

Götz Simmer

Karawanenwege, Kaufleute und Handelskompanien: Aspekte des iranischen Handels in der frühen Neuzeit

Iran - eine zentrale Region im europäisch-asiatischen Handel

Iran nimmt aufgrund seiner geographischen Lage eine zentrale Stellung im Handel zwischen Asien und Europa ein. Diese natürliche Gegebenheit führte bereits in antiker Zeit im Bereich des Königreiches Urartu in Nordwestiran zur Ausbildung eines Wegenetzes, das verschiedene urartäische Befestigungen und Siedlungen miteinander verband¹. Im Verlauf der Zeit wurde das Karawanenwegenetz in Iran, dem steigenden Bedarf des Handelsverkehrs und hier vor allem des Fernhandels folgend, unter den verschiedenen Herrschern und Dynastien weiter ausgebaut.

Im folgenden soll der Versuch unternommen werden, die Entwicklung des Karawanenwegenetzes in Verbindung mit der des Fernhandels zu betrachten. Hierzu soll chronologisch vorgegangen werden, wobei die Darstellung mit der Mongolenzeit einsetzt, das Schwergewicht jedoch auf den Entwicklungen des späten 16. und frühen 17. Jahrhunderts liegt. Auch die geopolitische Lage der Zeit soll einbezogen werden - so wird beispielsweise zu fragen sein, welche äußeren und welche inneren Entwicklungen dazu führten, daß Iran in dieser Zeit in den Einflußbereich europäischer Mächte geriet. Anschließend wird sich ein Ausblick auf die weitere Entwicklung im 17. und 18. Jahrhundert.

Die Ursprünge des Karawanenwegenetzes in Iran

Das Karawanenwegenetz entwickelte sich aufgrund zweier Gegebenheiten. Zum einen bestand das Bedürfnis, Handelsgüter über weite Strecken zu den verschiedensten Zielorten zu transportieren. Zum anderen führten die Routen, denen man dabei folgte, häufig durch wenig besiedelte Gebiete². Der Transport von Handelsgütern mithilfe größerer Gruppen

¹Wolfram Kleiss: Die Karawanenwege in Iran aus frühislamischer Zeit. In: Societas Iranologica Europaea (Hrsg.): Transition Periods in Iranian History. Actes du Symposium de Fribourg-en-Brisgau (22-24 Mai 1985) Leuven 1987, S. 141-149. [= Cahiers de Studia Iranica 5 (1987)]. Hier: S. 141, 142

²Bert G. Fragner: Caravan. In: Yarshater, Ehsan (Hrsg.): Encyclopaedia Iranica. Bd. IV. London - New York 1990, S. 795-798. Hier: S. 795

von Lasttieren war die ökonomisch sinnvollste Lösung. Derartige Transporte benötigten allerdings eine gewisse Infrastruktur zur Versorgung und zum Schutz der Reisenden.

Als Reaktion auf die eingangs skizzierten Bedürfnisse und natürlichen Gegebenheiten kam es im Zuge einer mehrhundertjährigen Entwicklung zur Ausbildung eines Systems von Karawanenwegen, die diesen Anforderungen weitgehend Rechnung trugen. In ihrer Gesamtheit bildeten etliche der kleineren Wegstrecken die verschiedenen Routen der Seidenstraße. Durch Iran verlief die von Haussig³ so bezeichnete Südroute der Seidenstraße mit ihren Abzweigungen.

Sie entstand in ihrer Gesamtheit als System von Handelswegen, das eine weiträumige Ost-West-Verbindung darstellte, im achten und siebten Jahrhundert vor Christus⁴. Man kann jedoch davon ausgehen, daß in dieser Zeit ein System von Handelswegen als solches funktionsfähig wurde, kleinere Einheiten aber schon weit zuvor bestanden⁵.

Der Handel während der mongolischen Herrschaft über Iran - erste genauere Kenntnisse über Handel und Handelswege gelangen nach Europa

In Europa hatte man bereits im 13. Jahrhundert Informationen über Iran und seine Handelsgüter gewonnen. Diese frühen Reisen wurden von Einzelnen durchgeführt. Sie beobachteten und sammelten eher Informationen, als daß sie sich selbst im Handel engagierten. Zunächst waren es Mönche, die in päpstlichem Auftrag zu Missionszwecken oder um diplomatische Beziehungen aufzubauen nach Iran geschickt wurden. Der Dominikaner André de Longjumeau war vom Papst 1245-1247 zunächst zur Mission zu den Il-Hänen gesandt worden, in den Jahren 1249 bis 1251 wurde er von Zypern aus nochmals nach Iran gesandt, dieses Mal in diplomatischer Mission für Ludwig den Heiligen⁶. Er bereiste, wie einer

³Hans Wilhelm Haussig: Die Geschichte Zentralasiens und der Seidenstraße in islamischer Zeit. Darmstadt 1988. Anhang, Karte I

⁴H. W. Haussig: Die Geschichte Zentralasiens und der Seidenstraße in islamischer Zeit, S. 24

⁵Siehe hierzu Abbildung 1 auf Seite 8.

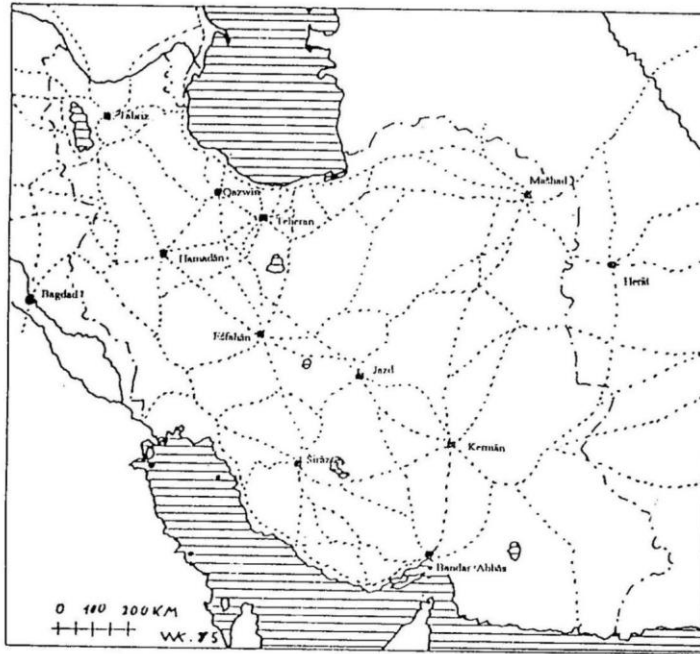


Abb. 1: Modifiziert nach: Wolfram Kleiss: Die Karawanenwege in Iran aus frühislamischer Zeit. In: Societas Iranologica Europaea (Hrsg.): Transition Periods in Iranian History. Actes du Symposium de Fribourg-en-Brigau (22-24 Mai 1985) Leuven 1987, S. 141-149. [= Cahiers de Studia Iranica 5 (1987)]. Hier: S. 142

¶Eberhard Schmitt (Hrsg.): Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion. Bd. I: Die mittelalterlichen Ursprünge der europäischen Expansion. München 1986, S. 100

seiner Nachfolger, der Franziskaner Wilhelm von Rubruk überlieferte, die Süd- und die Ostseite des Kaspischen Meeres⁷.

Waren die Erkenntnisse, die die Mönche gewannen, eher einem kleinen Kreis zugänglich und weniger auf den Handel in Iran bezogen, so wurden nach der Reise des Marco Polo (1254 - ca. 1324) diese Informationen weiten Kreisen zugänglich, da er seine Erlebnisse, nachdem er 1298 in genuesische Gefangenschaft geraten war, durch den Pisaner Rusticello niederschreiben ließ⁸. Marco Polo war 1271 mit seinem Vater Nicolò und seinem Onkel Maffeo nach Asien aufgebrochen. Die drei Reisenden durchquerten zunächst das selğukische Kleinasien und gelangten dann in das Reich der İl-Hāne, von wo aus sie zu ihrem eigentlichen Ziel nach Peking weiterreisten.

In Iran interessierte sich Marco Polo anscheinend in erster Linie für den Handel. Er schrieb: "Das Land zeichnet sich durch seine außerordentlich schönen Pferde aus, von denen viele nach Indien gebracht und dort zu hohen Preisen verkauft werden. Auch die größten und schönsten Esel der Welt findet man hier; sie werden oft zu noch höheren Preisen als die Pferde gehandelt, weil sie leichter zu füttern sind, schwerere Lasten tragen und an einem Tage weiter kommen als Pferde und Maulesel, die nicht annähernd so widerstandsfähig sind. [...] Die Kaufleute dieser Länder führen Pferde nach Ormus und anderen Plätzen an der Küste des Indischen Meeres, wo sie von denen gekauft werden, die sie nach Indien bringen."⁹ Im folgenden berichtet Marco Polo von Jazd und den Seidenstoffen, die dort hergestellt werden¹⁰.

Aus dem Bericht des Marco Polo geht hervor, daß Händler und Reisende in Iran zu dieser Zeit recht günstige Bedingungen vorfanden. Das il-hānische Regime war relativ stabil, es existierte eine Zentralmacht, die die Verantwortung für Schutz und Erhalt des Karawanenwegenetzes übernahm. Für Marco Polo erwies sich die herrschende politische Großwetterlage als günstig für seine Reise durch Iran: Der zu dieser Zeit herrschende İl-Hān Abaqa hatte bereits 1267 begonnen, wieder diplomatische Be-

⁷a.a.O., S. 100

⁸a.a.O., S. 103

⁹Marco Polo: Von Venedig nach China. Die größte Reise des 13. Jahrhunderts. Tübingen 1972. Ed. v. Theodor Knust, S. 57, 58

¹⁰a.a.O., S. 58

ziehungen zum Westen aufzunehmen¹¹. Es waren Verhandlungen geführt worden zwischen einer Gesandtschaft des englischen Kronprinzen Edward und dem Īl-Hān, die zu einer gewissen militärischen Zusammenarbeit gegen die Mamluken geführt hatten¹². Des weiteren waren zu dieser Zeit bereits venezianische Händler der Familie Vilioni in Tabriz aktiv, was im Januar 1271 zu einem Handelsvertrag zwischen dem Īl-Hānāt und der Republik Venedig führte¹³.

Waren bei Marco Polo neben sachlichen Schilderungen auch außerordentlich phantastische Berichte enthalten, so wurde das Wissen über den Handel mit Iran recht bald gewissermaßen kodifiziert und dem Kreis der im Fernhandel engagierten Kaufleute in größerem Rahmen zugänglich gemacht. In der ersten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts entstanden in Italien zahlreiche Kaufmannshandbücher, die ihre Benutzer sachlich und detailreich informierten. Zu nennen ist hier beispielsweise das Buch des Francesco Balducci Pegolotti ("La Pratica della Mercatura"¹⁴), das um 1338 entstand. Es wird erkennbar, daß sich der Handel von Europa aus zu dieser Zeit auf Nordwestiran beschränkte. Pegolotti gibt detailliert die Route von Tana (Asow), das von 1270 bis 1475 genuesisch war¹⁵, bis Tabriz an. Er berichtet, welche Güter dort gehandelt werden und nennt hier Gewürze, Seide, Indigo, Korallen, Bernstein, Quecksilber, leichte Wollstoffe und Perlen¹⁶. Es fällt auf, daß Pegolotti zwar den Weg bis Tabriz detailliert beschreibt, es für die Weiterreise aber mit einem Kapitel "Ratschläge für die Reise nach Gattaio [=Nordchina, G.S.]"¹⁷ bewenden

¹¹Michael Weisers: Die Mongolen in Iran. In: Michael Weisers (Hrsg.): Die Mongolen. Beiträge zu ihrer Geschichte und Kultur. Darmstadt 1986, S. 300-344. Hier: S. 308

¹²Siehe hierzu: Steven Runciman: Geschichte der Kreuzzüge. München 1989, S. 1115, 1116

¹³M. Weisers: Die Mongolen in Iran, S. 310

¹⁴Francesco Balducci Pegolotti: La Pratica della Mercatura. Cambridge, Mass. 1936; New York 1970 (repr.). Ed. v. Allan Evans

¹⁵E. Schmitt (Hrsg.): Dokumente, Bd. I, S. 117

¹⁶F. B. Pegolotti: La Pratica, S. 26

¹⁷"Avisamento del Viaggio del Gattaio". F. B. Pegolotti: La Pratica, S. 21-23

läßt. Vielfach berichtet er darin vom Hörensagen¹⁸. Generell stuft er den Weg jedoch als sehr sicher ein - "demzufolge, was die Kaufleute, die ihn benutzt haben, berichten"¹⁹. Tatsächlich beruhte diese Einschätzung auf den Informationen, die Händler, die Jahre zuvor diese Reise gemacht hatten, überliefert hatten, denn zur Zeit der Abfassung des Handbuchs brach die Herrschaft der İl-Hane zusammen und die Reise durch Iran wurde aufgrund der fehlenden Zentralmacht risikoreich. Anscheinend gelangten aber auch bis zu dieser Zeit italienische Händler in erster Linie bis Tabriz, wo sie Waren, die auf dem Wege des inneriranischen Handels dorthin gelangt waren, übernahmen.

Der Handel im 15. Jahrhundert

Nachdem im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts Timur Chorasán erobert hatte, gewannen europäische Gesandte an seinem Hof aus eigener Anschauung Kenntnisse über Handel und Handelswege in dieser Region. Im Auftrage Enrique III. von Castilien (reg. 1390-1407) reiste der Hidalgo Ruy González de Clavijo an den Hof Timurs in Samarkand. Clavijo, der am 22. Mai 1403 von Cádiz aus aufbrach, führte ein Reisetagebuch, in dem er detailliert seine Erlebnisse, verbunden mit allgemeinen politischen Hintergrundinformationen niederlegte²⁰.

Clavijo reiste über Tabriz, Sultāniye, Qazvīn, Teheran, Nišāpur und Mašhad nach Samarkand. Aus Sultāniye, das als Residenzstadt des Mirān Šāh von großer ökonomischer Bedeutung war²¹, berichtete er: "[...] Every year, especially in the months of June, July and August, very large caravans of camels arrive, with great quantities of merchandize. [...] This city has a great traffic, and yields are a large revenue to the lord. Every

¹⁸"E ragionasi che...". a.a.O., S. 22, 23

¹⁹a.a.O., S. 22

²⁰Ruy González de Clavijo: *Life and Acts of the Great Tamerlane, with a Description of the Lands of his Empire and Lordship*. Ed. v. Clements R. Markham unter dem Titel: *Narrative of the Embassy of Ruy González de Clavijo to the Court of Timour at Samarcand A.D. 1403-1406*. New York 1859; 1970 (repr.)

²¹Ronald W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*. In: Peter Jackson (Hrsg.): *The Cambridge History of Iran*. Bd. VI: *The Timurid and Safavid Periods*. Cambridge 1986, S. 412-490. Hier: S. 415

year many merchants come here from India, with spices, such as cloves, nutmegs, cinnamon, manna, mace, and other precious articles, which do not go to Alexandria. Also all the silk made in Gheelan comes here, and Gheelan ist a province near the sea of Bakou, where much silk is made every year. [...]"²².

Ein weiteres Kapitel seiner Aufzeichnungen behandelt Chorasān²³. Clavjo berichtete von einer Region, in der die Spuren der vorangegangenen Eroberungen noch zu erkennen waren, in der der Handel aber wieder, von der Obrigkeit gestützt, einen starken Aufschwung nahm²⁴. Der spanische Gesandte beobachtete entvölkerte Siedlungen²⁵, doch das Postsystem war voll funktionsfähig, was auch den Gesandten zugute kam, da sie an den entsprechenden Straßenposten jeweils mit frischen Pferden ausgestattet wurden²⁶. Diese Posten standen jedoch nur für den offiziellen Gebrauch zur Verfügung. Die Ausstattung der Karawanenwege mit Karawansarails war offensichtlich nicht sehr üppig: Die Reisenden waren zumeist darauf angewiesen, nachts eine Ansiedlung zu erreichen, vielfach mußten sie unter freiem Himmel übernachten. Nur an einer Stelle schilderte Clavjo eine Übernachtung in einem Karawansarail östlich von Mašhad²⁷. Es fällt auf, daß Clavjo in bezug auf Westiran von einem ausgeprägteren Handelsverkehr und einer besseren Infrastruktur für die Reisenden berichtete, als dies anscheinend in Chorasān der Fall war²⁸. Offensichtlich war man aber von Seiten der Obrigkeit daran interessiert, in Chorasān eine derartige Infrastruktur wieder zu installieren: "[...] and he [Timur] caused great houses to be built in uninhabited places, where horses and provisions were supplied by the nearest towns and villages"²⁹.

²²R. González de Clavijo: *Life and Acts of the Great Tamerlane*, S. 93

²³a.a.O., S. 102-118

²⁴Siehe hierzu auch: R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 413

²⁵R. González de Clavijo: *Life and Acts of the Great Tamerlane*, S. 108

²⁶a.a.O., S. 105

²⁷a.a.O., S. 114

²⁸a.a.O., S. 91-101

²⁹a.a.O., S. 105

Auch Ambrosio Contarini, der Gesandte der venezianischen Signoria bei Uzun Hasan, erstellte einen Bericht über seine Mission im Jahre 1473 bis 1477. Darin schilderte er unter anderem, welche Erkenntnisse er über den inneriranischen Handel, der durch Tabrīz floß, gewinnen konnte. Er berichtete: "It [Tabrīz] contains many bazaars. A great quantity of silk passes through in caravans, bound for Aleppo, and there are many light articles of silk from the manufactures of Jesdi, and a great deal of fustian and merchandise of almost every kind. Of jewels I heard no mention"³⁰. Es läßt sich feststellen, daß europäische Reisende in dieser Zeit zumeist bis Tabriz oder Sultāniye, dessen Bedeutung aber gegen Ende des 15. Jahrhunderts stark gesunken war³¹, gelangten und über diese Städte detailliert informiert waren. Tatsächlich waren Reisen europäischer Händler bis nach China, wie zur Zeit der Polos, ab 1368 im Zuge der Installation der Ming-Dynastie in China, die das Land gegenüber Fremden abschloß, kaum noch möglich. Kaufmännisch war somit ein Vordringen über Tabrīz hinaus nach Osten nicht gewinnbringend. Durchaus bekannt gewesen sein dürfte auch die Route von Tabrīz über Sultāniye, Qom, Kāšān, Jazd und Kermān zur Straße von Hormuz. Hier verlief eine Hauptkarawanenstraße³², die von großer Bedeutung für den kombinierten See- und Landhandel mit Indien war; eine Verbindung, die bei den europäischen Händlern auf großes Interesse stieß. Die Polos überwand die Strecke von Tabriz zum Ausgang des Golfes ebenso wie kurze Zeit später Johann von Monte Corvino³³.

Der Handel im 16. und 17. Jahrhundert - europäische Mächte engagieren sich in Iran

Für die weiteren Betrachtungen ist es vonnöten, zunächst zwei Voraussetzungen näher zu beleuchten. Zum einen handelt es sich dabei um den Beginn der zunächst von den iberischen Mächten Portugal und Spanien

³⁰Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. New York 1873; 1970 (repr.). Ed. v. Lord Stanley of Alderley, S. 127

³¹R. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 417

³²Alfons Gabriel: Die Erforschung Persiens. Die Entwicklung der abendländischen Kenntnis der Geographie Persiens. Wien 1952, S. 33

³³a.a.O., S. 39

getragenen europäischen Expansion, zum anderen um die Machtübernahme in Iran durch die Safaviden (1501 bis 1722) und hier insbesondere die Konsolidierung des Territoriums unter Šāh ʿAbbās I. (reg. 1586 bis 1628).

Die portugiesische Expansion hatte mit der Einnahme Ceutas im Jahre 1415 begonnen. Bereits 1455 wurden die Portugiesen und insbesondere der Christusorden als Träger der Expansion in der Bulle "Romanus Pontifex" ermächtigt, die Länder "usque ad Indos"³⁴ in Besitz zu nehmen. In den folgenden sieben Jahrzehnten wurde auf der Suche nach den Gewürzhandelsplätzen die afrikanische Westküste umrundet, bis 1488 schließlich Bartolomeu Dias das Kap der guten Hoffnung umsegelte und damit den Weg nach Indien öffnete. In den folgenden zehn Jahren trat in der Expansion eine Verzögerung ein: In Marokko war es seit 1487 zu heftigen Kämpfen gekommen, 1491 war der portugiesische Kronprinz gestorben und 1492 stand Portugal vor der Einwanderung der aus Spanien vertriebenen Juden³⁵. Des Weiteren ließ in demselben Jahr das Bekanntwerden der Entdeckung des Kolumbus für kurze Zeit weitere Fahrten auf der Ostroute unnötig erscheinen. Erst zehn Jahre später, 1498, erreichte Vasco da Gama tatsächlich Indien. Nun, da beide iberischen Mächte in der Expansion aktiv waren, stellte sich die Frage, wie man hier eventuelle Kollisionen vermeiden konnte.

In Spanien war es 1469 durch die Heirat von Isabel I. von Castilien und Ferdinand II. von Aragón zur Verbindung der beiden Königreiche gekommen. In der Folge kam die Reconquista zum Abschluß, 1492 fiel Granada. Nach der Auffindung Amerikas durch Kolumbus im selben Jahre war man auch in Spanien an einer Regelung der Interessensphären mit Portugal interessiert.

Auf diesem Hintergrund kam es 1494 zum Vertrag von Tordesillas, in dem die Grenze bei 46° 30' westlicher Länge - in der Zeit ging man von 370 Leguas westlich der Kapverdischen Inseln aus - gezogen wurde. Die Gebiete östlich davon sollten dem portugiesischen Einfluß unterliegen, die westlich dieser Linie gelegenen dem spanischen. 1494 war man davon ausgegangen, daß die Demarkationslinie von Tordesillas explizit im

³⁴Bulle "Romanus Pontifex". Ediert in: Monumenta Henricina. Ed. v. d. Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique. 15 Bde. Coimbra 1960-1974. Hier: Bd. XII (1454-1456). Coimbra 1971, S. 71-79. Insbesondere: S. 74

³⁵Wolfgang Reinhard: Die Geschichte der europäischen Expansion. 4 Bde. Stuttgart 1983-1990. Hier: Bd. I: Die alte Welt bis 1818. Stuttgart 1983, S. 49

atlantischen Bereich gelten sollte, wenngleich die Auslegung, daß sie ihre Fortsetzung im Pazifik bei 133° 30' östlicher Länge haben sollte, nahelag. Dies wurde 1529 nochmals explizit im Vertrag von Zaragoza festgeschrieben, wobei Karl V., als Karl I. spanischer König, seine eventuellen Ansprüche auf die Molukken gewinnbringend an João III. von Portugal verkaufte. Durch diesen Vertrag, der im Grunde nur bereits bestehende Verhältnisse ratifizierte, befand sich Iran aus der Perspektive europäischer Mächte in der portugiesischen Einflußsphäre.

In Iran war im Jahre 1501 die Dynastie der Safaviden an die Macht gekommen. Der Handel profitierte von diesem Dynastiewechsel zunächst nicht. Es kam zu militärischen Konflikten sowohl an der West- wie auch an der Ostgrenze des Reiches. Im Jahre 1510 eroberte Šāh Esmāʿīl Chorasān. Der Fall von Herāt beeinflusste den Handel von Iran nach Zentralasien negativ, er floß jedoch in einem gewissen Umfang weiter durch Mašhad und Kābul nach Buchara und Balch³⁶.

Im Umfeld Irans begannen jedoch nun Bedingungen zu entstehen, die schließlich in der Zeit Šāh ʿAbbās' I. dazu führten, daß Iran im Zentrum des Ost-West-Handels stand. Im Westen begann der Seehandel im Zuge der rasanten schiffahrtstechnischen Entwicklung einen großen Aufschwung zu nehmen, und so ging bereits um die Mitte des 16. Jahrhunderts der größte Teil des Handels aus Iran nach Syrien und von dort in den Levantehandel³⁷. Im Zuge der russischen Expansion nach Süden zum Kaspischen Meer wurde Astrachan wieder zu der bedeutenden Handelsstadt, die es im 10. Jahrhundert bereits einmal gewesen war³⁸.

Zunächst jedoch kam es zu Beginn des 16. Jahrhunderts im Süden Irans zur Intervention der Portugiesen. Nachdem Afonso de Albuquerque im Jahre 1507 die am Eingang des Roten Meeres gelegene Insel Sokotra erobert hatte, belagerte er im selben Jahr Hormuz am Eingang des Persischen Golfes, der Angriff scheiterte jedoch³⁹. Nach der Eroberung Goas im Jahre 1510 nahm der portugiesische König jedoch bereits einen programmatischen Titel an: "König von Portugal und Algarve diesseits

³⁶R. W. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 428

³⁷a.a.O., S. 429

³⁸a.a.O., S. 429

³⁹Eberhard Schmitt (Hrsg.): Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion. Bd. II: Die großen Entdeckungen. München 1984, S. 212

und jenseits des Meeres, Herr von Guinea und der Eroberung, Schifffahrt und des Handels von Äthiopien, Arabien, Persien und Indien"⁴⁰. Bei einem zweiten Angriff 1511 wurde Hormuz eingenommen, womit die Portugiesen tatsächlich eine Schlüsselstellung im Handel mit Indien besetzt hatten, von der aus sie den Handel mit Iran kontrollierten⁴¹. Diese Stellung ermöglichte es ihnen im Zusammenspiel mit einer Vielzahl befestigter Posten zwischen der Malabarküste und der Nordostküste Afrikas sowie auf der Insel Sokotra, den Handel in diesem gesamten Raum für fast ein Jahrhundert zu kontrollieren⁴². Nachdem Afonso de Albuquerque diese zunächst militärischen Eroberungen mit einer gewissen administrativen Organisation ausgestattet hatte, entstand so der "Estado da India"⁴³. Duarte Barbosa, der sich zu dieser Zeit in Hormuz aufhielt, berichtet über die Importe, die aus Indien nach Iran kamen: "[...] They bring hither spices of all sorts, and divers kinds, to wit pepper, cloves, ginger, cardamoms, eagle-wood, sandal-wood, brasil-wood, myrobalans, tamarinds, saffron, indigo, wax, iron, sugar, rice (great store) and coconuts, as well as great abundance of precious stones, porcelain and benzoin⁴⁴, by all of which they gain much money. [...]"⁴⁵. In bezug auf die Exporte überliefert Barbosa: "[...] from the lands of Xequé Ismael come a great quantity of silk, very fine musk and rhubarb of Babilonia. [...]"⁴⁶.

⁴⁰Horst Gründer: *Welteroberung und Christentum*. Gütersloh 1992, S. 70, 71

⁴¹R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 440

⁴²E. Schmitt (Hrsg.): *Dokumente*, Bd. II, S. 212

⁴³a.a.O., S. 212

⁴⁴Benzoë: Ein wohlriechendes Harz, das in Alkohol löslich ist und in Medikamenten und als Räucherwerk verwendet wurde.

⁴⁵*The Book of Duarte Barbosa*. London 1918, Nendeln/Liechtenstein 1967 (repr.). Ed. v. Mansel Longworth Dames, S. 92

⁴⁶a.a.O., S. 93

Die englische Rußland-Kompanie und ihre Persienreisen

Im Handel von Chorasán aus in Richtung Rußland hatte Astrachán als wichtige Durchgangsstation des Handels zwischen Europa und Asien auf dem Wege vom Kaspischen Meer zum Weißen Meer⁴⁷ große Bedeutung gewonnen. Die Seeroute in das Weiße Meer war seit der Fahrt des Richard Chancellor 1553 in England bekannt⁴⁸. Der eminente Vorteil der sich hier abzeichnenden Handelsroute bestand darin, daß sie nicht nur außerhalb des Einflußbereiches der portugiesischen und spanischen Flotten lag⁴⁹, sondern auch außerhalb des venezianischen oder genuesischen Einflußbereiches. Hier tat sich - und dies war der wichtigste Grund für die Initiative englischer Kaufleute - ein potentieller Markt für englische Tuche auf, auf dem man sich engagieren konnte, ohne mit den Flotten der iberischen Mächte konkurrieren zu müssen. Neue Absatzmärkte für Tuche wurden dringend gesucht, da es nach einem starken Absatzanstieg seit 1550 zu Einbrüchen gekommen war⁵⁰.

So schlossen sich im Jahre 1553 ungefähr 240 Londoner, Kaufleute und hohe Beamte, zur Rußland-Kompanie zusammen⁵¹. Im selben Jahr nahm die englische Krone mit Zar Iwan IV. Kontakt auf, und ein Jahr später, 1554, erklärte der Zar sich einverstanden, englische Kaufleute in Rußland zu empfangen⁵². Man kann allerdings davon ausgehen, daß bei den englischen Kaufleuten von vorneherein die Absicht bestand, Rußland nicht nur als Absatzmarkt zu erschließen, sondern vor allem auch als Weg zu den Märkten des Ostens, also Persien, Indien und China. Im Jahre 1555 wies die Kompanie ihre Agenten an, sie sollten "use all wayes and

⁴⁷R.W.: Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 430

⁴⁸E. Schmitt (Hrsg.): Dokumente, Bd. II, S. 271

⁴⁹R.W.: Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 430

⁵⁰Thomas S. Willan: The Early History of the Russia Company 1553-1603. Manchester 1956, S. 2

⁵¹a.a.O., S. 1

⁵²a.a.O., S. 5

meanes possible to learne how men may passe from Russia, either by land or by sea to Cathaia"⁵³.

Ein Agent der Kompanie, Anthony Jenkinson, bemühte sich 1557 um die Erlaubnis des Zaren, bis zum Kaspischen Meer vorzustößen. Er erhielt sie ein Jahr später, 1558, und reiste im April dieses Jahres mit Richard und Robert Johnson nach Astrachan⁵⁴. Von dort aus gelangte er "in Company with certain Tartars and Persians"⁵⁵ ans Ostufer des Kaspischen Meeres und nach Buchara, wo er Handel zu treiben versuchte. Jenkinsons Bericht über den Handel in Buchara zeigt eindrucksvoll dessen Umfang: "[...] The chiefe commodities that are brought thither out of these foresaide Countreys, are these following. The Indians⁵⁶ doe bring fine whites, which the tartars doe roll about their heads, and all other kinds of whites, which serue for apparell made of cotton wooll and crasko⁵⁷, but golde, siluer, pretious stones, and spices they bring none. I enquired and perceiued that all such trade passeth to the Ocean Sea, and the vaines where all such things are gotten, are in the subiiection of the Portingals. The Indians carie from Boghar againe, wrought silkes, redde hides, slaues and horses, with such like, but of carsais and other clothe, they make little accompt. I offered to barter with Marchants of those Contreis, which came from the furthest parts of India, euen from the Contrey of Bengala, & the Riuer Ganges, to give them carseis for their commodities, but they would not barter for such commoditie as cloth.

The Persians doe bring thither Crasca, wollen cloth, linnen cloth, diuers kindes of wrought pide silkes, Argomacks⁵⁸, with such like, and doe carrie from thence redde hides with other Russe wares, and slaues which are of diuers Countreis, but cloth they will buy none, for that they bring thither themselues, and is brought vnto them as I haue enquired from Aleppo in Syria, and the parts of Turkie. The Russes doe carrie vnto Boghar, redde hides, sheepeskinnes, wollen cloth of diuers sorts, wodden vessels, bridles, saddles, with such like, and doe carrie away from thence,

⁵³Zitiert nach: a.a.O., S. 56

⁵⁴a.a.O., S. 56

⁵⁵a.a.O., S. 56

⁵⁶Der Handel aus Indien erreichte Buchara über Mašhad und Nord-Chorasan.

⁵⁷grobes Leinen

⁵⁸Turkmenische Pferde mit arabischen Einkreuzungen.

diuers Kindes of wares made of cotton woll, diuers Kindes of silkes, Craska, with other things, but there is but small utterance. From the Countreis of Cathay is brought thither in time of peace, and when the way is open, muske, rubarbe, satton, damaske, with diuers other things: at my being at Boghare, there came Carauans out of all these foresaid Contreis, except from Cathay [...]"⁵⁹ Jenkinson setzte seine Erkenntnisse auch in eine Karte um, die 1562 in London erschien. Sie ist, im Vergleich mit früheren Karten, recht genau, gerade was das Operationsgebiet der Rußland-Kompanie im Bereich des Kaspischen Meeres angeht⁶⁰.

Wenngleich Jenkinsons Reise vom kaufmännischen Standpunkt nicht sehr erfolgreich gewesen war, so bemühte er sich nach seiner Rückkehr nach Moskau um die Erlaubnis des Zaren, nach Persien reisen zu dürfen. In den folgenden Jahren führten Agenten der Rußland-Kompanie weitere Iran-Reisen durch. Im Jahre 1562 war Jenkinson wieder in Qazvin, 1564 reiste eine englisch-russische Handelsexpedition mit Thomas Alcock, Richard Cheinie, George Wrenne und russischen Händlern nach Iran. Sie gelangte wieder bis Qazvin, wo die Kaufleute sowohl für die Kompanie wie wohl auch auf eigene Rechnung Geschäfte tätigten. Eingekauft wurde Rohseide, wobei nicht bekannt ist, inwieweit die Kompanie hier Gewinn machte⁶¹. Generell ist in bezug auf die frühen Jahre der Kompanie die Quellenlage außerordentlich schwierig, da die relevanten Papiere dem Großen Brand von 1566 zum Opfer fielen⁶².

Offensichtlich war die Reise von 1564 jedoch so erfolgreich, daß man bereits im folgenden Jahr eine erneute unternahm, die bis 1567 dauerte und von Richard Johnson geführt wurde. Ein weiterer beteiligter Engländer, Arthur Edwards, gelangte zu der Ansicht, daß die Entwicklungsmöglichkeiten für den Handel in Qazvin sehr gut wären, und bot an, jährlich 200.000 Kerseys⁶³ nach Qazvin zu schaffen⁶⁴. Zu der Zeit

⁵⁹The Voyage of M. Anthony Jenkinson, made from the Citie of Mosco in Russia, to the Citie of Boghar in Bactria, in the Yere 1558: Written in: Himselfe to the Merchants of London of the Moscouie Companie. Ediert in: E. Delmar Morgan; C. H. Coote (Hrsg.): *Early Voyages and Travels to Russia and Persia by Anthony Jenkinson and other Englishmen*. 2 Bde. o.O. 1886; New York o. J. (repr.). Hier: Bd. I, S. 41-100. Insbesondere: S. 87-90

⁶⁰Siehe hierzu Abbildung 2 auf Seite 20.

⁶¹T. S. Willan: *The Early History of the Russia Company 1553-1603*, S. 59

⁶²a.a.O., S. V



Abb. 2: Karte des Anthony Jenkinson aus dem Jahre 1562. Ed. Thomas S. Willan: The Early History of the Russia Company 1553-1603. Manchester 1956. Als Faltkarte beige bunden

⁶³Kersey: grober Wollstoff, so genannt nach dem Dorf Kersey/Suffolk, wo der Handel mit Wolltuchen von Flamen etabliert wurde.

⁶⁴T. S. Willan: The Early History of the Russia Company 1553-1603, S. 60

befand sich der entsprechende Handel in der Hand armenischer Händler, die Seide und Gewürze bei den Venezianern in Aleppo gegen Kerseys handelten. Sie waren, wie Edwards - möglicherweise zu optimistisch - meinte, bereit, einen ähnlichen Handel mit den Engländern aufzubauen⁶⁵. Der Šah hatte ebenfalls Interesse daran, gegen Seide englische Güter zu erwerben. Am 29. Juni 1566 kam es zu der Erteilung eines Handelsprivilegs für die englische Kompanie durch den Šah⁶⁶. Der Handel gestaltete sich schwierig, dennoch wurden ungefähr 200 Kerseys verkauft, 1787 Pfund Rohseide wurden eingekauft, daneben erwarben die Engländer Pfeffer, Zimt und Muskat⁶⁷.

Die vierte Reise nach Iran - 1568/69 - wurde zu spät im Jahr angetreten, so daß der Markt bereits gesättigt war. Die Engländer fanden keine Käufer mehr für ihre Tuche, da die armenischen Händler mit den von den Venezianern in Aleppo erworbenen Tuchen ihnen zuvorgekommen waren. Die Kompanie stellte später fest, die Reise habe einen Verlust von 20.000£ verursacht⁶⁸.

Trotz dieser Verluste trat man 1569/70 wiederum eine Persienreise an. In Ardabil wurden 1000 Kerseys verkauft, wenngleich die Kaufleute in bezug auf die Farben der Tuche anscheinend nicht ganz den Geschmack ihrer Käufer trafen. So berichtet einer der englischen Händler, Thomas Bannister: "[...] for lack of good advice some of the kerseys were not of fit colours for this country"⁶⁹. In Qazvin nahm Šah Tahmasb 200 Kerseys gegen Bargeld ab. Von ihm erhielt die Kompanie nun neue Privilegien, die die zuvor erteilten deutlich übertrafen⁷⁰. Die Reise schien sich, was Verkauf und Ankauf von Waren in Iran betraf, zunächst außerordentlich erfolgreich für die Kompanie zu entwickeln, der Transport der eingekauften Waren durch Rußland im Jahre 1573 geriet allerdings aufgrund der dort zu der Zeit herrschenden Konflikte zwischen dem Zaren und Tataren zum Desaster⁷¹. Von der Ladung, die 30.000-40.000 £ wert war,

⁶⁵a.a.O., S. 60

⁶⁶a.a.O., S. 60

⁶⁷a.a.O., S. 61

⁶⁸a.a.O., S. 90

⁶⁹a.a.O., S. 145

⁷⁰a.a.O., S. 145, 146

erreichten nur Waren im Wert von 5000 £ ihr Ziel⁷². Es läßt sich jedoch feststellen, daß die Persienreise von 1569 bis 1573 besser organisiert war und länger dauerte als die vorhergehenden. Nach den Transportverlusten stand nun den vorgeleisteten Ausgaben ein sehr geringer Gewinn gegenüber, was zu einem gewissen Schwinden des Interesses der Kompanie am Persienhandel führte. Hinzu kam, daß der Weg auf der Wolga von zwischen Astrachan und Kazan in den folgenden Jahren gefährlich blieb.

Erst 1579 wurde wieder eine Persienreise organisiert. Angeregt wurde die Kompanie zu dieser Reise auch aus Kreisen der englischen politischen Klasse; es existieren zwei anonyme Denkschriften⁷³, die sich mit den Perspektiven des Iranhandels befassen. Darin wird dargestellt, daß Iran ein wichtiger Absatzmarkt für Tuche ist, andererseits wird angeregt, Fachleute wie Waffenschmiede den Handelsreisen beizugeben, um vor Ort bestimmte Technologien für die Herstellung leichter Rüstungen oder besonders wirksamer Klingen zu lernen, von denen der anonyme Autor berichtet, sie könnten "cleave a common skull"⁷⁴. Das Programm würde erhebliche Kosten verursachen, die zum Teil dadurch abgefangen werden sollten, daß man im Tower eingelagerte alte Waffen, vor allem Feuerwaffen, nach Iran exportieren wollte⁷⁵. Diese Planungen wurden allerdings bei der Reise von 1579 noch nicht berücksichtigt. Die Hoffnungen der englischen Händler auf große Gewinne erfüllten sich auch bei dieser Reise nicht, und die Kompanie stellte im Sommer 1581 den Persienhandel ein. Tatsächlich waren die Reisen auch für die Kaufleute immer gefährlicher geworden, etliche von ihnen kamen um. Bereits in seinem Bericht über die vierte Reise⁷⁶ merkt der Agent Arthur Edwards an: "[...]

⁷¹a.a.O., S. 147

⁷²a.a.O., S. 147

⁷³Im Auszug ediert: a.a.O., S. 148, 149

⁷⁴a.a.O., S. 148

⁷⁵a.a.O., S. 149

⁷⁶The fourth Voyage into Persia made by M. Arthur Edwards, Agent, John Sparke, Laurence Chapman, Christopher Faucet, and Richard Pingle, in the Yeere 1568; declared in this Letteer written from Casbin, in Persia, by the foresayd Laurence Chapman to a worshipful Merchant of the Companie of Russia, in London. Anno Domini 1569. April 28. Ed. E. D. Morgan; C. H.

To trauell in this countrey is not onely miserable and vncomfortable, for lacke of townes and villages to harbour in when night commeth, and to refresh men with wholesome victualles in time of need, but also such scarcitie of water, that sometime in three days iourney together is not to be found any droppe fit for man or beast to drinke, besides the great danger we stand in for robbing by these infidels, who do account it remission of sinnes to wash theyr hands in the bloud of one of vs. Better it is, therefore, in mine opinion, to continue a begger in England during life then to remaine a rich merchant seuen yeeres in this countrey, as some shall well finde at theyr comming thither"⁷⁷.

Ein durchgängiger Mangel in der Organisation des Persienhandels der englischen Rußland-Kompanie hatte darin bestanden, daß er sich lediglich auf die Reisen beschränkte - Faktoreien vor Ort waren nicht aufgebaut worden. Eine wirksame Konkurrenz zu den ortsansässigen armenischen Händlern konnte so nicht entstehen. Des weiteren krankte die Kompanie an der Korruption, die unter ihren Angestellten herrschte, die vielfach ihre eigenen Geschäfte auf Kosten der Kompaniegeschäfte betrieben⁷⁸ - ein Problem, das die Rußland-Kompanie mit späteren Handelskompanien wie der niederländischen VOC (Vereinigte Ostindische Compagnie) und der englischen EIC (East India Company) gemein hatte, wobei dieses Phänomen allerdings zeitgebunden betrachtet werden muß.

Die Persienreisen der englischen Rußland-Kompanie stellten einen interessanten Versuch dar, einen Teil des persischen Handels, der hauptsächlich entlang einer Ost-West-Achse verlief, auf eine Süd-Nord-Achse umzuleiten⁷⁹. Von persischer Seite wurde diesem Versuch insofern Interesse entgegengebracht, als hier eine Möglichkeit bestand, Exportrouten außerhalb des türkischen Einflusses zu installieren⁸⁰. Tatsächlich gelang es jedoch während der gesamten Safavidenzeit nicht, den auf die Levante orientierten Handel zu ersetzen, ebensowenig, wie es den

Coote (Hrsg.): *Early Voyages and Travels to Russia and Persia*, Bd. II, S. 407-414

⁷⁷a.a.O., S. 412

⁷⁸T. S. Willan: *The Early History of the Russia Company 1553-1603*, S. 153

⁷⁹R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 431

⁸⁰a.a.O., S. 431

englischen Kaufleuten gelang, sich gegen die starke Konkurrenz der Venezianer und Armenier durchzusetzen⁸¹.

Šāh ʿAbbās I. und die niederländische VOC sowie die englische EIC

ʿAbbās I. traf bei seinem Regierungsantritt im Jahre 1586 eine schwierige politische Situation an. Die Auseinandersetzungen zuvor hatten auch den Handel beeinträchtigt⁸². Provinzgouverneure hatten willkürlich Abgaben eingetrieben, die Autorität einer Zentralmacht fehlte weitgehend⁸³. Der Seehandel, der über Hormuz lief, war durch die Portugiesen kontrolliert. Provinzen, in denen die Seidenproduktion angesiedelt war, waren von den Türken besetzt⁸⁴. In Chorasān waren Angriffe von Uzbeken an der Tagesordnung. Die Routen in Richtung Kābul und Qandahār waren gefährdet nicht nur durch die Angriffe der Uzbeken, sondern auch durch die Unruhen, die aus den Versuchen Akbars, sein Reich zu konsolidieren, resultierten⁸⁵.

Diese Rahmenbedingungen wirkten sich außerordentlich negativ auf den Handel aus. Es gelang Šāh ʿAbbās aber relativ bald, militärisch und politisch die Lage zu konsolidieren. Kurz nach seiner Thronbesteigung, 1588, hatte ʿAbdallāh II. einen Plünderungszug in Chorasān unternommen, der ʿAbbās so unter Druck setzte, daß er darin einwilligte, mit den mit ʿAbdallāh II. verbündeten Osmanen zu einem für diese günstigen Frieden zu kommen. Nachdem so im Westen die Gefahr zunächst gebannt war, konnte sich ʿAbbās im Osten militärisch engagieren. Mit der Einnahme Herāts im Jahre 1598 wurde Chorasān wieder für die Safawiden gewonnen. Bis 1608 gelang es, weite Teile der seidenproduzierenden Provinzen von den Osmanen zurückzuerobern⁸⁶.

⁸¹a.a.O., S. 433

⁸²a.a.O., S. 439, 440

⁸³a.a.O., S. 440

⁸⁴a.a.O., S. 440

⁸⁵a.a.O., S. 440

⁸⁶a.a.O., S. 444

Šāh ʿAbbās reagierte in handelspolitischer Hinsicht auf die besorgniserregende Lage um die Zeit seines Regierungsantritts, indem er den Seidenexport förderte und kontrollierte⁸⁷.

Er setzte auf verstärkte Beziehungen zu europäischen Mächten, mit dem Ziel, deren Unterstützung gegen die Osmanen zu gewinnen. Er bot Anteile am Seidenexportmonopol und Handelsprivilegien an. Die Unterstützung des Papstes sollte gegen die Erlaubnis christlicher Mission in Iran gewonnen werden⁸⁸. Es kam zu verschiedenen Gesandtschaftsreisen nach Europa, zu nennen sind hier vor allem die der Brüder Sherley. Die Reisen blieben jedoch erfolglos: Venedig wollte seine Beziehungen zu den Osmanen nicht gefährden, der Papst war interessiert, hatte aber nicht die Mittel, sich wirksam zu engagieren⁸⁹. Eine Reise von Robert Sherley im Jahre 1607 nach Spanien blieb ebenso erfolglos. Zwar waren Spanien und Portugal seit 1580 (und bis zum Frieden von Lissabon von 1668) in Personalunion unter Philipp II. von Spanien, respektive Philipp I. von Portugal und dessen Nachfolgern vereint, so daß juristische Gründe, die aus dem Vertrag von Zaragoza resultierten, nicht unbedingt gegen ein spanisches Engagement in Persien gestanden wären. Doch praktische Gründe standen dem entgegen: Zunächst waren zwar die beiden Reiche in Personalunion vereint, doch war Portugal quasi annektiert worden, die portugiesischen Cortes versuchten weiterhin ihre eigene Politik - gegen den König - zu betreiben. Nachdem 1588 die Armada weitgehend vernichtet worden war, war die spanische Seemacht angeschlagen, was ebenfalls gegen das weit entfernte militärische Engagement sprach.

Im Jahre 1615 verschärfte sich die Lage für ʿAbbās I.: Es kam zu neuen Auseinandersetzungen mit den Türken, die Seidenproduktion und -export tangierten, und Robert Sherley kehrte von seiner Mission aus Europa erfolglos zurück⁹⁰. In dieser Situation kamen zwei englische Kaufleute im Auftrage des Council of the East India Company aus Surat nach Persien. Waren englische Handelskreise zur Zeit der Sherley-Mission noch nicht an den Angeboten, die dieser im Auftrag des Šāh unterbreitete, interessiert gewesen, so hatte sich dies nun geändert. Im Jahre 1599 hatten sich englische Kaufleute, inspiriert von der Erfolge der seit 1594 verstärkt im

⁸⁷a.a.O., S. 441

⁸⁸a.a.O., S. 442

⁸⁹a.a.O., S. 443

⁹⁰a.a.O., S. 444

Asienhandel engagierten niederländischen Kompanien, die sich schließlich 1602 zu Vereinigten Ostindischen Kompanie (VOC) zusammenschließen sollten, zur Gründung einer Asienhandelskompanie entschlossen. Nach Erteilung des Königlichen Privilegs vom 31. Dezember 1600 engagierte sich die East India Company (EIC) im Handel mit dem Moghulreich. Nachdem 1615 eine portugiesische Flotte geschlagen worden war, kam es zur Etablierung der englischen Kaufleute in Surat. In dieser günstigen Lage war man daran interessiert, Persien wieder als Absatzmarkt für englische Waren - vor allem Tuche - zu öffnen⁹¹. Da die Portugiesen Hormuz besetzt hielten, spielte sich ein sehr vorsichtiger Handel der EIC mit Persien über Gask ab. Man versuchte jedoch, sich möglichst gründlich über den persischen Markt zu informieren. Begehrte Informanten waren ehemalige Angestellte der Portugiesen. So empfahl Bartholomew Haggat, der Konsul in Aleppo, am 03. August 1613 aus diesem Grund Martin Cheshire der EIC-Leitung in London: "[...] Here arrives also, some six months past, one Martin Cheshire, another of your servants of the Ascension, who in very great danger escaped from Ormus to Spahan [Esfahan, G.S.] in Persia and so to Babilon and to Aleppo, whom likewise I did receive into my house for your Worhips' sake, until he found convenient passage on a Flemish ship to England: him I found likewise to be a man of fair condition and honest, by whom also may be gathered some very good notes of the ports, places and manner of trade of the Portingals in those parts, for he hath served them in land and sea service about 22 months, and though he be a very plain man yet he hath well observed. [...]"⁹². Reverend William Lesk schrieb am 23. August 1617 von Bord des Schiffes "Globe" an die Leitung der Kompanie: "[...] One of the strangers come home in the Globe, Antonius Dorus⁹³ of Charran⁹⁴ in

⁹¹R. W. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 445

⁹²Bartholomew Haggat, Consul in Aleppo, to the Right Worshipful the Governor and Company of Merchants trading to the East Indies. 3rd August 1613. Ed. F. Ch. Danvers (Hrsg.): Letters received by the East India Company from ist Servants in the East. Transcribed from the 'Original Correspondence' Series of the India Office Records, Bd. I, S. 273-276. Insbesondere: S. 276

⁹³F. Ch. Danvers (Hrsg.): Letters received by the East India Company from ist Servants in the East. Transcribed from the 'Original Correspondence' Series of the India Office Records, Bd. V, S. 186, Fußnote 1 gibt an, Dorus werde an

Mesopotamia, cometh very seasonably (if you shall be pleased to make use of him) to inform of the secrets of the Persian trade, for having, these twelve years last bygone, traded between India and Persia, by his knowledge of the Eastern tongues, which he speaketh naturally, able to converse with the inhabitants of the land, and by reason of his long experience in their proceedings well seen in the secrets of their trade, he cannot but be able in short time to give you a great deal more light in those businesses than in seven years can possibly be expected from your factors [...]"⁹⁵. Man wartete dann aber mit einem stärkeren Engagement in Iran ab, bis 1618 ein Friede, der die Aussicht auf Dauerhaftigkeit bot, zwischen Persien und den Osmanen geschlossen worden war. Im Jahre 1621 gelang es dann, mit militärischer Unterstützung durch die englische Handelsgesellschaft die Portugiesen aus Hormuz zu vertreiben⁹⁶, im selben Jahr wurde Qandahār von persischen Truppen erobert. Damit hatte sich zu Beginn der zwanziger Jahre des siebzehnten Jahrhunderts die Lage grundlegend gewandelt: Eine Bedrohung durch die Osmanen im Westen bestand nicht mehr, Chorasān war fest in safavidischer Hand, und die portugiesische Kontrolle des Seehandels war beseitigt. Die Grenzen waren offen, die Handelsrouten frei⁹⁷.

anderer Stelle als Venezianer dargestellt, in einem weiteren Dokument als "the Chaldean" bezeichnet.

⁹⁴Harrān. Siehe hierzu auch F. Ch. Danvers (Hrsg.): Letters received by the East India Company from its Servants in the East. Transcribed from the 'Original Correspondence' Series of the India Office Records, Bd. V, S. 186, Fußnote 1.

⁹⁵The Rev. William Lesk to the East India Company. [Aboard the Globe, August 23 (?), 1617. Ed. F. Ch. Danvers (Hrsg.): Letters received by the East India Company from its Servants in the East. Transcribed from the 'Original Correspondence' Series of the India Office Records, Bd. V, S. 175-187. Insbesondere: S. 186, 187

⁹⁶Zu den Auseinandersetzungen um Hormuz siehe: Niels Steensgaard: The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade. Chicago - London 1974 und Niels Steensgaard: Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century. Kopenhagen 1973. Beiden Werken liegt die Dissertation Steensgaards zugrunde, sie sind inhaltlich offenbar identisch.

⁹⁷R. W. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 446

Nach der Vertreibung der Portugiesen aus Hormuz wurde die mit diesem Ort verbundene Infrastruktur nach Gamerūn verlegt, das unter dem Namen Bandar ʿAbbās ausgebaut wurde. Im Zuge seiner Politik, Persien zum Indischen Ozean hin zu öffnen und an die Seehandelsrouten verstärkt anzubinden, setzte ʿAbbās sowohl auf die EIC wie auf die VOC. Im Jahre 1619 war zwischen England und den Niederlanden ein Handelsvertrag geschlossen worden, der ein koordiniertes Vorgehen der beiden Kompanien in Asien intendierte, um auf dem Wege die europäische und asiatische Konkurrenz auszuschalten und eine gemeinsame Kontrolle dieses Marktes zu erreichen⁹⁸. Doch dieser Vertrag ist auf dem Hintergrund der Geschichte des niederländischen Freiheitskampfes gegen Spanien zu verstehen⁹⁹. Prinz Maurits räumte der Sicherheitslage der Niederlande in Europa in seinem politisch-militärischen Konzept einen höheren Stellenwert ein als den Gewinninteressen der VOC in Asien, die dem Vertrag zufolge in Asien schlechter gestellt wurde, als es der realen Lage entsprach, wohingegen die EIC entsprechend bessere Positionen hätte besetzen sollen¹⁰⁰. Auf diesem Hintergrund wurde der Vertrag vor allem von dem niederländischen Generalgouverneur Jan Pietersz. Coen von vornherein unterlaufen¹⁰¹. Auch wenn es hier oder da regional zu einer gewissen zweckgebundenen Zusammenarbeit kommen mochte¹⁰² so blieb doch prinzipiell die starke Konkurrenz der beiden Kompanien in Asien bestehen und führte teilweise sogar zu bewaffneten Auseinandersetzungen. Insofern war die Politik Šāh ʿAbbās', mit beiden europäischen

⁹⁸Eberhard Schmitt: Der englisch-niederländische Vertrag von 1619 über das ostindische Handelsmonopol. In: Eberhard Schmitt u.a. (Hrsg.): Vergleichende europäische Überseegeschichte. Bamberg 1992 [=Forschungsforum. Berichte aus der Otto-Friedrich-Universität Bamberg 4 (1992)], 34-42. Hier S. 34. An dieser Stelle (a.a.O., S. 36-42) ist auch eine deutsche Übersetzung des weithin unbekanntenen und schwer zugänglichen Vertragstextes ediert.

⁹⁹a.a.O., S. 34

¹⁰⁰a.a.O., S. 35

¹⁰¹a.a.O., S. 35, 36

¹⁰²In bezug auf Iran siehe hierzu: Femme S. Gaastra: Die Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande - ein Abriss ihrer Geschichte. In: Eberhard Schmitt u.a. (Hrsg.): Kaufleute als Kolonialherren: Die Handelswelt der Niederländer vom Kap der Guten Hoffnung bis Nagasaki 1600-1800. Bamberg 1988, S. 1-89. Hier: S. 18

Kompanien Geschäftsbeziehungen zu pflegen, um so eine gewisse Balance zwischen den drei beteiligten Mächten zu erreichen, recht geschickt. Der EIC wurden von Seiten des Šāh gewisse Privilegien erteilt, die freien Handel, religiöse Toleranz und die Erlaubnis zum Betreiben einer Faktorei einschlossen¹⁰³. Im Jahre 1623 erreichte erstmals ein Kaufmann der VOC Persien. Huybert Visnich war von dem ersten Direktor der VOC für Arabien, Persien und Indien, Pieter van den Broecke, nach Iran gesandt worden¹⁰⁴. Der Ausbau der sogenannten "westlichen Quartiere", das heißt Indien, Persien, Rotes Meer, war ein wichtiger Punkt im Programm des Jan Pieterszoon Coen (1587-1629)¹⁰⁵. Bereits 1621 hatte er Instruktionen erteilt, in denen er befahl, genaue Informationen über den Handel in Persien zu gewinnen¹⁰⁶. Einige Monate zuvor, am 26. Oktober 1620, hatte Coen unter durchaus richtiger Einschätzung der politischen Lage bezüglich des Seidenhandels mit Persien an die VOC-Direktoren in Amsterdam geschrieben: "[...] Na de zydehandel van Perzia sullen te zyner tijt nader vernemen. D'Engelsen seggen, dat daer voor een yder, die maer gelt heeft, zyde genoeg te becomen is, ende dat de Perziaen den afftreck van ons gaerne had, om de Turck, zyne vyandt, t'ontrecken de proffytten, welck hy van de doortocht heeft [...]"¹⁰⁷. Nun beanspruchte die VOC die gleichen Rechte, die auch

¹⁰³R. W. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 450

¹⁰⁴a.a.O., S. 451

¹⁰⁵Zur Thematik der "westlichen Quartiere" der VOC ist, aufgrund der wenig umfangreichen Literatur zu diesem Bereich, nach wie vor eine ältere Untersuchung nennenswert: H. Terpstra: De Opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië). 's- Gravenhage 1918. Einen außerordentlich knappen Abriss der Aktivitäten der VOC in Persien gibt, wobei er sich insbesondere auf die dabei entstehenden Konflikte konzentriert, W.M. Floor: Commercial Conflict between Persia and the Netherlands 1712-1718. Durham 1988., S. 1-6. Zu den Aktivitäten der EIC in bezug auf Iran finden sich Angaben bei: Kirti N. Chaudhuri: The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760. Cambridge 1978

¹⁰⁶M.A.P. Meilink-Roelofz: The Earliest Relations between Persia and the Netherlands. 's-Gravenhage 1974 [Sonderdruck aus: Persica VI], S. 11

¹⁰⁷Van Jan Pietersz. Coen, Batavia, aan Bewindhebbers, Amsterdam. 26 October 1620. Algemeen Rijksarchief Den Haag, Kol. no. 984 (Overgekomen

der englischen Konkurrenz gewährt worden waren, und erhielt in der Folge durch das geschickte Agieren Visnichts einen für die Kompanie außerordentlich günstigen Handelsvertrag¹⁰⁸. Faktoreien wurden in *Bandar cAbbās, Esfahān und Lār eingerichtet*¹⁰⁹. Bald war die VOC der führende Gewürzimporteur in Persien¹¹⁰. Zugute kam den Niederländern hierbei die außerordentlich moderne Organisationsform ihrer Gesellschaft: Man kann davon ausgehen, daß die EIC sich während dieser Zeit organisatorisch auf dem Niveau der niederländischen Vorkompanien zur VOC befand, also quasi ein halbes Jahrhundert aufzuholen hatte¹¹¹. Für den Persienhandel der EIC wirkte sich auch die Tatsache hemmend aus, daß die Levantekaufleute, die durch diese Aktivitäten ihr Gewinne im Seidenhandel schwinden sahen, in London ihren Einfluß geltend machten,

papieren 1621, II). Geheel bij Colenbrander, I, blz. 590. Ediert bei: Hendrik Dunlop (Hrsg.): *Bronnen tot de Geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië. Eerste Deel 1611-1638.* 's-Gravenhage 1930, S. 10. Coen bezog sich mit seiner Aussage auf Einschätzungen der Lage wie die der EIC-Kaufleute Edward Connock, William Tracy und William Robbins, die am 04. August 1617 an ihre Gesellschaft schrieben: "[...] For your Honours must know I have plainly dealt with this wise prince [Šāh cAbbās, G.S.] and told him it would be this three or more years till we can give him satisfaction by carrying hence any great import of silk, in that our country of England must vent a great part to other nations, and from them have ready moneys to pay and satisfy this King, whose aim and only hope, as I have possessed him, is that in process of few years the whole quantity of silk made in his kingdoms, amounting to full one million sterling at 6s. the 16 ounces English (by my computation), may by the English be hence by sea carried and dispersed throughout Christendom, and not more through Turcky be transported. [...]". (Edward Connock, William Tracy, and William Robbins to the East India Company. The 4th of August, 1617. Ed. F. Ch. Danvers (Hrsg.): *Letters received by the East India Company from ist Servants in the East. Transcribed from the 'Original Correspondence' Series of the India Office Records, Bd. VI, S. 31-40. Hier: S. 37)*

¹⁰⁸F. S. Gaastra: *Die Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande.* In: E. Schmitt u.a. (Hrsg.): *Kaufleute als Kolonialherren*, S. 18

¹⁰⁹M.A.P. Meilink-Roelofz: *The Earliest Relations between Persia and the Netherlands*, S. 16

¹¹⁰R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 451

¹¹¹W. Reinhard: *Die Geschichte der europäischen Expansion*, Bd. I, S. 137

um den Seidenhandel der EIC über Hormuz zu hintertreiben¹¹². Die Niederländer verkauften in erster Linie Gewürze und erwarben Seide, die im Durchschnitt 60% Profit einbrachte¹¹³. Der VOC kam hierbei zugute, daß es sie zeitweise das Monopol auf Muskatnuß, Muskatblüte, Gewürznelken und Zimt hielt. Die Seide stammte zumeist aus Gilān oder Qazvīn und wurde auf der Route über Esfahān nach Bandar ʿAbbās transportiert¹¹⁴. Allerdings war der Šāh bestrebt, im Austausch für die Seide nicht nur Gewürze zu bekommen, sondern Bargeld¹¹⁵. Neben Seide erwarben die Niederländer in einem weitaus geringeren Ausmaß in Persien Pferde, die nach Java geliefert wurden¹¹⁶. Daneben existierte ein Handel mit Wein aus Širāz und Salz aus Hormuz¹¹⁷. Nach Europa wurden persische Teppiche und Perlen gehandelt¹¹⁸. Die von den Niederländern nach Iran gelieferten Gewürze waren zu einem großen Teil für den Transithandel bestimmt: Sie wurden durch Iran in die Türkei, nach Arabien und Zentralasien weitergehandelt¹¹⁹. Für die VOC erwies sich der Handel mit Persien als durchaus gewinnträchtig: Die Profite für Gewürze waren hier höher als in Indien oder sogar in den Niederlanden¹²⁰. So erzielten Gewürznelken in Iran Gewinnspannen von bis zu 800%, Muskatnuß gar bis zu 1400%¹²¹. Neben Gewürzen wie Pfeffer, Gewürznelken, Muskatnuß und Muskatblüten wurde Zucker, Zinn,

¹¹²N. Steensgaard: *The Asian Trade Revolution*, S. 369

¹¹³M.A.P. Meilink-Roelofz: *The Earliest Relations between Persia and the Netherlands*, S. 43

¹¹⁴a.a.O., S. 37

¹¹⁵a.a.O., S. 34

¹¹⁶a.a.O., S. 42

¹¹⁷a.a.O., S. 42

¹¹⁸a.a.O., S. 43

¹¹⁹a.a.O., S. 34

¹²⁰a.a.O., S. 35

¹²¹a.a.O., S. 36

Indigo, Sandelholz, Cochenille¹²², Stahl, Tuch, Benzoin und Kampher gehandelt, außerdem japanisches Kupfer¹²³. Daneben importierte die VOC Waffen, Edelsteine, Spiegel und Gemälde nach Iran¹²⁴. Generell war der Persienhandel für die VOC im 17. Jahrhundert eine der gewinnbringendsten Sparten¹²⁵. Schuster-Walser irrt, wenn sie den Persienhandel der VOC auf den Seidenhandel reduziert und diesen zu einem "reinen Verlustgeschäft" erklärt¹²⁶.

Im Jahre 1631 wurde dann ein Handels- und Freundschaftsvertrag zwischen Persien und den Niederlanden geschlossen. Darin wurde persischen Kaufleuten von den Generalstaaten zugesichert, daß sie in den Niederlanden nicht nur absolut genauso wie niederländische Bürger behandelt werden würden, sondern auch Privilegien genießen würden wie zum Beispiel die Engländer in Delft¹²⁷. Zugute kam dieser Vertrag letztlich armenischen Händlern¹²⁸, die cAbbas zu Beginn des 17. Jahrhunderts unter anderem nach Gilan und Māzandarān hatte umsiedeln lassen¹²⁹ und die nun mit in Amsterdam siedelnden Armeniern Handelsverbindungen aufbauten¹³⁰. Die VOC sah sich von dem durch die Ge-

¹²²Scharlachrote Farbe, die aus getrockneten Schildläusen der Art *Coccus cacti* gewonnen wurde.

¹²³M.A.P. Meilink-Roelofz: *The Earliest Relations between Persia and the Netherlands*, S. 35

¹²⁴a.a.O., S. 36

¹²⁵a.a.O., S. 44

¹²⁶Sibylla Schuster-Walser: *Das safawidische Persien im Spiegel europäischer Reiseberichte (1502-1722). Untersuchungen zur Wirtschafts- und Handelspolitik*. Baden-Baden 1970, S. 89

¹²⁷Charles R. Boxer: *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*. London 1977, S. 103, 104

¹²⁸Zu den Aktivitäten der armenischen Kaufleute siehe: Ronald W. Ferrier: *The Armenians and the East India Company in Persia. In the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*. In: *The Economic History Review*, 2nd Series, Vol. XXVI (1973), S. 38-62

¹²⁹R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 454

neralstaaten abgeschlossenen Vertrag nicht tangiert und führte ihre eigene Persienpolitik fort¹³¹.

In die Regierungszeit des Šāh Safi fiel eine Gesandtschaftsreise, die Herzog Friedrich III. von Schleswig-Holstein-Gottorf (1597-1659)¹³² nach Rußland und Persien unternehmen ließ¹³³. Sie resultierte aus einem Versuch des stark verschuldeten Herzogs, sich, angeregt durch die Gewinne, die die VOC im Seidenhandel mit Persien erzielte, durch eine Ankoppelung an dieses Geschäft zu sanieren¹³⁴. Intendiert war der Aufbau einer eigenen Handelskompanie, die Seide auf dem Weg, den bereits die Unternehmungen der englischen Rußlandkompanie vorgezeichnet hatten, Wolgaaufwärts zum Weißen Meer und von dort auf dem Seewege nach Friedrichstadt transportieren sollte¹³⁵. Im Jahre 1633/34 wurde eine erste Gesandtschaft nach Moskau geschickt, am 22. Oktober 1635 eine zweite. Sie wurde geleitet von dem herzoglichen Rat Philipp Crusius und dem Kaufmann Otto Brüggemann. Gesandtschaftsmitglieder waren neben anderen Adam Olearius, der als Sekretär amtierte¹³⁶ und der

¹³⁰a.a.O., S. 456

¹³¹Ch. R. Boxer: *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, S. 104

¹³²Für freundliche bibliographische Hinweise zur Thematik der Gottorfer Gesandtschaft danke ich Herrn Dr. Thomas Hill (Universität Kiel).

¹³³Einen knappen Überblick hierzu gibt: A. Gabriel: *Die Erforschung Persiens*, S. 88-93

¹³⁴Adam Olearius: *Vermehrte Neue Beschreibung Der Muscowitischen vnd Persischen Reyse*. Hrsg. v. Dieter Lohmeier. Tübingen 1971, S. 11*. Zur Handelspolitik Friedrichs III. siehe: Ernst Markus Kiecksee: *Die Handelspolitik der Gottorfer Herzöge im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur schleswig-holsteinischen Handelsgeschichte*. Diss. Phil. (Masch.) Kiel 1952, v.a. S. 43-107

¹³⁵A. Olearius: *Vermehrte Neue Beschreibung*, S. 12*. Siehe hierzu auch: Detlef Haberland: *Einführung des Herausgebers zu: Adam Olearius: Moskowitzische und Persische Reise. Die Holsteinische Gesandtschaft beim Schah 1633-1639*. Hrsg. v. Detlef Haberland, S. 13-46. Hier insbesondere: S. 18, 19 und E. M. Kiecksee: *Die Handelspolitik der Gottorfer Herzöge*, S. 50-53

¹³⁶Zu den persönlichen Motivationen des Adam Olearius siehe auch: Dieter Lohmeier: *Non Nutzbarkeit der frembden Reysen. Rechtfertigungen des Reisens im Zeitalter der Entdeckungen*. In: *Trierer Beiträge. Aus Forschung*

Dichter Paul Fleming. Am 30. Juni 1636 reiste die Gruppe von Moskau aus weiter nach Astrachan¹³⁷. Teils zu Wasser, teils zu Land wurde die Reise entlang der Westküste des Kaspischen Meeres fortgesetzt. Am 30. Dezember erreichte die Gottorfer Gesandtschaft als erste größere persische Stadt Šemāhā. Über Ardabīl, Sultānīye, Qazvīn, Qom und Kāšān reisend erreichte man schließlich Esfahān¹³⁸. Ungeschicktes Verhalten des Gesandten Brüggemann, seine kaum an den politischen Realitäten orientierten Vorschläge und nicht zuletzt die Intervention der VOC-Kaufleute in Esfahān brachten die Gesandtschaft jedoch zum Scheitern; erfolglos traf sie am 01. August 1639 wieder in Gottorf ein¹³⁹. Von Bedeutung ist diese Gesandtschaftsreise in erster Linie wegen der Reisebeschreibung des Adam Olearius. Seine "Vermehrte Neue Beschreibung Der Muscovitischen vnd Persischen Reyse", zunächst ein Reisetagebuch, das er im Auftrage des Herzogs führte, dann aber von ihm durchaus im Hinblick auf den Buchmarkt konzipiert und wissenschaftlich aufbereitet, erschien erstmals im Sommer 1647 unter dem Titel "Offt beehrte Beschreibung Der Newen Orientalischen Rejse"¹⁴⁰. Olearius bot damit der deutschen Leserschaft eine genaue, aus eigener Anschauung gewonnene Darstellung über Rußland und Persien. In sein Werk integrierte er Gedichte des am 02. April 1640 verstorbenen Paul Fleming, der seine Reiseeindrücke poetisch verarbeitet hatte.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts begann die bengalische Seide die persische Seide vom europäischen Markt zu verdrängen¹⁴¹, auch auf asiatischen Märkten zeigten sich ähnliche Entwicklungen; so stammten schon 1647 30% des von der VOC in Japan abgesetzten Seidenkontingents aus Bengalen¹⁴². Wie war es zu dieser Entwicklung gekommen? Verschiedene Gründe hatten dazu geführt, daß die VOC sich

und Lehre der Universität Trier. Sonderheft 3: Reisen und Tourismus. Auswirkungen auf Landschaft und Menschen. Oktober 1979, S. 2-8

¹³⁷A. Olearius; Vermehrte Neue Beschreibung, S. 19*, 20*

¹³⁸a.a.O., S. 21*

¹³⁹a.a.O., S. 26*

¹⁴⁰a.a.O., S. 43*, 44*

¹⁴¹F. S. Gaastra: Die Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande. In: E. Schmitt u.a. (Hrsg.): Kaufleute als Kolonialherren, S. 47

¹⁴²E. Schmitt u.a. (Hrsg.): Kaufleute als Kolonialherren, S. 112

von der persischen Seide abzukoppeln versuchte. Im Jahre 1529 starben sowohl Šāh ʿAbbās als auch Jan Pietersz. Coen, also die beiden Männer, die den außerordentlich geschickt agierenden Faktor der VOC in Iran, Huybert Visnich, protegiert hatten¹⁴³. Visnich sah sich nun in einer recht unsicheren Lage und mußte vor persönlichen Feinden zu armenischen Kaufleuten fliehen¹⁴⁴. Mit ihrer Hilfe konnte er auf osmanisches Territorium entkommen, wo er allerdings aufgrund der wieder ausgebrochenen Kämpfe zwischen den Osmanen und dem safavidischen Iran für einen Spion gehalten und garrotiert wurde¹⁴⁵. Die personelle Konstellation, die einen nicht zu unterschätzenden Anteil am Zustandekommen des für die VOC vorteilhaften Vertrages gehabt hatte, war damit nicht mehr existent. Šāh Safī, der Nachfolger ʿAbbās I., gab das Kronmonopol auf Seide, das ʿAbbās durchgesetzt hatte, relativ bald auf. Kaufleute der EIC stellten nach einer Beschreibung des durch das Kronmonopol streng geregelten Ablaufs beim Seidenhandel unter ʿAbbās fest, daß Šāh Safī "gave lycence to buy Silks in all partts of his kingdome without restricon"¹⁴⁶. Die Gründe für diese Veränderungen sahen die englischen Kaufleute in einer Einflußnahme ihrer Konkurrenz: "Jullfalleynes Armenians and other merchants of Guyland and Sherwan, who have their trade to Aleppo by their extreame bribes to his Ducks, Nobles and Ministers preventeth him"¹⁴⁷. Offenbar gelang es den armenischen Händlern in der Zeit des Thronwechsels, insbesondere im Bereich des Seiden- und Tuchhandels ihre Lage zu konsolidieren¹⁴⁸. Damit hatten die armenischen Händler, die auch aufgrund ihrer Infrastruktur den europäischen Kompanien letztlich überlegen waren, eine Position gewonnen,

¹⁴³M.A.P. Meilink-Roelofz: *The Earliest Relations between Persia and the Netherlands*, S. 30, 31

¹⁴⁴a.a.O., S. 32

¹⁴⁵a.a.O., S. 33

¹⁴⁶India Office Library, E/3/12/1347, Gombroon to E.I.Co., 11 March 1630/31. Zitiert nach: R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 457

¹⁴⁷India Office Library, E/3/13/1379, Isfah n to E.I.Co., 26 Sept 1631. Zitiert nach: a.a.O., S. 457

¹⁴⁸R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 457, 458

der sich EIC und VOC schließlich unterordnen mußten¹⁴⁹. Die Auflösung des Kronmonopols auf Seide und der damit einhergehende Ausbau der Position der armenischen Händler stellte einen einige Jahre dauernden Prozeß dar, in dessen Verlauf die europäischen Kompanien ihre konstant steigenden Probleme auf dem persischen Seidenmarkt erkannten¹⁵⁰. Naturgemäß richtete sich ihr Interesse darauf, Abhilfe zu schaffen und Ersatz für die persische Seide zu finden. Auf dem Hintergrund dieser Entwicklungen ist das Engagement der VOC auf dem bengalischen Seidenmarkt zu sehen; wenngleich derartige Entscheidungen angesichts des internationalen Engagements der VOC natürlich nicht monokausal zu deuten sind, so dürfte doch in den skizzierten Entwicklungen in Iran ein bedeutender Grund für die Verlagerung auf den bengalischen Markt zu sehen sein¹⁵¹. Zwischen 1645 und 1653 etablierte sich die VOC in Kazimbazar im bengalischen Seidengebiet¹⁵². Die Kompanie richtete hier eine eigene Seidenmanufaktur ein, die in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts über 3000, nach einer Erweiterung im Jahre 1715 sogar über 4000 Arbeitskräfte beschäftigte¹⁵³. Die VOC verschaffte sich so eine sehr viel direktere Kontrolle über die Seidenproduktion und die Preisgestaltung, als ihr dies in Iran auch zu Zeiten des Šāh ʿAbbās möglich gewesen war.

Im Zuge seines Programms, in Zusammenarbeit mit den beiden europäischen Mächten auf den Seehandel zu setzen und Iran wirtschaftlich zum Indischen Ozean hin zu öffnen, ließ Šāh ʿAbbās verschiedene Karawanenwege intensiv ausbauen: Šīrāz - Yahrom - Lār - Bandar ʿAbbās; Jazd - Šīrġā - Bandar ʿAbbās und Kermān - Bandar

¹⁴⁹a.a.O., S. 458

¹⁵⁰Zu dieser Thematik siehe auch: R. W. Ferrier: *The Armenians and the East India Company in Persia*, S. 46-48

¹⁵¹Thomas Schleich sieht den Grund für das verstärkte Engagement der VOC in Bengalen darin, daß die VOC große Schwierigkeiten hatte, chinesische Seide für den japanischen Markt zu bekommen, übersieht jedoch die Verbindung zu den Entwicklungen in Iran. [E. Schmitt u.a. (Hrsg.): *Kaufleute als Kolonialherren*, S. 112]

¹⁵²Zur Thematik der VOC in Bengalen generell und auch zur Seidenproduktion in Kazimbazar speziell siehe: Om Prakash: *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal. 1630-1720*. Princeton 1985

¹⁵³E. Schmitt u.a. (Hrsg.): *Kaufleute als Kolonialherren*, S. 112, 113

ʿAbbās¹⁵⁴. In diesem Zusammenhang kam es zu einem verstärkten Ausbau der Karawansarails in der Bauform des Šāh-ʿAbbāsi-Typus¹⁵⁵. Im Gegensatz zum Robāt, der bis zur Mongolenzeit in Iran zu beobachten ist, tritt hier, wie anhand der Grundrißschemata deutlich wird¹⁵⁶, der Zweck der Beherbergung und Versorgung einer großen Anzahl von Reisenden mit ihren Waren und Lasttieren in den Vordergrund. Der Robāt dagegen diente in erster Linie der Aufnahme einer ständigen militärischen Besatzung zur Bewachung des Karawanenweges¹⁵⁷. Entlang der Haupt-handelswege entstand ein Netzwerk von Karawansarails, Brücken wurden, wo notwendig, errichtet und die Wege insgesamt verbessert und instandgesetzt¹⁵⁸. Insbesondere in den nördlichen Provinzen Gilān und Māzandarān entstanden steinerne, befestigte Straßen¹⁵⁹. Gegen eine Steuer, die bei den Kaufleuten erhoben wurde, wurden die Straßen von rāhdārān bewacht¹⁶⁰. Gedeckte Bazare, wie beispielsweise der von Esfahān, wurden gebaut, wo der Handel unter behördlicher Aufsicht vonstatten ging¹⁶¹. Bei diesen Einzelmaßnahmen handelte es sich keineswegs um Neuerungen, doch in ihrer Gesamtheit, getragen und durchgesetzt von der Zentralmacht, verbesserten sie die Bedingungen für den Handel spürbar. Mit diesem Programm gelang es Šāh ʿAbbās, Persien über die europäischen Handelskompanien, insbesondere die VOC, an den internationalen Seehandel anzubinden. Im Inneren setzte er auf armenische Kaufleute, die bald den Handel dominierten¹⁶².

¹⁵⁴W. Kleiss: Die Karawanenwege, S. 141, 142

¹⁵⁵Siehe hierzu: W. Kleiss: Die Karawanenwege, S. 141-149. Zu den Karawansarails in Iran siehe auch: Mohammad-Yusof Kiāni; Wolfram Kleiss: Fihrist-e Karawansarāhā -ye Irān. 2 Bde. Teheran 1983-1989

¹⁵⁶Siehe hierzu Abbildung 3 auf Seite 38.

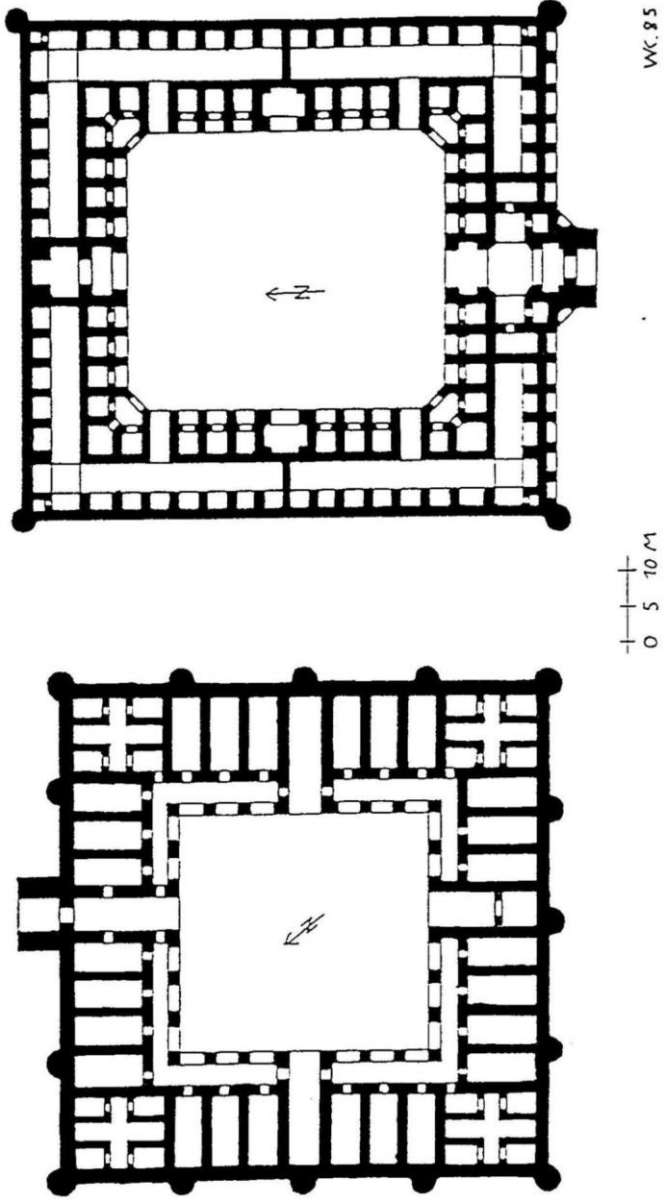
¹⁵⁷W. Kleiss: Die Karawanenwege, S. 145, 146

¹⁵⁸R. W. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 453

¹⁵⁹a.a.O., S. 453

¹⁶⁰a.a.O., S. 454

¹⁶¹a.a.O., S. 453



W.C. 85

Grundrisschema eines Robats (links, Qaleh Sangi Kad) und eines Karavanserais (rechts, Bisatun)

Abb. 3: Wolfram Kleiss: Die Karawanenwege in Iran aus frühislamischer Zeit. In: Societas Iranologica Europaea (Hrsg.): Transition Periods in Iranian History. Actes du Symposium de Fribourg-en-Brisgau (22-24 Mai 1985) Leuven 1987, S. 141-149. [= Cahiers de Studia Iranica 5 (1987)]. Hier: S. 145

Der Handel im späten 17. und 18. Jahrhundert

Die oben skizzierten Strukturen festigten sich im Laufe des 17. Jahrhunderts. Im Landhandel blieben die armenischen Kaufleute bedeutend, im Seehandel war Iran Teil des englischen und des niederländischen Handelsnetzes. Generell hatte die Bedeutung des Seehandels mit Indien zugenommen, seit in den 1640er Jahren der Weg über Qandahār sehr unsicher geworden war¹⁶³.

Im Jahre 1725 berichtete der Geistliche im Dienst der VOC François Valentyn aus Batavia über den innerasiatischen Handel seiner Kompanie und die Einbindung Persiens in dieses Handelsnetz: "[...] Anfang September segeln die Ceylonfahrer und mit denselben gewöhnlich auch ein Surat- und Persienfahrer mit Gewürzen und anderen Waren ab, die in Ceylon sehr begehrt sind. Nach deren Löschen werden die Schiffe von dort aus als Frachtschiffe nach Persien eingesetzt und ausgerüstet. Man steuert Punto [Ponta] Gale an, sowohl, um dort die bestellten Güter zu löschen, als auch um die Gewürze für Surat und Persien an Bord zu nehmen. Die Schiffe fahren im Oktober mit dem NO-Wind und (wenn er anhält) bis in den Februar von Ceylon ab. Sie laufen die Malabar-Küste entlang, wo sie Cochin und Wingurla ansteuern, um auch da die bestellten Waren zu löschen. Von hier werden Sjankos, Betelnüsse, Palmholz, Pfeffer, Cajer (oder die Rinde der Kokospalme) zur [Herstellung von] Tauwerk, Kaurimuscheln usw. für die Koromandelküste, Surat und Bengalen mitgenommen. Eines der Schiffe geht nach Surat voraus, um von dort mit Frachtgütern nach Persien zu laufen, wo man innerhalb eines Monats bereits einen schönen Gewinn aus diesen Waren erzielen kann. Dorthin wird auch eine große Menge Muskatnüsse, Muskatblüten, Gewürznelken, Kardamom, Pfeffer, Kupfer und Zimt aus Ceylon befördert, alles Waren, die in Surat und Persien sehr begehrt sind und hübsche Gewinne abwerfen. [...] Von Ceylon aus wird im Dezember oder Januar auch eine Lieferung ins Vaterland abgefertigt, während die anderen dort verbleibenden Schiffe für die Fahrt nach Persien genutzt werden. Im Februar und März werden alle nach Batavia [bestimmten Schiffe] mit Leinwand aus Surat, mit Juwelen und allerlei kostbaren Stoffen beladen (während man im April und Mai von Ceylon aus über die [Koromandel-]Küste nach Bengalen fährt). Gleichzeitig werden auch die Schiffe abgefertigt, die zuvor aus Persien mit Geld, nämlich silbernen Abassis, persischer Seide, Weinen aus Schiras, Früchten, Rosenwasser,

¹⁶³a.a.O., S. 462

Brokaten, Armosin, Samt, Teppichen, Pferden und weiteren derartigen Waren in Ceylon eingetroffen waren. [...]”¹⁶⁴. Viele der so in Iran erworbenen Waren, vor allem Seide und Stoffe, wurden über die in der Quelle genannten Zwischenstationen nach Japan weitergehandelt. Auch Sonderbestellungen von VOC-Angestellten aus Deshima an den Faktor in Persien gab es: So ließ 1668 Constantijn Ranst über J.M. Gennemann in Persien drei Apfelschimmel als Geschenk für den Shogun beschaffen. Mit der Bestellung sandte Gennemann eine Zeichnung der gewünschten Tiere nach Iran, die tatsächlich beschafft und nach Japan gebracht wurden, dort allerdings nicht das Gefallen des Shogun fanden¹⁶⁵.

Die Waren, die in Bandar ʿAbbās angelandet wurden, wurden nordostwärts über Jiruft, Bām, Kermān, Jazd und Ardakan transportiert, wo eine Anbindung an die östlich verlaufende Route nach Indien durch die Kavīr nach Tabas, Birjand, Farāh und Qandahār bestand¹⁶⁶. Eine weitere Route war die über Bām, durch Sistan, das Hilmand-Tal nach Qandahār. Diese Strecke wurde allerdings durch die Übergriffe der Baluchi zu Beginn des 18. Jahrhunderts zunehmend gefährlich¹⁶⁷. Von Qandahār aus wurden die Waren über Ġazna und Kābul nach Zentralasien transportiert oder in östlicher Richtung nach Multan und Lahore gebracht¹⁶⁸.

Eine gerade in bezug auf Chorasān bedeutende Verbindung war die zwischen Mašhad über Herāt nach Farāh. Mašhad war eine überaus bedeutende Schaltstelle für den Handel: Karawanenwege aus Balch, Samarkand, Buchara, und Chiva führten dorthin. Von Mašhad aus gingen Strecken über Nišāpur, Sabzavār, Damġān, Simnān, Teheran und Sava¹⁶⁹. In Sava teilte sich die Route. Ein Weg führte nach Süden über Qom und Kāšān, ein weiterer nach Hamadān, ein dritter führte nord-

¹⁶⁴Eberhard Schmitt (Hrsg.): *Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion*. Bd. IV: *Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche*. München 1988, S. 280, 281

¹⁶⁵E. Schmitt u.a. (Hrsg.): *Kaufleute als Kolonialherren*, S. 175, 176. Siehe hierzu Abbildung 4 auf Seite 41.

¹⁶⁶R. W. Ferrier: *Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period*, S. 476

¹⁶⁷a.a.O., S. 476

¹⁶⁸a.a.O., S. 476

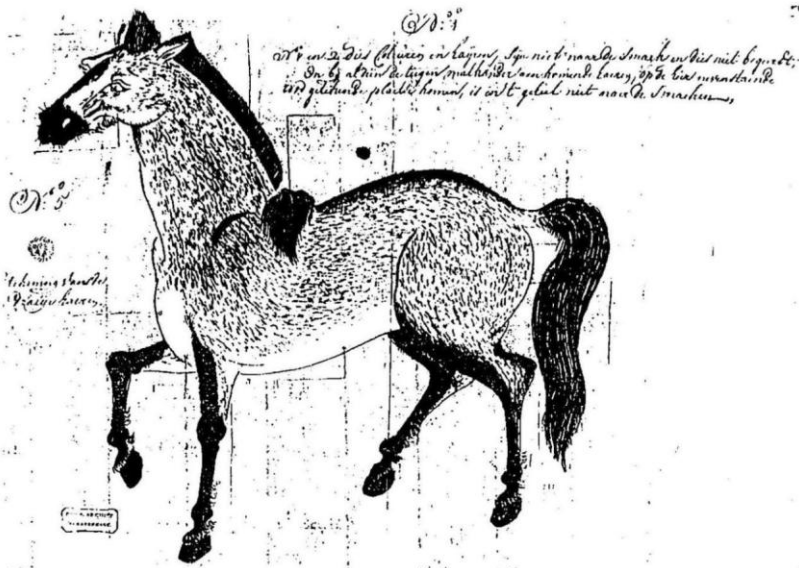


Abb. 4. Bestellung von drei persischen Pferden für den Shogun aus dem Jahr 1765. Japanische Tuschezzeichnung auf Papier in einem Brief des VOC-Beauftr. für kaiserliche Bestellungen J.M. Gemmenmann (25x38 cm). Allgemeines Rijksarchiv Den Haag. Inv. Nr. VOC 9089 f. 8. Als Vorlage für die obige Reproduktion diente ein Repro aus dem Bildarchiv des Lat. f. Neuere Geschichte, Uni. Bamberg. Die Zeichnung wurde von Thomas Schleich ediert und kommentiert in Katalog: Eberhard Schmitt, Thomas Schleich u.a. (Hrsg.): Kaufleute als Kolonialherren. Die Handelswelt der Niederländer vom Kap der Guten Hoffnung Nagasaki 1600-1800. Bamberg 1988, S. 175, 176.

westlich nach Qazvin¹⁷⁰. In Mašhad vollzog sich der Pferde- und Wollhandel, Lapislazuli wurde nach Balch und Buchara gehandelt¹⁷¹. Chorasán insgesamt war eine zentrale Schaltstelle für den Handel mit Indien, vor allem Golkonda und Deccan¹⁷². Nachdem Šāh ʿAbbās II. Qandahār wiedererobert hatte, stieg der Landhandel mit Indien, der unter den Auseinandersetzungen um die Stadt und die daraus resultierenden Gefahren für die Handelswege zeitweise gelitten hatte, wieder in einem gewissen Ausmaß an¹⁷³.

Bis in das letzte Drittel des 17. Jahrhundert waren Karawanenwege recht sicher¹⁷⁴. Um das Jahr 1670 wurde jedoch die Sicherung der Wege von der Zentralmacht aufgrund ihres erhöhten Finanzbedarfes an Privatpersonen verpachtet. Diese Aufgabe von Kompetenzen war von nicht zu unterschätzender Wirkung. Die Qualität der Wegesicherung ließ in der Folge rapide nach, da die Pächter ein Interesse daran hatten, aus ihrer Pacht einen möglichst großen Gewinn zu realisieren und daher möglichst wenig Gelder in langfristigen Projekten wie dem Bau von Karawansarails banden. Auch die Qualität und Disziplin der Truppen, die den Schutz der Reisenden und Händler sichergestellt hatten, sank; sie wurden nicht mehr zentral kontrolliert und es war in das Ermessen des jeweiligen Pächters gestellt, wen er für diese Aufgabe anwarb.

Infolge der Aufgabe der Wegesicherung durch die Zentralmacht und deren Übernahme durch gewinnorientierte Pächter und der daraus folgenden steigenden Unsicherheit der Karawanenrouten wurde der Handel in Mitleidenschaft gezogen. Der Transport von Waren über die Karawanenwege wurde für die Kaufleute zunehmend risikoreich¹⁷⁵.

Es gab jedoch, trotz des gewinnbringenden Seehandels, weiterhin die Karawanenverbindung zwischen Chorasán und Indien. Als allerdings im Zuge der Raubzüge der Baluchi und den Auseinandersetzungen mit den

¹⁷⁰a.a.O., S. 476

¹⁷¹a.a.O., S. 475

¹⁷²a.a.O., S. 475

¹⁷³a.a.O., S. 475

¹⁷⁴a.a.O., S. 477

¹⁷⁵Zum Handel gegen Ende der Safavidenzeit und die VOC siehe auch: Willem M. Floor: *Bar-āftādan-e safavijān, bar-āmadan-e Mahmūd-e Afġān (rewājat-e šāhedān-e holandī)*. Tehrān 1345 [=1966]

Afghanistan zu Beginn des 18. Jahrhunderts die Strecken wieder unsicherer wurden, sank das Gütervolumen, das per Karawane von Chorasán nach Indien transportiert wurde, stark ab¹⁷⁶.

Resümee

Betrachtet man zusammenfassend die dargestellte Entwicklung, so wird deutlich, wie sich zunächst die Kenntnisse über Iran und den Handel in und mit Iran zwischen dem 13. und dem 15. Jahrhundert rapide wandelten und erweiterten. Bildet der Bericht des Marco Polo noch eine Mischung aus den im mittelalterlichen Europa weit verbreiteten Mythen über den reichen Orient, wie sie zum Beispiel der Alexanderroman in seinen verschiedenen Fassungen bot, und durchaus exakten, auf eigener Beobachtung beruhenden Darstellungen, so zeigt das Handbuch des Pegolotti ein bereits sehr viel pragmatischeres Umgehen mit dem Orient. Nicht mehr das Staunen über die - aus der Sicht des kargen Europa - dort vorhandenen Schätze und "Wunder", wie Marco Polo es im Titel seines Werkes genannt hatte, stand im Vordergrund, sondern pragmatische Überlegungen, wie man sich diese Schätze auf dem Wege des Handels aneignen könne¹⁷⁷. Neben diesen, von Kaufleuten überlieferten Informationen waren es in zunehmenden Maße Gesandte wie Ruy González de Clavijo, die Wissen über Asien im allgemeinen und Iran im besonderen nach Europa transportierten.

In der Folge kam es zur Expansion der Portugiesen nach Asien. In Portugal war ein starkes Potential vorhanden, das diese weitausgreifende Expansion ins Werk zu setzen vermochte. Zum einen bestand hier ein Informationsvorsprung gegenüber anderen Mächten. Es existierte zu der Zeit eine enge Beziehung zur Kurie, die mit den für die Portugiesen erlassenen Bullen das ideologische Instrumentarium der Expansion zur Verfügung stellte. Zum anderen hatten in Portugal die Templer, umgewandelt in den Christusorden, der als solcher 1319 vom Papst approbiert worden war, die Vernichtung des ursprünglichen Ordens überlebt. Hier war, über die Beteiligung der Templer an den Kreuzzügen, ein großes Erfahrungs-

¹⁷⁶R. W. Ferrier: Trade from the mid- 14th Century to the End of the Safavid Period, S. 477

¹⁷⁷Siehe hierzu auch das Kapitel "Der karge Westen und der reiche Osten: Das Abendland sucht Zugang zu den Schätzen des Orients", in dem E. Schmitt einen instruktiven Überblick zu dieser Thematik bietet. Eberhard Schmitt: Die Anfänge der europäischen Expansion. Idstein 1991, S. 17-24

potential vorhanden. Daneben waren es die Fidalgos, die Niederadeligen, die von ihren Hoffnungen auf Landgewinn motiviert, die sich nach dem Abschluß der Reconquista in Portugal nicht mehr erfüllen konnten, das Personal der Expansion nach Osten stellten¹⁷⁸.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts kam es zu einem interessanten Versuch, von englischer Seite aus Handelsbeziehungen mit Iran aufzunehmen. Dieser Ansatz resultierte letztendlich aus der zu der Zeit noch inferioren maritimen Situation, in der sich England gegenüber den iberischen Mächten befand. Es war der Versuch, den Handel mit Iran und, wenn möglich, darüber hinaus mit Indien und China, auf einer Route zu installieren, die sich außerhalb der Interventionsmöglichkeiten der iberischen Flotten befand und die außerdem außerhalb der Einflußsphäre der im Asienhandel bereits lang etablierten Venezianer und Genuesen lag. Auf persischer Seite traf die englische Initiative insofern auf ein gewisses Interesse, als man so eine Handelsverbindung außer Reichweite des türkischen Einflußgebietes hätte installieren können. Doch letztlich scheiterte dieser historisch interessante Versuch, den auf einer Ost-West-Achse verlaufenden Handel mit und durch Iran auf eine Süd-Nord-Achse umzuleiten.

Nachdem gegen Ende des 16. Jahrhunderts Engländer und Niederländer eine gewisse maritime Potenz erlangt hatten, engagierten sie sich in Asien. Ihr Versuch, einen auf ihre schließlich erreichte Dominanz gegründeten Seehandel mit Iran einzuleiten, stieß auf das Interesse des Šāh ʿAbbās, der sich seinerseits bereits zuvor um eine derartige Zusammenarbeit bemüht hatte. Er setzte ein Programm ins Werk, bei dem Schlüsselprodukte wie Seide unter Kronmonopol gestellt wurden und der Handel bestimmten Konzessionären - zu nennen sind hier vor allem armenische Händler - zugestanden wurde. Ziel war es, die Umklammerung, in der sich das Safavidenreich befand und die den Handel stark einschränkte, zu sprengen. Nach der Gründung der EIC und der VOC standen Partner für ein derartiges Programm zur Verfügung. ʿAbbās verstand es dabei durchaus geschickt, mit den beiden Kompanien Beziehungen ähnlichen Ausmaßes aufrechtzuerhalten, so daß ein gewisses Gleichgewicht zwischen den drei beteiligten Mächten entstand und das Safavidenreich letztlich durch die Vergabe von Kronlizenzen die Fäden in der Hand behielt. Im Zuge dieser Entwicklung nahm der Seehandel gegenüber dem Landhandel einen starken Aufschwung. Der Ausbau der Karawanenwege

¹⁷⁸Zu dieser Thematik siehe auch: E. Schmitt (Hrsg.): *Dokumente*, Bd. II, S. 41-50

in Richtung Hormuz in dieser Zeit zeigt eine gewisse Orientierung des Landhandels auf den Seehandel.

Um das Jahr 1670 verpachtete dann die safavidische Zentralmacht die Sicherung der Karawanenwege an private Unternehmer, was die Qualität der Wegesicherung Mitleidenschaft zog und den Handel risikoreicher und damit weniger gewinnträchtig machte. Wurde so die Bedeutung der Karawanenrouten in einem gewissen Umfang eingeschränkt, so nahm der Seehandel der VOC mit dem safavidischen Persien ab 1688 nochmals einen Aufschwung¹⁷⁹. Der Export von Goldmünzen aus Bandar ʿAbbās nahm stark zu, was der Kompanie, nachdem der Goldexport aus Japan zurückgegangen war, die im Asienhandel dringend benötigten Edelmetallmengen sicherte. Die persischen Goldmünzen fanden beim Pfefferankauf in Malabar Verwendung und wurden außerdem über Ceylon nach Tuticorin an der Südspitze Indiens gebracht, des weiteren wurden mit ihnen an der Koromandelküste Waren eingekauft¹⁸⁰. Mit den Einfällen der Afghanen, die die Safavidenmacht immer mehr schwächten, wurde der Handel generell negativ beeinflusst. Die VOC zog sich aufgrund dessen und aufgrund eigener, interner Probleme aus dem Persischen Golf zurück und gab diesen Bereich der "westlichen Quartiere" auf. Das Programm Šāh ʿAbbās I. war nun, nachdem es im Grunde schon mit der Auflösung des Kronmonopols auf Seide unter seinem Nachfolger und schließlich mit der Verpachtung der Wegesicherung aufgegeben worden war, beendet.

¹⁷⁹F. S. Gaastra: Die Vereinigte Ostindische Compagnie der Niederlande. In: E. Schmitt u.a. (Hrsg.): Kaufleute als Kolonialherren, S. 48

¹⁸⁰a.a.O., S. 48