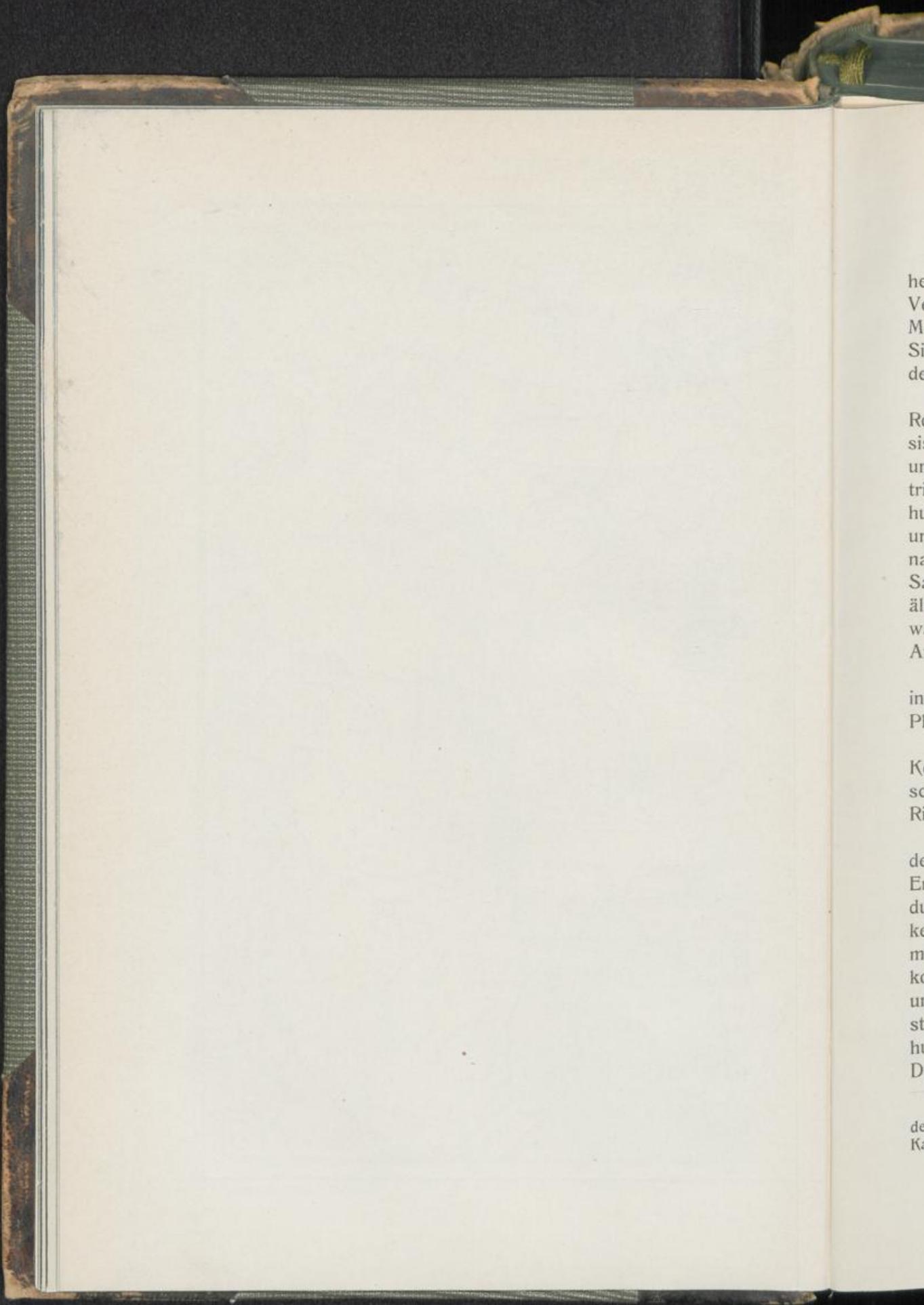
Eine allmähliche aber im Laufe der Zeit sehr bedeutende Erweiterung erfuhr der damalige Welthandel durch das ungefähr 15 Jahrhunderte vor der christlichen Zeitrechnung auf dem schmalen Küstenstriche Syriens sich ausbreitende Volk der Phönizier. Diese erwarben sich auf industriellen und Handelsgebieten eine hervorragende, als Seefahrer aber eine dominierende Stellung unter den Völkern ihrer Zeit. Die Phönizier waren das erste weitstrebende und erfolgreiche Kolonialvolk des Altertums und während vieler Jahrhunderte die hauptsächlichsten Inhaber und Beherrscher des Seeverkehrs. Sie begründeten oder erweiterten den Handel mit den Küstenvölkern des Mittelländischen Meeres, drangen durch die „Säulen des Herkules“ (Gibraltar) in das Weltmeer hinaus und erschlossen die Produkte Madeiras, der Kanarischen Inseln und der westlichen Küstenstriche Spaniens, Frankreichs, des britischen Inselgebietes und des Nordlandes bis zu den Bernsteinestaden des Baltischen Meeres.



DIE HANDELSSTRASSEN IM ALTERTUME.

(Der Gewürz- u. Spezereihandel im Altertume u. im Mittelalter)





her
Ve
Mo
Sid
des

Ro
sis
un
trie
hu
un
na
Sa
ält
wä
An

inc
Ph

Ko
sch
Ri

de
En
du
ke
me
ko
un
sta
hu
Du

den
Ka

Die Phönizier waren während ihrer nahezu eintausendjährigen hervorragenden Stellung im Seeverkehr die hauptsächlichsten Vermittler des Warenaustausches zwischen den Völkern des Morgenlandes und des Abendlandes. Ihre Handelsemporien Sidon und, vom 9. Jahrhundert an, Tyrus wurden zu Mittelpunkten des damaligen Welthandels.¹⁾

Der Seeverkehr der Phönizier erstreckte sich auch auf das Rote und das Erythräische Meer und von diesen aus in den Perischen Meerbusen. In diesem legten sie die Kolonien Arados und Tylos auf den jetzigen Bahrein-Inseln an. Diese Städte trieben vom 12. Jahrhundert bis zu ihrem Niedergange im 5. Jahrhundert vor Chr. bedeutenden Transithandel mit Waren von Indien und Ceylon nach Babylon, Damascus, Tyrus und Sidon und nach Ägypten. Eine Karawanenstraße führte von Gerra über Salma, Thaema und Madiana nach Elath und von dort auf den älteren Wegen nach Damascus, Tyrus und Sidon, sowie westwärts nach Ägypten, während der Handel nach Babylon von Arados und Tylos aus zu Wasser auf dem Euphrat oder Tigris ging.

Außer dem Schiffbau erreichten auch die Metall- und Glasindustrie, die Färbekunst und andere Gewerbebetriebe bei den Phöniziern eine hohe Entwicklung.

Eine ihrer zu großer Blüte und Machtentfaltung gelangten Kolonien, das im Jahre 846 vor Chr. gegründete Carthago, wurde schon im Laufe des folgenden Jahrhunderts die bedeutendste Rivalin des Mutterlandes.

Vom 6. bis 4. Jahrhundert vor Chr. erfuhr der Inlandhandel des westlichen Asiens eine teilweise Verschiebung durch das Emporkommen und die Macht des Perserreiches. Die alten, durch die von den Persern beherrschten Länder führenden Verkehrsstraßen wurden mit Sorgfalt gepflegt und mehrfach vermehrt. Ein weiterer Wandel in den alten Heerstraßen des transkontinentalen Handels fand durch die Eroberungszüge der Griechen unter Alexander dem Großen zu Ende des 4. Jahrhunderts v. Chr. statt, mehr aber noch durch die im Laufe des 4. und 5. Jahrhunderts nach Christus stattfindenden Völkerwanderungen. Durch Kriegszüge und andere Störungen im Handelsverkehr der

¹⁾ Bekanntlich lieferten die Phönizier um das Jahr 1000 vor Chr. auch dem Könige Salomo das Material zum Bau des Tempels in Jerusalem (1. Könige Kap. 5, 9 und 10, und 2. Chronica Kap. 2 und 9).

alten Karawanenstraßen wurde dieser vielfach auf den Strom- und Küstenverkehr gedrängt. Beim Wiedereintritt friedlicher Zustände scheint der Handel indessen immer wieder auf die herkömmlichen Karawanenstraßen zurückgekehrt zu sein.

Er erfuhr aber im Laufe der Zeit und besonders im 6. und 7. Jahrhundert nach Chr. Abkürzungen. So gingen unter anderen die Produkte der Küstenländer Chinas und Indiens und der Inseln der indischen Meere zum Teil zu Schiff über den Golf von Bengalen und über Ceylon in die Handelsemporien des Persischen Meerbusens oder des Roten Meeres, von wo sie durch Küsten- und Stromverkehr auf dem Tigris oder Euphrat, oder aber durch Karawanen weiter nordwärts oder westwärts befördert wurden. Von den nördlicheren chinesischen oder indischen Ländern gingen die Karawanen durch das heutige Ost-Turkestan auf den S. 9 angegebenen ältesten Straßen durch die Oxusländer nach dem Araxes. Anstatt nun auf diesem Flusse direkt zum Phasis und dem Schwarzen Meere weiter befördert zu werden, wurden die Waren aufwärts bis Artaxata und von dort durch Karawanen durch Persien nach kleinasiatischen Häfen befördert. Auch wurde der alte Weg von Kandahar über den Nordrand der iranischen Hochebene, ebenfalls durch persisches Gebiet führend, von den Karawanen benutzt.

Zur Zeit des oströmischen Kaisers Justinian im 6. Jahrhundert nach Chr., als unter dem Sturme der Völkerwanderung das römische Weltreich in Trümmer ging, erlebte das Perserreich unter den Sassaniden eine neue Machtentfaltung. Diese beherrschten das gesamte Ländergebiet vom Kaspischen bis zum Arabischen Meere und von dem heutigen Afghanistan bis Syrien und Armenien, sie verbesserten die alten Heerstraßen und Karawanensereien, hielten sie in gutem Zustande und förderten Handel und Verkehr, allerdings im eigenen Interesse, indem sie diese in die ihr Reich durchquerenden Straßen lenkten. Der vieljährige Wohlstand und große Luxus im römischen Weltreiche hatte den morgenländischen Handel mit Gewürzen zu ungewöhnlicher Höhe gebracht. Das damals bedeutendste abendländische Reich, das oströmische mit der Hauptstadt Konstantinopel, wurde von den Persern gezwungen, die nicht auf dem Seewege über das Mittelmeer aus dem Orient kommenden Güter aus oder über Persien zu beziehen und dafür erheblichen Transitzoll zu entrichten.

Die wichtigsten persischen Stapelplätze und Zollstätten waren damals Artaxata am Araxes, Nisibis und südlich vom Tigris Callinicum (Rakka) am Euphrat. Nach Artaxata kamen die Waren aus den Oxusländern über das Kaspische Meer, nach Nisibis teils auf der südlich vom Kaspischen Meere führenden Karawanenstraße, teils von den Küstenländern längs des Persischen Meerbusens auf dem Wasserwege des Tigris oder des Euphrat. Auf den letzteren beiden Wegen gelangten während nahezu fünf Jahrhunderten die Spezereien Chinas, Indiens und des Malayischen Archipels über Ceylon, und zum Teile auch die Arabiens in die Abendländer. Zu dieser Zeit entstand auch der für die Folge so wichtige Levantehandel.

So lange das persische Reich bestand (bis in die Mitte des 7. Jahrhunderts nach Chr.), blieben die Versuche Justinians und seiner Nachfolger, das Transitmonopol der Perser mit Hilfe des überseeischen Handels von dem Durchgange durch persisches Gebiet abzulenken, erfolglos. Es gelang ihnen nicht, einen Seeverkehr zwischen Indien und Äthiopien anzubahnen, weil persische Kaufleute die indischen Märkte besuchten und in stände waren, Inder und Chinesen von dem Verkauf ihrer Waren an neue Kunden abzuhalten. Mit der Zeit jedoch gelang es den Griechen, große Warenbezüge zu Schiff von indischen Häfen und von Ceylon, besonders aber von den gewürzreichen Küstenländern des Arabischen Meeres in die ihnen gehörenden Hafenstädte Kolumba, Akaba und Berenice am Eingange des Roten Meeres zu bringen.

Um diese Zeit gab es drei große Karawanenstraßen von China nach dem Abendlande. Sie begannen in den Stromgebieten des heutigen Hoang-ho und des Jang-tse-kiang und passierten die Wüste Gobi. Von dieser aus führte die nördliche durch die Oase Chami, dann nordwärts längs des Tién-schan Gebirges durch die heutige Dsungarei am Balkasch See und an der Stadt Talas vorüber, dann dem Syr-darja-Flusse folgend, zum Aral See und dem Kaspischen Meere.

Die mittlere Straße führte südlich vom Tién-schan Gebirge durch das nördliche Ost-Turkestan durch die Städte Chami, Turfan, Karaschar, Kutscha und Aksu nach Kaschgar, von dort weiter über den Terekpass nach Ferghana und durch die Städte Samarkand, Bokhara und Merw nach Persien.

Die südliche Straße führte von der Wüste Gobi durch das südliche Ost-Turkestan und die darin gelegenen Städte Chotan und Jarkand, dann über die Hochebene von Pamir und durch Afghanistan nach dem Pandschab (Indien) über die Pässe von Bamian und Gazni nach Multan. Die auf diesem Wege zum Abendlande gehenden Waren wurden von Multan den Indus hinab nach Daybal und von dort mit den von Indien und Ceylon kommenden Gütern auf dem Seewege weiter befördert.

Während des 7. und 8. Jahrhunderts nach Chr. trieben die Araber bedeutenden Seehandel mit Indien und China, besonders mit Gewürzen und Spezereien, welche sie für den massenhaften Gebrauch der luxuriösen Höfe der Kalifen und der byzantinischen Kaiser lieferten. Die hauptsächlichsten Handelsemporien zwischen China und Arabien befanden sich damals auf der Halbinsel Malakka, wohin auch die Produkte von Java und anderen Sunda-inseln gebracht wurden. Später konzentrierte sich dieser Handel in der wahrscheinlich auf der Ostküste von Malakka gelegenen Stadt Kalah. Im 10. Jahrhundert nach Chr. bestand zwischen Kalah und der Stadt Siraf an der Ostküste des Persischen Meerbusens ein regelmäßiger von Arabern wie von Chinesen unterhaltener Handelsverkehr. Die Chinesen durchquerten von der Nordspitze der Insel Sumatra bis Ceylon den Golf von Bengalen.

Auch siedelten sich arabische Kaufleute auf der Malabar-küste, auf Ceylon und in den indischen Küstenstädten an. Daybal an der Mündung des Indus war vom 8. bis 10. Jahrhundert nach Chr. der bedeutendste Handels- und Hafenort Indiens. Es war das hauptsächlichste Emporium für die Produkte des Indusgebietes und des Pandschab einerseits und Mesopotamiens, Persiens und Arabiens andererseits. Für die Erzeugnisse der nördlichen Länder Indiens war Multan am Dschelamstrome im Pandschab der erste größere Sammelplatz, überdem ein von den Hindus verehrter und vielbesuchter Wallfahrtsort.

Ferner wurden vom 8. Jahrhundert an Suhar und Maskat am Eingange zum Persischen Meerbusen, neben Daybal, bedeutende Konkurrenzhäfen für den indischen und chinesischen Handel mit den Abendländern, während Aden am Eingange zum Roten Meere der wichtigste Hafen- und Handelsort für die Waren von Yemen, Hedschas, Äthiopien und Ägypten wurde.

Außerdem führten Karawanenwege von Indien nach Persien durch Seïstan, und ein anderer über Gazni und Kabul nach Afghanistan.

Um den um die Mitte des 14. Jahrhunderts vor Chr. von den ägyptischen Pharaonen Sethos I. und Ramses II. schon einmal hergestellten Seeweg vom Roten zum Mittelländischen Meere wiederzugewinnen, versuchte der Pharao Necho gegen Ende des 7. Jahrhunderts vor Chr. einen neuen Kanal von Bubastis am Nil nach Patumos am arabischen Meerbusen zu bauen; er wurde aber erst um das Jahr 500 vor Chr. von Darius Hystaspis vollendet und von den Ptolomäern erweitert und verbessert, war aber noch vor Anfang der christlichen Zeitrechnung wieder versandet. Unter dem Kalifen Omar wurde der Kanal im 7. Jahrhundert nach Chr. von Kairo aus zum Roten Meere nochmals hergestellt, bestand dann aber kaum ein Jahrhundert.

Sonst aber gab es vom 7. bis zum 12. Jahrhundert nach Chr. mehrere Landwege über die heutige Enge von Suez. Der erste folgte der Richtung des alten versandeten Kanals vom Roten Meere nach Kairo, von wo aus die Güter auf dem Nil und auf Seewegen weiter gingen. War ein Passieren der Waren durch Alexandrien nicht erforderlich, so wurde die kürzere Route über den Isthmus von Kolsum nach Pelusium (Faramiah) vorgezogen. Damascus und Jerusalem waren damals bedeutende Handelsplätze, in denen auch ein Austausch der morgenländischen Waren mit den dorthin kommenden Kaufleuten von Mekka einerseits und von Tripolis, Beirut, Tyrus und Akkon andererseits stattfand.

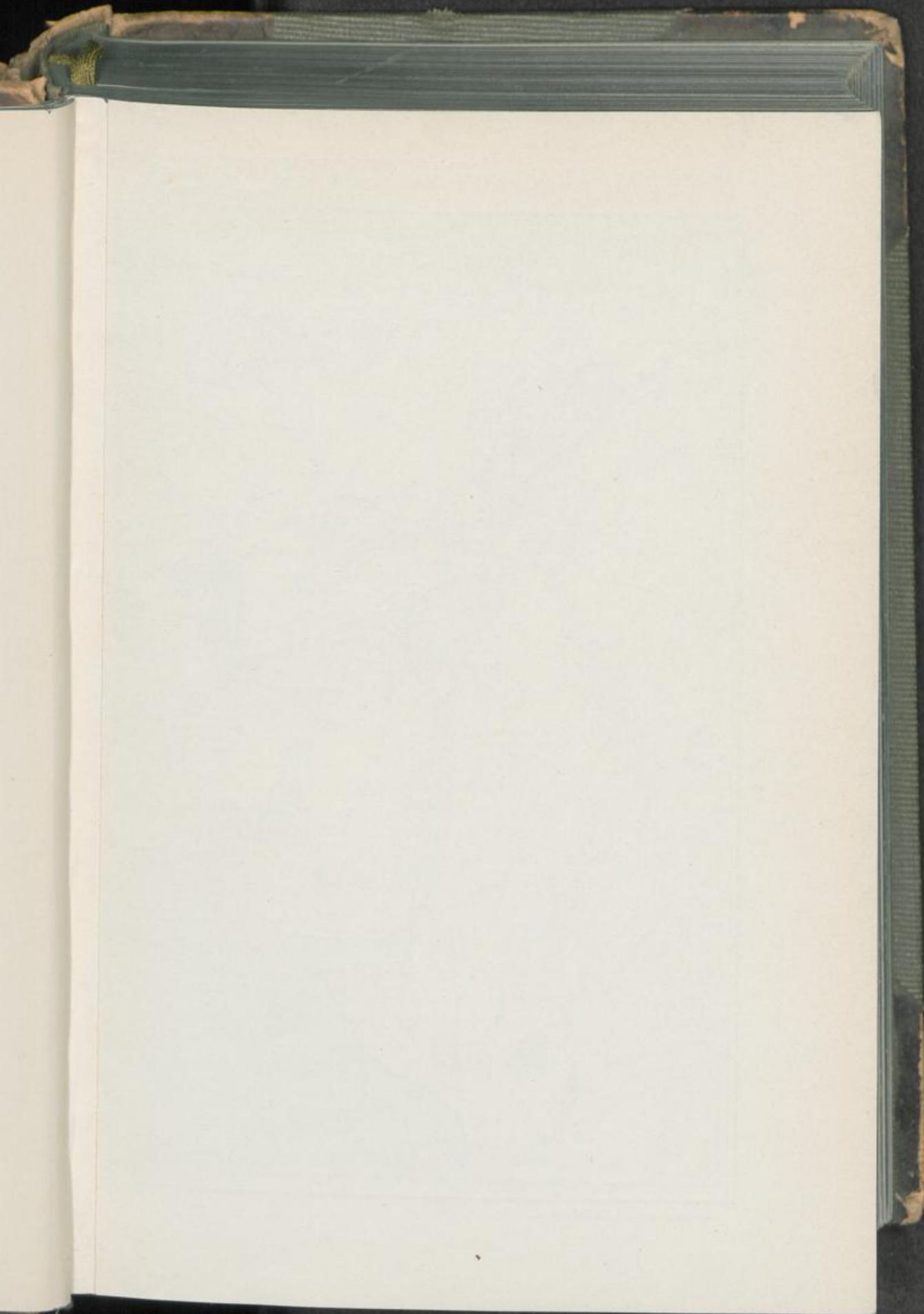
Syrien und Ägypten waren vom 7. bis zum 12. Jahrhundert nach Chr. Ausgangspunkte für einen regen Seeverkehr längs der nordafrikanischen Küste bis nach Marokko und Spanien; besonders bedeutend wurde dieser Handel für Gewürze und Spezereien, obwohl er eine Zeit lang durch religiöse Gebote der Mohamedaner gegen den Verkehr mit christlichen Völkern beschränkt wurde. Ebenso blühte er bald bei den Griechen, die Gewürze und Spezereien, darunter wohl auch schon Rosenwasser und aromatisierte fette Öle von Antiochien, Alexandrien und Trapezunt nach Konstantinopel, Thessalonich und Cherson holten. Trapezunt war schon im 10. Jahrhundert nach Chr. ein

bedeutender Stapelplatz für die Drogen Indiens und Arabiens, sowie für die Wohlgerüche Persiens. Die Griechen bezogen aber nur den eigenen sehr bedeutenden Bedarf an diesen Luxusprodukten, ohne damit weiteren Handel mit anderen Völkern zu treiben.

Vom 10. bis 15. Jahrhundert nach Chr. lag der Mittelmeerhandel größtenteils in den Händen italienischer Städte. Im 10. und 11. Jahrhundert waren Bari, Salerno, Neapel, Gaëta, und vor allem Amalfi, Pisa und Venedig die Hauptträger dieses Handels. Der zu hoher Blüte gelangte Levantehandel hatte vom 12. bis zum 15. Jahrhundert seinen Schwerpunkt in Venedig und Genua. In der Levante selbst war vom 12. bis 13. Jahrhundert während der Kreuzzüge Akkon an der Küste von Palästina der bedeutendste Handelsplatz. Als auch diese Stadt als letzter Besitz der Christen im Jahre 1291 in die Hände der Mohammedaner fiel, wurden Famagusta auf Cypern, für längere Zeit auch Lajazzo an der Meeresbucht von Alexandrette, bis zum 15. Jahrhundert die Haupthandelsplätze in der Levante. Die letztere Hafenstadt war ein Knotenpunkt des Verkehrs der abendländischen und der aus Asien kommenden Kaufleute.

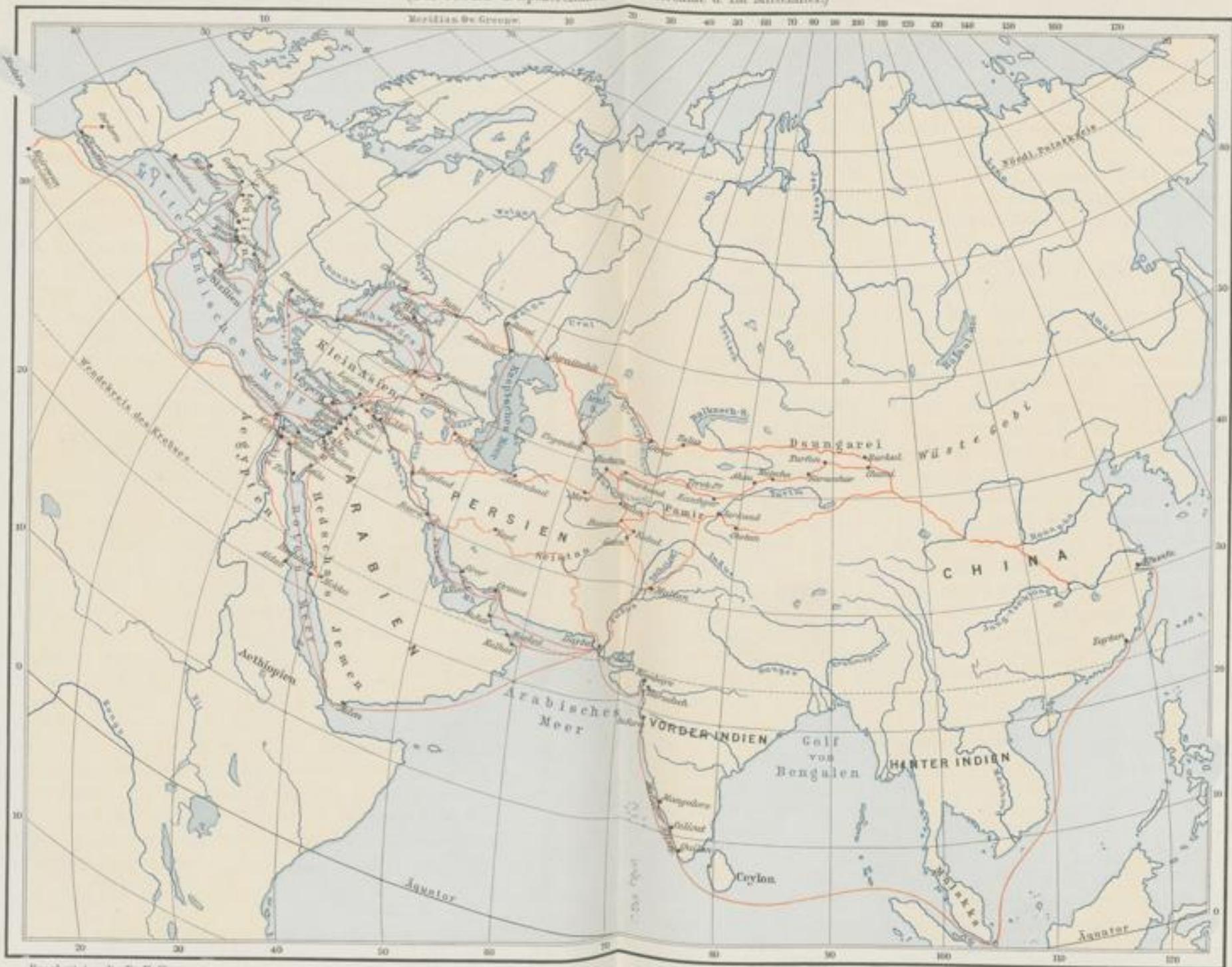
Bagdad und Basra am Euphrat, bis dahin die Hauptstapelplätze für den Transithandel, verloren gegen Ende des 13. Jahrhunderts ihre mehrere Jahrhunderte währende kommerzielle Bedeutung an die neu emporsteigende Hauptstadt Persiens, Tebriz, in der Nähe des Kaspischen Meeres. Als Ägypten im 13. und 14. Jahrhundert die feinen indischen Gewürze und Spezereien hoch besteuerte, wurde ihr Überlandtransport mehr und mehr durch Persien über Bagdad oder Tebriz nach Lajazzo und Trapezunt abgelenkt.

Im Persischen Meerbusen wurde während des 14. Jahrhunderts nach Chr. die Inselstadt Ormuz ein Emporium der von Indien und Ceylon nach dem Abendlande gehenden Waren und behauptete diese Stellung bis zur Eroberung durch die Portugiesen im Anfange des 16. Jahrhunderts. Die wichtigeren Häfen längs der Westküste Indiens waren damals Mangalore, Calicut und Quilon. Zu diesen gelangten aus dem Hinterlande Ingwer, Zimt, Cardamom, Pfeffer, Nelken, Muskatnüsse, Sandelholz, Aloeholz, Indigo etc. in großer Menge, sowie von chinesischen Häfen und den Inseln der Indischen Meere reiche Zufuhren an diesen und ähnlichen Drogen.



DIE HANDELSSTRASSEN IM MITTELALTER.

(Der Gewürz- u. Spezereihandel im Altertume u. im Mittelalter.)



Bearbeitet v. Dr. Fr. Hoffmann.

Druck v. Emil Loh, Leipzig.

nach
als
Kara
Schu
Euro
gäng
europ
den

Unru
verke
des S
Trans
stant
ihnen
unter
lor u

D
und i
Aden
Knote
Aben
leicht
beförd
Beste
Dieser
durch
Krim

S
verkel
und i
straße
Afrika
die Er
busen,
lichen
Bahne

Am Ende des 13. und am Anfange des 14. Jahrhunderts nach Chr. wurde der direkte Verkehr, und zwar mehr zu Lande als zu Wasser, zwischen Europa und China sehr rege. Die Karawanenstraßen durch das mittlere Asien waren unter dem Schutze der Mongolen im allgemeinen sicher, und es war den Europäern auch der größere Teil des chinesischen Reiches zugänglich. In diese Zeit fällt auch der Aufenthalt des ersten europäischen Weltreisenden Marco Polo in China, Indien und den Inseln des Indischen Ozeans.

Nach der Mitte des 14. Jahrhunderts verminderte sich durch Unruhen und Eroberungszüge in Zentralasien der Überlandverkehr mit China. Tebriz blieb aber noch bis zur Auffindung des Seeweges um Afrika zu Ende des 15. Jahrhunderts für den Transithandel ein bedeutender Verkehrsort. Die Eroberung Konstantinopels durch die Türken im Jahre 1453 ermöglichte es ihnen den Handel der Italiener über Trapezunt und die Krim zu unterbrechen und bald völlig abzuschneiden. Auch Cypern verlor um jene Zeit die frühere Bedeutung für den Levantehandel.

Dagegen hob sich der Handel Ägyptens am Ende des 14. und im Laufe des 15. Jahrhunderts nochmals bedeutend. Anstatt Aden wurde Dschidda, der Hafen Mekkas, der hauptsächlichste Knotenpunkt des Handels aus den indischen Meeren mit dem Abendlande. Von hier aus wurden schwere Waren zu Wasser, leichtere durch Pilgerkarawanen bis Tor auf der Sinaihalbinsel befördert. Ein Teil dieses Handels wurde wegen der hohen Besteuerung durch die Ägypter zeitweilig nach Syrien abgelenkt. Dieser Verkehr entwickelte sich durch die Einnahme von Lajazzo durch die Türken im Jahre 1347, sowie durch die Eroberung der Krim im 15. Jahrhundert noch für kurze Zeit weiter.

So erfuhren im Laufe mehrerer Jahrtausende der Handelsverkehr der Völker Asiens und später auch Afrikas und Europas und ihre im Laufe langer Zeiträume entstandene Verkehrsstraßen manchen Wandel. Als endlich mit der Umschiffung Afrikas durch die Portugiesen im Jahre 1498 nach Chr., durch die Eroberung von Ormuz, dem Schlüssel zum Persischen Meeresbusen, und durch ihren ausgedehnten Seeverkehr die herkömmlichen Handelswege nach dem Abendlande größtenteils auf neue Bahnen übergingen, verminderte sich nach und nach der alte

Karawanentransport. Die einstigen wohlgepflegten Heerstraßen verfielen im Laufe späterer Jahrhunderte, die Schiffe der Meere ersetzten die herkömmlichen „Schiffe der Wüste“, die Kamele der Karawanenzüge.

Vom 16. Jahrhundert an wurde das Meer die bevorzugte Heerstraße des Weltverkehrs. Damit verlor auch der für viele Jahrhunderte blühende und die Handelsmetropolen Italiens und anderer Mittelmeerländer bereichernde Levantehandel an Bedeutung.

Zahlreiche Trümmer prachtvoller Bauwerke von einstmals mächtigen Städten und Handelsplätzen, und die von dem Sande der Jahrhunderte bedeckten Spuren ehemaliger Heerstraßen und Karawansereien auf den weiten Höhen- und Steppenländern des westlichen Asiens und der arabischen Halbinsel bekunden der Nachwelt die einstmalige Größe und Handelsblüte der meistens nur noch dem Namen nach in der Geschichte fortlebenden Völker.

Die dem Welthandel als erste Grundlage dienenden Gewürze und Spezereien der Länder des südlichen Asiens und der Inselreiche der indischen Meere aber haben ihren Wert über allem Wandel der Menschengeschichte unvermindert forterhalten. Derselbe würzige Zimt, die Nelken, Muskatnüsse und Cardamom, der Pfeffer und Ingwer und andere von alters her gebrauchte und hochgeschätzte Gewürze, Weihrauch und Myrrhe, Benzoe und ähnliches Räucherwerk, Campher, Sandel- und Aloeholz und andere in immer größerer Anzahl in Gebrauch gelangte wohlriechende Pflanzenstoffe gedeihen nach Jahrtausenden in den sonnigen Ländern und Inseln des Morgenlandes noch heute in urwüchsiger Fülle.

Sie werden aber nicht mehr in langen Karawanenzügen über die asiatischen Hochländer und Steppen dem Abendlande zugeführt, sondern durch die schmucken Segler und eilenden Dampfer der Weltmeere, und durch die Güterwagen auf den die Kontinente umspannenden Stahlschienen in alle Länder getragen, um in ursprünglichem Zustande, oder in konzentrierter, durch die Riesendestillierapparate der modernen chemischen Industrie geläuterter Form, in der Hütte wie im Palast, den Menschen nutzbar zu sein.
