



universität  
wien

# DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

## ,,Zwei Riesen und ein Zwerg.

**Das Osmanenreich als Handelspartner von Venedig und Dubrovnik im  
16. und 17. Jahrhundert“**

Verfasser

**Mag. Milan Mile Cvetojević**

angestrebter akademischer Grad  
**Magister der Philosophie (Mag. phil.)**

Wien, Jänner 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:  
Studienrichtung lt. Studienblatt:  
Betreuer:

A 312  
Diplomstudium Geschichte  
Univ. Doz. Dr. Gottfried Liedl



## **Danksagung**

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Personen bedanken, die mich während des Studiums unterstützt haben.

Vor allem bedanke ich mich bei meiner Familie, insbesondere bei meinen Eltern und meiner Schwester für ihre stetige Unterstützung. Ebenso bedanke ich mich bei meiner Freundin, die mir stets zur Seite gestanden ist.

Ein großer Dank gilt auch meinem Betreuer Univ. Doz. Dr. Gottfried Liedl, der mich durch das DiplmandInnenseminar begleitet und bei der Erstellung dieser Arbeit mit konstruktiven Ratschlägen und geduldiger Betreuung geholfen hat.



# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	7
2. Die wirtschaftliche Landschaft.....	10
2.1 Der Kreislauf.....	11
2.2 Auf Kamel, Esel und Galeere.....	24
3. Die Spieler.....	29
3.1 La Serenissima Repubblica di San Marco.....	30
3.2 Die Beys von Dubrovnik.....	42
3.3 Die Eindringlinge.....	53
4. Am Schauplatz – Die Levante.....	62
4.1 An der Schwelle der Glückseligkeit.....	63
4.2 Akçe, Leeuwendaalder & co. ....	71
4.3 I mercanti turchi et altri Maumetani.....	78
4.4 Unter eigenen Leuten.....	85
4.5 Corps diplomatique.....	93
4.6 Der lange Weg in die Peripherie.....	103
5. Schlussfolgerung.....	111
Literaturverzeichnis.....	117
Anhang.....	133
Zusammenfassung.....	133
Abstract.....	135
Lebenslauf.....	137



## 1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Frage, wie sich die Handelsbeziehungen zwischen dem Osmanenreich, Venedig und Dubrovnik im 16. und 17. Jahrhundert entwickelt haben. Dazu werden auch die anderen Aspekte, die die Handels- und Wirtschaftspolitik dieser drei Staaten beeinflusst haben, betrachtet. Obwohl diesem Thema in der Forschung schon oft Beachtung geschenkt worden ist, wurden alle drei Staaten meistens separat untersucht. Sie wurden weniger als drei untrennbare Komponenten eines Systems, das wiederum in einem globalen Kontext der Weltwirtschaft von Indien bis Paris und London reichte, erforscht worden.

Diese Arbeit beruht vor allem auf wissenschaftlichen Studien, Artikeln und Büchern. Es sind auch, soweit das möglich war, die Quellen konsultiert worden. Das bezieht sich vor allem auf die herausgegebenen Materialien wie Regesten, Reiseberichte aber auch andere Archivalien. Anzumerken ist, dass es in der Forschung ein gewisses Ungleichgewicht gibt, da die osmanischen Quellen weniger publiziert worden sind und daher europäischem Publikum weniger zugänglich sind. Im Vergleich dazu sind die Archive von Venedig und Dubrovnik viel besser erschlossen, wobei man auch die Verluste beachten muss, die z.B. im Fall von Dubrovnik während der napoleonischen Okkupation und danach beim Transfer des Archivs nach Wien passiert sind.

Besonders vernachlässigt in der Historiografie ist die osmanische Wirtschaftspolitik. Es wird nämlich hauptsächlich die Politik der französischen und englischen Krone sowie von Dubrovnik und Venedig behandelt. Selten gibt es Informationen aus einem anderen Blickwinkel. Das führt dazu, dass angenommen wird, dass die Osmanen eher ein Objekt der europäischen Politik und nicht ein handelndes Subjekt gewesen sind. Diese drei Staaten waren jedoch seit dem Mittelalter in Kontakt und die Anwesenheit Venedigs und etwas später Dubrovniks in der Levante ist für ihre Geschichte und Identität essenziell. Durch die ständige Interaktion zwischen ihnen entwickelte sich eine Art Symbiose.

Das 16. und 17. Jahrhundert waren aber für ihre Beziehungen sehr signifikant. In erster Linie waren auf der Weltbühne diese zwei Jahrhunderte eine prägnante Periode. Die europäischen Staaten, die die Anrainer der Atlantikküste waren, konnten in dieser Periode die Entdeckung der Neuen Welt und neuer maritimer Routen kapitalisieren. Im 16. und 17. Jahrhundert wurde die Route um das Kap der Guten Hoffnung mit dem portugiesischen *Estado da India* etabliert. Noch wichtiger

war die Übernahme dieser Route durch die wirtschaftlich viel gefährlicheren Niederländer und Engländer, was allmählich eine Verschiebung der traditionellen Wege über die Levante nach Indien verursachte. Mit der Intensivierung des transatlantischen Handels wurden alle diese Wege in Westeuropa verknotet und trugen entscheidend zu der Entwicklung der europäischen kapitalistischen Wirtschaft bei. Ein Umstand, der Europa die technologische und militärische Dominanz bis zum Ende des 20. Jahrhunderts sicherte.

Für die drei betrachteten Staaten waren diese zwei Jahrhunderte schicksalhaft. In diesem Zeitraum erreichten sowohl Venedig als auch Dubrovnik den Höhepunkt der Handels- und Wirtschaftsmacht und gleichzeitig begann ihr langsamer Verfall. Diese Periode auch für das Osmanische Reich von erheblicher Bedeutung, da seine Expansion zum Stillstand kam und man sich mit den neuen Umständen abfinden musste. Die getroffenen Entscheidungen mündeten jedoch später in den militärischen und wirtschaftlichen Kollaps, der sich letztlich im Berliner Kongress abzeichnete.

Die Abgrenzung der Periode lässt sich auch fundiert begründen. Nach der Eroberung Konstantinopels 1453 begann für die Osmanen eine Periode der Stabilisierung des Staates. Mit den Sultanen Selim I. (1512-1520) und Süleyman I. (1520-1566) errangen die Osmanen glänzende Siege wie bei Mohács im Jahre 1526 und im Jahr 1514 bei Çaldıran, was nicht nur ihre Grenzen festigte sondern ihnen auch weitere territoriale Erweiterungen brachte. Mit der Eroberung Syriens und Ägyptens und der Zerschlagung des Mamelukenreiches avancierten die Osmanen eindeutig zu einem Weltreich. Diese Siege brachten ihnen nicht nur enorme Einnahmen aus diesen Provinzen sondern sie brachten auch den Besitz der Hauptwege des Fernhandels in der Levante. Im Laufe des 17. Jahrhunderts verlor das Osmanenreich jedoch an ihrer Expansionsdynamik und die große Eroberungsmaschinerie wurde gestoppt.

Die Präsenz der Osmanen auf dem Balkan und in Ungarn nach der Schlacht bei Mohács im Jahre 1526, war aber für Dubrovnik der Grund, sich offiziell unter den osmanischen Schutz zu stellen, was ihnen auch die – bereits im Jahr 1510 von den Mameluken gewährten – Handelsprivilegien sicherte. Die lange Regierungsperiode des ragusanischen Freundes Sultan Süleymans I, der den Thron 1520 bestiegen hatte, setzte eine Zeit der Affirmation der Beziehungen zwischen dem Osmanischen Reich und Dubrovnik. Damit begann eine Periode der Blüte für die kleine Seerepublik, die durch die privilegierte Position im Osmanenreich und die Neutralität während der veneto-osmanischen Kriege in der Lage war, großen Reichtum anzuhäufen. Im Jahr

1667 wurde Dubrovnik von einem katastrophalen Erdbeben betroffen, das den Stadtstaat viele Leben seinen Untertanen und auch viel Geld kostete.

Die venezianische Geschichte im 16. und 17. Jahrhundert war ähnlich wie die ragusanische durch einen wirtschaftlichen Aufschwung dank dem Handel in der Levante und später dann durch einen allmählichen Verfall gekennzeichnet. Nachdem Byzanz und das Mamelukenreich von der geografischen Karte verschwunden waren, waren die Venezianer nicht mehr mit relativ schwachen und daher leicht manipulierbaren Kontrahenten konfrontiert, sondern mit einem neuen und starken Osmanenreich. Im Laufe der Zeit wurde Venedig daher in mehrere Kriege mit den Osmanen verwickelt, die als Folge den Verlust Zyperns 1573 und Kretas 1669 hatten, die die größten Besitztümer Venedigs im Ostmittelmeerraum waren. Trotzdem kehrten die Venezianer nach all diesen Konflikten in die Levante zurück und wurden auch von den Osmanen akzeptiert, da sie als Vermittler zwischen dem Osmanischen Reich und Europa agierten. In diese zwei turbulenten Jahrhunderte fällt aber auch die längste veneto-osmanische Friedensperiode (1571-1645).

Der Friede von Karlowitz im Jahre 1699 stellte einen bedeutenden Wendepunkt für alle drei Staaten dar. Für die Osmanen war das der endgültiger Rückzug aus Mitteleuropa und der Verfall ihrer Macht auf dem Balkan. Diese Tatsache nutzten auch die Ragusaner, die neue Beschützer auf dem habsburgischen Hof fanden. Venedig hatte nach dem Verlust von Zypern und Kreta keine bedeutenden Besitztümer in der Levante mehr. Ihre Patrizier sahen auch die Levante nicht mehr als Haupteinnahmequelle. Die Investitionen in die venezianische Terraferma wurden als viel lukrativer und vor allem als sicherer angesehen. Nach dem Krieg um Kreta kam es zu einer wesentlichen Veränderung in den veneto-osmansichen Beziehungen, da mit dem Verlust Kretas die territorialen Konflikte größtenteils verschwunden waren.

Der Aufstieg des Atlantikhandels und die Übernahme des Levantehandels durch die westeuropäischen Mächte war andererseits für die Ausschaltung der mediterranen Vermittler wie Venedig und Dubrovnik ein wichtiger Faktor. Nach dem Frieden in Karlowitz kam das Habsburgerreich als Handelspartner des Osmanenreiches dazu. Mit der Periode der Peripherisierung der osmanischen Wirtschaft im globalen Rahmen, wurden manche Entscheidungen getroffen, die sich erst später als schicksalhaft erweisen sollten.

Die Verbundenheit und aufeinander angewiesen zu sein intensivierte die Beziehungen zwischen dem Osmanischen Reich, Dubrovnik und Venedig. Die Osmanen brauchten die Venezianer sowohl für die Warenexporte als auch für die Importe. Andererseits wollten sie die

benachbarten venezianischen Besitze erobern. Venedig war lange vor den Osmanen Handelsmacht in der Levante gewesen, musste jedoch mit ihnen kooperieren als die Levante osmanisch wurde. Gleichzeitig wollte man Dubrovnik, das den Venezianern ein Dorn im Auge war, beseitigen. Das war unter anderem nicht möglich, da Dubrovnik offiziell osmanischer Vasall war und unter dem Schutz des Sultans stand. Dubrovnik selbst lavierte zwischen den Großmächten und mit einer geschickten Politik schaffte es bis zu seinem endgültigen Niedergang, sein größtes Ideal zu bewahren – die Freiheit. In allen diesen Ereignissen war der Handel Kriegsopfer, -ursache und -mittel.

## 2. Die wirtschaftliche Landschaft

Beim Vergleich der europäischen Staaten und der Osmanen als Handelspartner in der Levante gibt es zwei grundlegenden Aspekte, die für den Handel wichtig waren. Erstens war das die geografische Lage des Osmanischen Reiches und zweitens die eingesetzten Transportmittel. Wenn es um die geografische Lage geht, muss man anmerken, dass diese im Vergleich mit Europa außerordentlich günstig war. Der Staat der Osmanen befand sich an der Kreuzung zwischen Europa und Indien und konnte damit für sich die Vermittlerfunktion behaupten. Diese Begünstigung ist nach der Intensivierung der Kolonialisierung Amerikas und der Entdeckung des Weges um Afrika nach Indien zum größten Teil verloren gegangen.

Der zweite Faktor im levantinischen Handel ist der Transport. Er wurde durch die geografische Lage ebenso beeinflusst. Der Mangel an schiffbaren Flüssen zwang die Osmanen eher den Landtransport zu benutzen und zwar vor allem die Karawanen. In Europa hingegen waren die Ufer der großen Flüsse die Geburtsorte der Manufakturzentren und der Urbanisation. Über die Flüsse konnte man auch das Hinterland wirtschaftlich penetrieren und die ersten Manufakturanlagen benutzten oft Wasserkraft in Form von Mühlen. Im Inneren des Kontinents abseits der Wasserwege, unterschieden sich die Umstände nicht wesentlich von denen im Osmanischen Reich, mit der Ausnahme, dass die Karawanen wie im Osmanenreich im Grunde nicht zum Warentransport eingesetzt wurden.

## 2.1 Der Kreislauf

Ein wichtiger Aspekt des Handels sind natürlich die Wege, die für die Zirkulation der Menschen und Güter dienen. Ihre Bedeutung hängt von den Regionen, die sie verbinden, aber auch von der Handelsintensität ab. Die Routen, die für den Fernhandel dienen, sind meistens die Arterien der Weltwirtschaft und ihr Verlauf ist in erster Linie durch die Geografie, aber auch durch soziopolitische Faktoren geprägt. An allen Routen gab es Waren, die über den ganzen Weg verfrachtet wurden, und solche, die nur einen Teil des Weges mitgenommen wurden. Das heißt, dass die Händler die ganze Route bereisen konnten, aber auch nur einen Teil davon.<sup>1</sup>

Die Handelswege in der Levante verbanden seit der Antike Europa mit Indien. Die italienischen Kaufleute benutzten sie lange vor den Osmanen und seit dem Mittelalter waren sie für die Verbindungen nach Ost- und Südasien wichtig.<sup>2</sup>

Diese Routen kann man grob in zwei Hauptgruppen aufteilen. Die nördlichen verbanden Europa über den Landweg von Kleinasien aus und über das Schwarze Meer, mit Zentralasien, China, Persien und Indien. Die andere Gruppe umfasste eher maritime Routen über Ägypten und Syrien. Beide Gruppen hatten Zweige von Aleppo bis Täbris und Bagdad.<sup>3</sup> Bedeutende Häfen und Emporien sowie die Orte wie Moskolor<sup>4</sup> oder Muzayrib, in denen die Messen stattfanden, waren wichtige Knotenpunkte in diesem Straßengewebe.<sup>5</sup>

Mit der osmanischen Expansion kamen alle Straßen in der Levante unter Kontrolle der neuen Herrscher. Die alten Routen wurden damit ins osmanische Straßennetz inkorporiert. Da es im Osmanenreich wenig schifffbare Wasserwege gab, spielten die Landwege größere Rolle, obwohl die Landtransporte mit Kamelen oder Ochsenkarren teurer waren.<sup>6</sup> Im Osten waren nur Euphrat und

<sup>1</sup> Albert H. Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade. In: The English Historical Review 30, H. 120 (1915) 577-588, hier 578.

<sup>2</sup> Rene J. Barendse, Trade and State in the Arabian Seas: A Survey from the Fifteenth to the Eighteenth Century. In: Journal of World History 11, H. 2 (2000) 173-225, hier 183.

<sup>3</sup> Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968), hier 5; vgl. Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes, 578.

<sup>4</sup> Bei den topographischen Begriffen wurden in dieser Arbeit konsequent die modernen lokalen Namen bzw. ihre eingedeutschten Versionen benutzt. Falls manche Orte auch mit Namen auftreten, die im Mittelalter oder in der Frühen Neuzeit gängig waren, werden sie bei der ersten Erwähnung in Klammern angegeben.

<sup>5</sup> Suraiya Faroqhi, Textile Production in Rumeli and the Arab Provinces: Geographical Distribution and Internal Trade (1560-1650). In: Suraiya Faroqhi (Hg.), Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire (London 1986) 61-83, hier 65; vgl. Suraiya Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699. In: Halil Inalcik, Donald Quataert (Hg.), An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914 (Cambridge 1994) 411-636, hier 486.

<sup>6</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 483.

Tigris immer schiffbar sowie der Schatt al-Arab, obwohl Letzterer aufgrund seiner zahlreichen Inseln, häufig von verschiedenen Banditen heimgesucht wurde. Im Westen des Osmanischen Reiches waren lediglich der Große Mäander und die Donau bis zum Eisernen Tor für die Schiffe zugänglich.<sup>7</sup> Man sollte noch den Nil erwähnen, der im Vergleich mit unsicheren Wüstenwegen eine bessere Reisemöglichkeit darstellte, aber wegen seiner bekannten Katarakte etwas gekürzt war.<sup>8</sup>

Die vier wichtigsten Punkte für die Karawanenwege waren Istanbul, Edirne, Aleppo und Kairo. Die alte Straße Via Egnatia verband Istanbul über Edirne, Plovdiv, Sofia und Niš mit Belgrad, wo es dann weiter nach Buda ging. Der Hauptweg von Istanbul aus gen Osten war die Straße nach Aleppo und Damaskus. Sie führte über Akşehir, Konya, Çukurova und Adana. Nach Adana gelangte man über den Bergpass Karanlık Kapı nach Aleppo. Dieser Weg wurde auch von den anatolischen Pilger benutzt.<sup>9</sup>

Für den Handel mit Persien waren Erzurum und Diyarbakir zwei wichtige Ausgangspunkte. Während Diyarbakir nicht direkt mit Istanbul verbunden war, lag Erzurum auf einer der Handelsarterien im Osmanischen Reich. Von Istanbul aus konnte man zwei Wege zu Erzurum nehmen. Einerseits war es möglich, über Ankara, Eskişehir und Tokat zu reisen und andererseits über die Gebirge im Norden nach Osmancık und Amasya. Von Amasya aus konnte man leicht Tokat und weiter dann Erzurum erreichen.<sup>10</sup>

In Aleppo vereinten sich vier wichtige Karawanenrouten. Der Weg aus Istanbul setzte sich durch Aleppo nach Damaskus und weiter nach Mekka und Medina fort. Eine Route führte nach Bagdad, das weiter mit Basra und Persien verbunden war. Ein dritter Weg verband Aleppo über Birecik (Birtha), Urfa (Edessa) und Diyarbekir mit Täbris. Iskenderun (Alexandrette) und Payas waren diejenigen Häfen am Ufer des Mittelmeers, die am nächsten zu Aleppo lagen. Eine alternative Option war ein Weg nach Tripoli, aber diesen Weg wählten lediglich die europäischen Seidenhändler.<sup>11</sup>

Edirne war als Knotenpunkt nicht unbedeutender als Istanbul. Die Reisenden aus Istanbul oder Bursa (über Gallipoli) konnten von Edirne aus verschiedene Wege einschlagen. Man konnte über Sliwen in die Fürstentümer Moldau und Walachei reisen oder weiter nach Belgrad und Sarajevo (osm. Bosna Saray). Auf der anderen Seiten konnte man über Thessaloniki nach Durres

<sup>7</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 483.

<sup>8</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 484.

<sup>9</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 484f.

<sup>10</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 485.

<sup>11</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 486f.

(Dyrrachion) und an die adriatische Küste gelangen.<sup>12</sup>

Durres wurde von den venezianischen oder neapolitanischen Schiffen oft angelaufen. Aus Sarajevo konnte man auf einem Umweg nach Dubrovnik kommen. Die Routen aus den Fürstentümern Walachei und Moldau waren eine Verbindung zum mitteleuropäischen Raum. Das benachbarte Fürstentum Siebenbürgen wurde mit Wegen von Sibiu (Hermannstadt) nach Nikopol und von Brașov (Kronstadt) nach Giurgiu (Zurz) und Ruse auf der anderen Ufer verbunden. Während von Buda aus Wien leicht erreichbar war, führten die Wege aus den rumänischen Fürstentümern nach Lwiw (Lemberg), damals eine polnische Stadt, wo eine starke armenische Händlergemeinschaft anwesend war.<sup>13</sup>

Der vierte Knotenpunkt im osmanischen Straßensystem war Kairo. Neben der See- und Flusswege waren auch die Karawanenrouten für diese Stadt wichtig. Unter einem Amtsträger des Sultans von Marokko reiste eine Karawane mit Pilgern und Händlern oft über die Wüste bis Gabès und dann die Mittelmeerküste entlang bis nach Ägypten. Zusätzlich wurden Pilgerkarawanen von Kairo aus nach Mekka und Medina organisiert. Wie jene aus Damaskus wurden auch diese Karawanen von der osmanischen Regierung organisiert. Viele Pilger reisten jedoch auf eigene Faust bis Sues oder bis zu irgendeinem kleinen Hafen am Roten Meer, von wo sie dann nach Dschidda fahren konnten. Karawanen von Kairo nach Damaskus, die über Palästina führten, waren ebenso üblich. Sie führten durch die Städte Al-Arisch, Gaza und Hebron.<sup>14</sup>

Die osmanischen Sultanen waren bemüht, die Infrastruktur der Landeswege wie Karawansereien und Hans auf den Hauptwegen auszubauen. Auch ein Botensystem (osmanisch *ulak*) wurde eingesetzt, sodass am Ende des 16. Jahrhunderts die Landwege von den Kaufleute oft als sicherer betrachtet wurden.<sup>15</sup> Die Bemühungen der osmanischen Regierung die Sicherheit der Regierungsboten und Karawanen zu gewährleisten, sind aus zahlreichen Dokumenten ersichtlich. Im späten 16. Jahrhundert war das aber wegen der Celali-Aufständen oft unmöglich und die Reisenden mussten mit lokalen Machthabern über ihr sicheres Geleit verhandeln. Erst im 18. Jahrhundert war die osmanische Regierung imstande, die Sicherheit auf den Landwegen mehr oder weniger wieder zu sichern.<sup>16</sup> Das Straßensystem des Osmanischen Reiches war noch immer ein Teil

<sup>12</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 485f.

<sup>13</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 486.

<sup>14</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 487.

<sup>15</sup> Carl M. Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century. In: Journal of the American Oriental Society 86, H. 2 (1966) 86-113, hier 101.

<sup>16</sup> Suraiya Faroqhi, Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: International Journal of Middle East Studies 14, H. 4 (1982) 523-539, hier 523.

des globalen Netzes, das Indien mit Europa verband. Die inneren Wegen hatten ihre Fortsetzungen sowohl im Osten als auch im Westen. Im Osten waren es die Region um das Rote Meer und jene um den Golf von Persien zwei Hauptzweige der maritimen Wege nach Indien.

Das Gebiet des Roten Meeres war ein Synonym für den Gewürzhandel, da es bereits seit der Antike als Transitregion zu Indien galt. Der venezianische Konsul in Kairo berichtet über Schiffe aus Daihul, Gujarat, Surat, Batikala, Kalkuta, und Assi auf Sumatra die im Jahr 1565 nach Dschidda gekommen waren.<sup>17</sup> Die südlichen Routen über das Rote Meer waren im Vergleich mit jenen über Persien auch preisgünstiger, da sie hauptsächlich maritim waren, was aber im Fall der Luxuswaren wie z.B. Gewürze nicht entscheidend war, da solche teure Waren bei einem Schiffbruch verloren gehen konnten. Dabei ist auch zu beachten, dass die politischen und religiösen Faktoren oft eine wichtigere Rolle bei der Wahl der Route als rein geografische Aspekte spielten.<sup>18</sup>

In Mekka und Medina endeten auch die Routen, die von moslemischen Pilger benutzt wurden. Diese Routen erstreckten sich durch die gesamte moslemische Ökumene: Indischer Ozean, subsaharisches Afrika, Maghreb und Zentralasien. Der Handel im Roten Meer wurde auf die Moslems begrenzt.<sup>19</sup>

Das Rote Meer ist sehr schmal und gerade, übersät mit Steinen und Untiefen, wobei die Schiffe sehr lange auf die günstigen Winde warten mussten. Daher wurden die Waren meistens nach Aden, Mokka oder Dschidda transportiert und dann mit Karawanen über das Land. Eine Route auf dem Landweg musste eigentlich in jedem Fall genommen werden. Die kürzeste war von Sues bis Kairo (etwa 90 Meilen). Danach mussten die Waren über den Nil nach Alexandrien verfrachtet werden.<sup>20</sup>

Der Handel zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer war für Kairo, als einen bedeutenden Umschlagplatz, sehr wichtig. Der Handel mit dem Jemen und dadurch mit dem Indischen Ozean war besonders ab dem späten 16. Jahrhundert bedeutend. Der Handel mit Gewürzen war jedoch nicht mehr so wichtig wie der Export von Kaffee. Die ägyptischen Händler reisten selten weiter als bis Dschidda, das ein wichtiges Ziel für die indischen Textilien war. Die

<sup>17</sup> Frederic C. Lane, The Mediterranean Spice Trade Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 47-58, hier 53.

<sup>18</sup> Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes, 578.

<sup>19</sup> Giancarlo Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade in the Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 49, H. 2 (2006) 170-198, hier 185-187.

<sup>20</sup> Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes, 587.

Händler aus Dschidda und Jemen reisten jedoch bis nach Indien.<sup>21</sup>

In Jemen war Aden der wichtigste Transithafen und gegenüber auf dem eritreischen Ufer hatte diese Rolle die Stadt Massawa inne. Viele Schiffe luden allerdings ihre für Ägypten bestimmte Fracht in Tur oder Quseir aus. Ab dem 17. Jahrhundert waren die bedeutenden Häfen am Roten Meer Mokka in Jemen, Suakin in Eritrea und Sues in Ägypten. Im Jemen diente in der Osmanenzeit Mokka als Haupthafen, Aden war dagegen ruinös.<sup>22</sup> Im Jahr 1635 verloren die Osmanen die Kontrolle über den Jemen, der erst im 19. Jahrhundert wieder ein Teil des osmanischen Staates wurde.<sup>23</sup>

Ab 1580 kommt es zu einer Intensivierung der Beziehungen zwischen dem Osmanen- und Mogulreich. Es wurden nicht nur regelmäßige Kontakte zwischen den osmanischen und indischen Häfen eingerichtet, sondern Pilger und Händler reisten so weit wie bis nach Pegu und Masulipatnam. Am Anfang des 17. Jahrhundert segelten jährlich sechs große Schiffe von Indien zum Roten Meer.<sup>24</sup>

Wegen der Stapelrechte mussten die Händler aus dem Indischen Ozean in Mokka, Dschidda und Sues anhalten und ihre Waren verkaufen. Im Falle von Gewürzen und ab 1573 Kaffee wurde das streng kontrolliert. Das Stapelrecht im Indischen Ozean war allgemein eine portugiesische Innovation. Im Roten Meer wurde diese Politik anscheinend zunächst von den Osmanen eingeführt, die Gelegenheit hatten, solche Maßnahmen von ihrem Haupthandelspartner Venedig erlernen zu können.<sup>25</sup> Um 1582 begannen die Händler Dschidda zu umschiffen und direkt von Mokka nach Sues zu fahren, was vermutlich der Gouverneur von Jemen Hasan Pasha initiiert hatte. Als Antwort verlangte der Scherif von Mekka, dass die Schiffe, die von Indien nach Dschidda fuhren, jemenitische Häfen umfahren dürfen.<sup>26</sup>

Ab der Zeit des Sokollu Mehmed Pascha gab es eine strikte staatliche Kontrolle und die Pilger wurden gezwungen, z.B. aus Persien nicht direkt über die Wüste zu reisen sondern zuerst nach Damaskus und erst von dort aus mit staatlich organisierten Karawanen nach Mekka. Diese Pilger nach Mekka wurden oft aus Not gezwungen, als Händler zu agieren, um ihre Reise finanzieren zu können. Daher wurde das Rote Meer zu einem gebundenen Markt, der vom Staat

<sup>21</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 487f; vgl. Lane, The Mediterranean Spice Trade, 49.

<sup>22</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 185.

<sup>23</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 488.

<sup>24</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 196.

<sup>25</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 184f.

<sup>26</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 194f.

strengen Kontrollen und harscher Besteuerung unterworfen sein konnte. Das wird umso klarer, wenn man die Lage mit dem Persischen Golf vergleicht, wo es viel weniger Pilger gab und ein Teil der Route in portugiesischen Händen lag. Daher mussten die Osmanen im Persischen Golf mehr dem Markt angepasste Maßnahmen ergreifen, als es der Fall im monopolisierten Roten Meer war.<sup>27</sup>

Am Anfang des 16. Jahrhunderts als die Portugiesen im Indischen Ozean auftauchten, war der Handel im Roten Meer durch deren Angriffe und ihren Handel bedroht. Im Jahr 1502 fanden die Venezianer in Alexandrien fast keinen Pfeffer mehr. Im Jahr 1507 schickten die Portugiesen eine Flotte, um den Eingang in das Rote Meer zu blockieren, was aber nicht ganz gelang. Bedingt durch diese Umstände schickten auch die Venezianer weniger Schiffe in die Levante. Die Lage änderte sich mit dem Fall des Mamelukenreiches an die Osmanen 1516/17. Es scheint aber, dass der Konsum in Arabien, Persien, Kleinasien und Nordafrika nicht vom portugiesischen Eingreifen betroffen war, da diese Länder über unberührte Landrouten beliefert wurden.<sup>28</sup> Unter der Konkurrenz der Kap-Route litt anscheinend nur die syrische Route über einen längeren Zeitraum. Im 17. Jahrhundert waren die Routen um Afrika und jene in der Levante eigentlich gleich bedeutend, beide mit Aufschwüngen und Niedergängen.<sup>29</sup> Auch nach dem Aufschwung Izmir's im 17. Jahrhundert zu einem bedeutenden Handelshafen blieb Ägypten immer noch ein wichtiges Handelsgebiet.<sup>30</sup>

Die zweite Region, wo die Europäer in der Levante den Anschluss an die Routen nach Indien finden konnten, war Syrien. Bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts galten Damaskus und die mit ihm verbundenen Häfen Beirut und Tripoli als große Handelszentren. Tripoli war neben Alexandrien einer der wichtigsten Anlaufpunkte für die Venezianer und Ragusaner, wo beide auch ihre Fondachi hatten. Ab der Mitte des 16. Jahrhunderts kommt es jedoch zur Verschiebung nach Norden und Aleppo wird zur wichtigsten Handelsdrehscheibe.<sup>31</sup> Nach dem Frieden von 1544 begannen die Venezianer statt wie bisher mit der Karawane von Mekka über Damaskus nach Beirut zu reisen, die Route von Basra über Aleppo nach Tripolis zu nehmen.<sup>32</sup> In der Mitte des 16. Jahrhunderts verlegten sie auch ihr Konsulat von Damaskus nach Aleppo.<sup>33</sup> Im Jahr 1600 war

<sup>27</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 187f.

<sup>28</sup> Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes, 584.

<sup>29</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 5.

<sup>30</sup> Bruce McGowan, Economic life in Ottoman Europe. Taxation, trade and the struggle for land, 1600-1800 (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1981), hier 27.

<sup>31</sup> Nicholas Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade. In: Slavonic and East European Review. American Series 2, H. 1 (1943) 174-187, hier 176f, 182, 186.

<sup>32</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 176.

<sup>33</sup> Lane, The Mediterranean Spice Trade 50; vgl. Frederic C. Lane, Venetian Bankers, 1496-1533: A Study in the Early

Aleppo die wichtigste Stadt für die Seidenausfuhr nach Europa, dort kauften die Venezianer alleine die Hälfte der persischen Seide. Für die Venezianer war Aleppo darüber hinaus ein wichtiger Absatzmarkt für eigene Produkte.<sup>34</sup>

Die wichtigsten Häfen waren aber immer noch Beirut und Tripoli.<sup>35</sup> Iskenderun und Payas in der Nähe von Aleppo konnten sich wegen des ungünstigen Klima nicht entwickeln, obwohl die osmanische Administration versuchte, aus Payas wegen seiner strategisch guten Platzierung ein großes Zentrum zu machen.<sup>36</sup> Von Aleppo aus führte die Route über Bagdad nach Basra, einem Bindeglied zu Persien und Indien.<sup>37</sup> Daneben gab es noch eine nördlichere Route über Mardin, Diyarbekir und Bitlis.<sup>38</sup> Diese Routen wurden als kürzer und sicherer betrachtet, als die maritimen zwischen dem Roten Meer und Indien.<sup>39</sup> Der Handel in Syrien hing jedoch mit der Lage im Persischen Golf zusammen. Wie die venezianischen Konsuln Giovanni Battista Basadona und Andrea Malipiero in den 1560er Jahren während der portugiesisch-osmanischen Auseinandersetzungen berichteten, waren die Karawanen aus Basra sehr klein, was starke Auswirkungen auf den Handel mit Gewürzen in Aleppo im Vergleich mit Alexandrien hatte.<sup>40</sup> Am Ende des 16. Jahrhunderts, als es den Portugiesen nicht mehr gelang, die Atlantikroute offen zu halten, war alles wieder zum Normalen zurückgekehrt.<sup>41</sup> Ebenso waren die Konflikte mit Persien eine Gefährdung für den Handel in Syrien, wie z.B. als 1623 Bagdad vom Schah Abbas eingenommen wurde.<sup>42</sup>

Obwohl im 17. Jahrhundert die Erpressungen der lokalen Paschas, die Unterbrechungen der Seidenkarawanen aus Isfahan wegen der Konflikte mit Persien sowie niederländischen und englischen Käufe direkt in Persien und Indien die syrischen Routen bewirkten, blieben Syrien und Aleppo wichtige Zentren in der Levante.<sup>43</sup> Die Franzosen bezeichneten Aleppo als die

---

<sup>34</sup> Stages of Deposit Banking. In: *The Journal of Political Economy* 45, H. 2 (1937) 187-206, hier 187.

<sup>35</sup> Halil Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 1300-1600. In: Halil Inalcik, Donald Quataert (Hg.), An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914 (Cambridge 1994) 9-409, hier 244.

<sup>36</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 177, 182.

<sup>37</sup> Suraiya Faroqhi, The Development of the Anatolian Urban Network during the Sixteenth Century. In: Suraiya Faroqhi (Hg.), Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire (London 1986) 265-303, hier 280.

<sup>38</sup> Lane, The Mediterranean Spice Trade, 50.

<sup>39</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 224.

<sup>40</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 182.

<sup>41</sup> Lane, The Mediterranean Spice Trade, 50f.

<sup>42</sup> Domenico Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 88-105, hier 89.

<sup>43</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 198; vgl. McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 28.

<sup>44</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 28.

viertwichtigsten *ichelles* (französisch Handelskolonie) in der Levante, nach Izmir, Alexandrien und Sidon.<sup>44</sup> Dabei ist zu beachten, dass die Engländer noch aktiver in Aleppo waren und sogar die verlassenen französischen Warenhäuser benutzten.<sup>45</sup>

Der Weg aus Syrien setzte sich im Persischen Golf fort. Der Haupthandelshafen in dieser Region war Basra, das von den Osmanen 1546 eingenommen und sich zum Hauptdrehpunkt zum indischen Subkontinent entwickelt hatte. Auf den Landwegen war Basra mit dem osmanischen Bagdad sowie Schiras und Isfahan in Persien verbunden.<sup>46</sup> Der Seeweg führte zu Hormus, das 1515 von Albuquerque für Portugal erobert worden war.<sup>47</sup> Die Portugiesen blieben die Herren von Hormus bis zum Jahr 1623, als die Stadt vom Schah von Persien übernommen wurde, der danach die Tätigkeit der englischen und niederländischen Kaufleute in Hormus unterstützte.<sup>48</sup> Hormus war eine lebendige Stadt und ein wichtiger Ort für das Zusammentreffen der Kaufleute aus der ganzen Welt. Ein englischer Reisender John Newbery schrieb 1584 etwas verbittert, wie man in Hormus Franzosen, Flamen, Deutsche, Ungarn, Italiener, Griechen, Armenier, Nazaranis, Türken, Mauren, Juden, Perser und Moskowiten finden kann, wobei die portugiesischen Gastgeber nur den Engländern Schwierigkeiten bereiteten.<sup>49</sup> Im Persischen Golf gab es keine Begrenzungen im Sinne von Stapelrecht oder Nationalität und Religion wie im Roten Meer. Selbst die Portugiesen durften die Route über Basra zum Mittelmeerraum benutzen. Ab Oktober 1567 wurde sogar zwischen Sokollu und dem portugiesischen Kapitän in Hormus vereinbart, dass sowohl osmanischen als auch portugiesischen Kaufleute keine Schwierigkeiten weder in Hormus noch in Basra bereitet werden dürfen.<sup>50</sup>

Basra war für persische Kaufleute, die beim Abschluss von Geschäften in Basra nicht vom osmanischen Ausfuhrverbot der Edelmetalle betroffen waren, sehr attraktiv. Dazu diente Basra auch als Versammlungsort für Pilger aus dem Iran, die dann über die arabische Wüste nach Mekka und Medina reisten. Während der Konflikte zwischen den Osmanen und Persien wurden die Pilger von 1524 bis 1576 nach Damaskus gelenkt und gezwungen, sich den staatlich-organisierten Karawanen anzuschließen. Es scheint jedoch, dass die Grenze für die Pilger ab 1546 (osmanische Eroberung

<sup>44</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 245.

<sup>45</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 29.

<sup>46</sup> Rudi Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians: The Town of Basra, 1600-1700. In: Bulletin of the School of Oriental and African Studies 69, H. 1 (2006) 53-78, hier 53.

<sup>47</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 182.

<sup>48</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 29.

<sup>49</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 182. Den Engländern wurden die Schwierigkeiten in Hormus vorbereitet, da Portugal in dieser Zeit der spanischen Krone gehörte. Ibid.

<sup>50</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 185f.

Basras) bis 1591 (Friedensvertrag von Istanbul) geschlossen war. Die definitive Öffnung der Grenzen für Pilger gelang erst nach 1639 mit dem Frieden von Zuhab.<sup>51</sup>

Die Pilgerkarawanen waren wegen ihrer Größe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Chardin berichtet, dass bis zu 10.000 Pilger aus dem Iran nach Mekka und Medina reisten. Die Niederländer berichten im Jahr 1646, dass jährlich 5.000-6.000 Pilger mit 10.000-11.000 Kamelen nach Basra kamen. Genauere Quellenangaben bestätigen diese Schätzungen. Im Oktober 1645 verlässt eine Karawane von 2.500 Kamelen Basra. Im Oktober 1651 ist eine Karawane mit 3.000 Pilger und 8.000 Kamelen notiert, die von 200 Soldaten begleitet wurde. Im Jahr 1659 kehrte aus Mekka eine Karawane mit mehr als 6.000 iranischen Pilger und 5.000 Kamelen nach Basra zurück.<sup>52</sup>

Auch für die Behörden in Basra waren die Pilger eine gute Gelegenheit für Geschäfte. Wie Jean de Thevenot berichtete, wurden den iranischen Pilgern die Kamele sehr teuer verkauft, die sie wiederum nach der Rückkehr viel billiger verkauften, um die Pferde für die Rückreise in den Iran kaufen zu können. Für die militärische Begleitung mussten die Pilger ebenfalls bezahlen. Aus diesem Grund gab es auch Konkurrenz zwischen Bagdad und Basra, welche Stadt als Versammlungsort der iranischen Pilger dienen sollte.<sup>53</sup>

Die Landroute über Basra war am Ende des 16. Jahrhunderts ziemlich sicher und mit gut ausgebauter Infrastruktur, sodass sogar die portugiesischen Amtsträger aus Indien diesen Weg bevorzugten. Sie wurde für die urgente Korrespondenz mit Lissabon benutzt, und im Jahr 1581 garantierte eine venezianische Handelsfirma namens Altano die Auslieferung jedes Briefes mit ihrem Kurierdienst über die Route von Aleppo bis Hormus innerhalb von nur vierzig Tagen.<sup>54</sup> Das Problem der Sicherheit blieb jedoch bestehen. Wegen der Entfernung Basras von anderen osmanischen Zentren sowie der überwiegenden arabischen nomadischen Bevölkerung und der schwer kontrollierbaren Landschaft war die Erfüllung der Sicherheitsmaßnahmen erschwert. Dieser Tatbestand begünstigte zahlreiche Aufstände und die endemische Räuberei.<sup>55</sup> Die Lage an der persischen Grenze hatte auch Nachteile. Während der Kriegshandlungen war Basra ein interessantes Ziel sowohl für die Perser als auch Osmanen und die arabischen Stämme aus der Umgebung, deren Loyalität oft käuflich war.<sup>56</sup> Gerade wegen der Kriege mit Persien wurde Basra

<sup>51</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 55f.

<sup>52</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 56.

<sup>53</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 56.

<sup>54</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 186; vgl. Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 183.

<sup>55</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 54, 71f.

<sup>56</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 74f.

schrittweise entvölkert und bis 1669 gab es einen großen Verfall im Handel.<sup>57</sup> Die lokalen Machthaber versuchten erfolglos mit attraktiver Besteuerung die Niederländische Ostindien-Kompanie (niederländisch *Verenigde Oost-Indische Compagnie*) anzulocken und die Lage verschlechterte sich bald. Die Finanzierung der osmanischen Kriege in Europa, Silbermangel im Iran sowie die Pestausbrüche brachten Basra zur Insignifikanz, weshalb es auch von den europäischen Händler am Ende des 17. Jahrhunderts verlassen wurde.<sup>58</sup>

Kleinasien als osmanisches Kerngebiet hatte im 16. Jahrhundert nicht viele große Emporien. Die anatolischen Städte wie Kayseri (Cäsarea), Konya (Ikonium) oder Ankara (Angora) hatten keine signifikanten Wasserverbindungen, die für die Kommunikation mit Europa wichtig gewesen wären. Sogar Urfa und Gaziantep, die nicht weit weg vom Euphrat lagen, hatten keine Verkehrsverbindung zu dem Fluss, weshalb sie auch keinen schnellen und billigen Zugang zum Indischen Ozean hatten. Nur die Städte Sivas, Tokat und Maraş hatten einen Nutzen von den benachbarten Gewässern für die Kommunikation.<sup>59</sup> Die Flüsse dienten in Kleinasien nur dazu, die Karawanenbewegungen an manchen Abschnitten zu erleichtern. Der Landweg von Istanbul nach Aleppo wurde sogar benutzt, Waren wie Zinn zu transportieren.<sup>60</sup> Im Westen war die Lage etwas anders, da der Fluss der Große Mäander für die Schiffe zugänglich war. Die Karawanen folgten jedoch den Richtungen der Flüsse, obwohl diese nicht in unmittelbarer Nähe waren. Ein Problem war auch die Malaria, die im Sommer viele Menschen von den Flüssen fernhielt.<sup>61</sup>

Das Schwarze Meer war grundsätzlich für alle nicht osmanischen Untertanen geschlossen. Eine Ausnahme dabei waren die Ragusaner, da sie formell als Osmanen galten.<sup>62</sup> Daher dienten die Häfen von Trabzon, Samsun und Sinope in Anatolien sowie die anderen im Norden wie Isaccea, Asow und Burgas vor allem für die Belieferung Istanbuls.<sup>63</sup> Im Süden war lediglich der Hafen von Antalya (Attalia) in Betrieb, aber mit der Errichtung der Linie um Afrika wurde dieser Hafen zunehmend auch bedeutungslos und lediglich der Handel mit Ägypten und die stationierte osmanische Marine retteten ihn vor gänzlicher Bedeutungslosigkeit.<sup>64</sup> Die Häfen auf Zypern waren

<sup>57</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 71.

<sup>58</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 73.

<sup>59</sup> Faroqhi, The Development of the Anatolian Urban Network, 275.

<sup>60</sup> Benjamin Arbel, Operating Trading Networks in Times of War: A sixteenth-century Venetian patrician between public service and private affairs. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), Merchants in the Ottoman Empire (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 23-33, hier 32.

<sup>61</sup> Faroqhi, The Development of the Anatolian Urban Network, 275-277.

<sup>62</sup> Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea, 101.

<sup>63</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 182.

<sup>64</sup> Faroqhi, The Development of the Anatolian Urban Network, 279.

für die Venezianer traditionellerweise wichtige Anlaufpunkte, auch nach dem Fall Zyperns an die Osmanen im Jahre 1571.<sup>65</sup>

Im 16. Jahrhundert war in Anatolien Bursa der wichtigste Hafen. Die Stadt lag am Ende der Karawanenroute aus Persien und war ein Ort der Seidenmanufaktur, die auch aus Bursa exportiert wurde.<sup>66</sup> Im Osten Anatoliens konnte man jedoch Anschluss an andere Landwegen finden. Moskau wurde beispielsweise über Astrachan mit den Waren aus dem Osmanenreich und Persien beliefert. Diese Route wurde manchmal in verschiedene Pläne einbezogen, wie z.B. während der Seidenembargos von Sultan Selim I. gegen Persien (1514-1518), als die Engländer diese Route für die Seidenimporte verwenden wollten. Die seidenproduzierenden Provinzen wie Dagestan, Schirwan und Gilan, die auch das Ziel des Krieges zwischen Persien und Osmanen waren, lagen in diesem Bereich.<sup>67</sup> Insbesondere war die Region um Täbris als Seidenexportgebiet bekannt.<sup>68</sup> Während des Seidenembargos von 1514 bis 1518 war die Seide aus dem Norden, die aus Georgien über Sokhum importiert wurde, davon ausgenommen.<sup>69</sup>

Im 17. Jahrhundert kam es jedoch zur Verlagerung des Schiffsverkehrs aus Ägypten und Syrien in den Norden nach Izmir und Thessaloniki, vor allem wegen der landwirtschaftlichen Exporte.<sup>70</sup> Izmir stieg zu einem der wichtigen Häfen zuerst Westanatoliens, dann aber auch des gesamten Reiches auf. Anfangs war das ein Exporthafen in erster Linie für landwirtschaftliche Produkte aus Westanatolien, aber bald wurden auch Luxusgüter wie die hochqualitative persische Seide nach Izmir gebracht, um von dort weiter exportiert zu werden.<sup>71</sup> Der Durchbruch und der Aufschwung im internationalen Handel in Izmir ist hauptsächlich mit der Seide verbunden.<sup>72</sup> Damit gewann Izmir als Hauptmarkt für Seide den Kampf mit Bursa und Aleppo. Fünf oder sechs Karawanen gelangten jährlich über die Route Täbris-Eriwan-Kars-Erzurum-Tokat-Ankara-Afyon nach Izmir.<sup>73</sup> Gewisse Mengen türkischer Seide aus Bursa und Antakya wurden auch über Izmir

<sup>65</sup> Vera Constantini, Venetian Trade and the Boundaries of Legality in Early Modern Ottoman Cyprus. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), *MERCHANTS IN THE OTTOMAN EMPIRE* (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 35-46, hier 40; vgl. Benjamin Arbel, Cyprus on the Eve of the Ottoman Conquest. In: Michalis N. Michael, Matthias Kappler, Eftihios Gavriel (Hg.), *Ottoman Cyprus. A Collection of Studies on History and Culture* (Near and Middle East Monographs. New Series 4, Wiesbaden 2009) 37-48, hier 44.

<sup>66</sup> Faroqhi, The Development of the Anatolian Urban Network, 282.

<sup>67</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 229f.

<sup>68</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 223.

<sup>69</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 229.

<sup>70</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 27.

<sup>71</sup> Yaron Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans. Ottoman Jewish Society in the Seventeenth Century (Texts and Studies in Medieval and Early Modern Judaism 22, Tübingen 2008), hier 328.

<sup>72</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 30f.

<sup>73</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 245.

und syrische Häfen exportiert.<sup>74</sup> Der Hafen von Izmir bot gleichzeitig einen vor Piraten sicheren Hafen und setzte die Tradition von Chios als Umschlagort für Waren zwischen Europa und Asien fort. Der Hafen wurde von den Engländern und Niederländern dominiert. Schon ab den 1620er Jahren galt Izmir als das größte Emporium der Levante für verschiedenste Waren.<sup>75</sup>

Im Westen des Reiches war Istanbul für den Handel eine der bedeutendsten Städte. Istanbul befand sich auf einer Kreuzung der Wege, die aus dem Norden in den Süden führten und jener, die Europa mit Asien verbanden. Für die Nord-Süd-Route waren Kaffa, Kilija und vor allem Akkerman wichtige Anhaltspunkte. Dieser Weg war ebenso eine wichtige Verbindung zum Großfürstentum Moskau, zu Schweden und Polen.<sup>76</sup>

Auf dem Balkan war die Adriaküste für die Kontakte mit Europa unumgänglich. Mit den italienischen Städten war das Osmanische Reich zwar über die Ägäis verbunden, aber diese Wege waren wegen der Piraterie und stürmischen Gewässer berüchtigt, sodass die Überquerung Adrias als sicherere Variante galt.<sup>77</sup> Aus diesem Grund und wegen seiner Autonomie war Dubrovnik ein führendes Emporium des Osmanenreiches an der Adriaküste. Dubrovnik war auch ein Knotenpunkt der alten Karawanenwege des Balkans, die schon seit dem Mittelalter benutzt worden waren.<sup>78</sup>

Die Waren aus Sofia, Plowdiw (Philippopolis, osm. Filibe), Siliстра (Drastar), Provadia (Provato) oder Russe (osm. Rusçuk) im heutigen Bulgarien sowie jene aus Belgrad, Prokuplje und Novi Pazar in Serbien aber auch aus Sarajevo und Trebinje wurden nach Dubrovnik gebracht. Novi Pazar (osm. Yeni Pazar) war eine wichtige Station auf dem Weg zwischen Dubrovnik und Sofia.<sup>79</sup> Auch Sarajevo, eine rein osmanische Schöpfung, stieg dank dem Handel sehr schnell auf. Im 16. Jahrhundert gab es in Venedig sehr viele Händler aus Bosnien, am Ende des Jahrhunderts sanken allerdings ihre Aktivitäten dann stark.<sup>80</sup> Die Route Dubrovnik-Sarajevo-Novи Pazar-Skopje-Plovdiv-Edirne war die West-Ost-Achse des Handels auf dem Balkan. Edirne war nämlich das Distributionszentrum für den Balkan und die Händler aus Pera hatten dort ihre Agenten. Von Edirne

<sup>74</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 41.

<sup>75</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 245f.

<sup>76</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 179.

<sup>77</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 328.

<sup>78</sup> Francis W. Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 1500-1700. In: The Economic History Review, New Series 24, H. 3 (1971) 370-394, hier 376.

<sup>79</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 376.

<sup>80</sup> Markus Koller, The Penjez - Some Remarks on a Merchant Family in Eighteenth-century Ottoman Bosnia. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), Merchants in the Ottoman Empire (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 175-192, hier 180; vgl. Zdenko Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital in the Ottoman Empire (1520-1620). A Quantitative Study (Istanbul 2010), hier 93.

nach Bursa nahm man die Route über Gallipoli und Lapseki.<sup>81</sup> Alle Wege aus Rumelien flossen in Edirne als Vorhof Istanbuls zusammen.<sup>82</sup> Um von Istanbul nach Dubrovnik zu kommen, brauchte eine Karawane normalerweise 30 bis 40 Tage.<sup>83</sup> Ein Bote konnte den Weg von Galata bis Dubrovnik in zehn Tage schaffen.<sup>84</sup>

Die Ragusaner hatten andererseits sehr gute Verbindungen nach ganz Europa. Seit der Zeit des Königs Henry VIII (1509-1547) knüpften sie sehr intensive Kontakte - sogar bis England<sup>85</sup> und Flandern.<sup>86</sup> Die Adria war mit den Linien von Zakynthos (Zante), Dubrovnik, Split (Spalato) und Zadar (Zara) nach Ancona und Venedig verbunden.<sup>87</sup> Auf der anderen Seite waren Venedig, Ancona und später Livorno ein Teil dieses Systems.<sup>88</sup> In den Häfen der Westadriaküste waren auch die osmanischen und persischen Kaufleute zu finden und andere aus Kotor, Zadar, Zagreb und Dubrovnik, die mit ihren Heimatstädten die Verbindung hielten. Auch verschiedene europäischen Händler suchten in diesen Häfen Kontakt zum Osmanenreich. Ancona wurde z.B. von den Florentinern für die Reisen ins Osmanische Reich bevorzugt.<sup>89</sup>

In Rumelien gab es auch eine Reihe anderer Wirtschaftszentren im Landesinneren wie Skopje, Kastoria (serbisch Kostur, osm. Kesriye), Sarajevo, Selimbria und Sofia, die aber eher regional bedeutend waren. Eine Ausnahme war Thessaloniki, das als Hafenstadt und Zentrum Makedoniens berühmt war, allerdings nicht so wie sein Doppelgänger, das gegenüberliegende Izmir.<sup>90</sup>

Die Herrschaft über die Wege in der Levante brachte den Osmanen eine vorteilhafte Position im damaligen Welthandel. Das 16. und 17. Jahrhundert waren aber die Periode in denen Keim der späteren Veränderungen zugrunde gelegt wurde. In dieser Periode begann die Intensivierung des europäischen Handels mit Amerika und um das Kap der Guten Hoffnung. Das hieß keine abrupte Insignifikanz der Levante, sondern Verringerung des Anteils des levantinischen Handels im

---

<sup>81</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 242.

<sup>82</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 328.

<sup>83</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 93.

<sup>84</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 242.

<sup>85</sup> Veselin Kostić, Sličice iz života dubrovačkih trgovaca u Londonu u vrijeme kralja Henryja VIII. In: Analni Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 45 (2007) 117-129, hier 117.

<sup>86</sup> Kostić, Sličice iz života dubrovačkih trgovaca, 117.

<sup>87</sup> Maria Pia Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic. Trade and Smuggling. In: Acta Histriae 16, H. 1-2 (2008) 155-172, hier 159.

<sup>88</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 328.

<sup>89</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 242f.

<sup>90</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 328.

gesamten Volumen des Welthandels. Obwohl die Osmanen in die Infrastruktur ihres Reich investierten, konnten sie diese Entwicklung nicht beeinflussen.

## 2.2 Auf Kamel, Esel und Galeere

Die Güter im Handel in der Levante wurden sowohl per Land als auch auf dem Seeweg transportiert. Auf dem Landweg benutzte man vor allem in den Karawanen organisierte Saumtiere, wobei die regionalen Unterschiede zu beachten sind. In Anatolien als Transitregion spielten schon in der vorosmanischen Periode die Saumtiere und insbesondere die Kamele eine bedeutende Rolle im Transport. Die Wagen verschwanden jedoch nicht völlig wie in Syrien und Ägypten.<sup>91</sup> Da es in Anatolien wenige Hafenstädte gab und viele größere Städte wie Kayseri, Ankara, Tokat, Gaziantep oder Urfa lediglich auf dem Landweg zugänglich waren, ist die Bedeutung der Landwege klar. Die größeren Handelszentren, die auch Häfen hatten, wie Bursa oder Izmir, waren gleichzeitig die Endpunkte der Karawanenrouten, die sie mit den Waren speisten.<sup>92</sup> Im Inneren Rumeliens war die Lage ähnlich. Obwohl der Schiffsverkehr auf der Donau bis zum Eisernen Tor möglich war, war eigentlich die Militärstraße von Istanbul nach Belgrad die Hauptverkehrsarterie.<sup>93</sup>

Da die Quellenlage etwas dürftig ist, sind die Einzelheiten über den Transport im Osmanischen Reich im 16. und 17. Jahrhundert schwer nachvollziehbar. Die Lage schien aber jener in Europa gleich zu sein. Der Landtransport war nämlich für die großen Kaufleute nicht rentabel und er wurde den kleinen Operatoren wie Bauern und gewöhnlichen Bürgern überlassen, die es eher als eine Saisonarbeit als einen Beruf betrachteten.<sup>94</sup> Da viele auch gelegentlich für den Staat “Transportgefallen” leisten mussten, war das vermutlich ein zusätzlicher Grund für die Kaufleute, die Finger vom Transportgeschäft fern zu halten.<sup>95</sup>

Über die Karawanenorganisation gibt es wenige Informationen in den Reiseberichten der Europäer, da sie dabei hauptsächlich auf ihre turkofone Vermittler angewiesen waren. Gewöhnlich gab es in der Nähe der Hans Nomaden, Halbnomaden oder Bauern aus der Umgebung, die über

<sup>91</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 523.

<sup>92</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 524; vgl. Suraiya Faroqhi, Towns and townsmen of Ottoman Anatolia. Trade, crafts and food production in an urban setting, 1520-1650 (Cambridge 1984), hier 49; Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 483f.

<sup>93</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 524.

<sup>94</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 534.

<sup>95</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 535.

Kamelen oder andere Saumtiere verfügten. Üblicherweise diente der Anführer einer Gruppe solcher Personen als Ansprechperson, mit der verhandelt wurde und die vor dem Kadi für das Erscheinen potenzieller Angeklagter aus seiner Gruppe verantwortlich war.<sup>96</sup> Die kleineren Geschäfte wurden direkt mit den einzelnen Kamelführern vereinbart.<sup>97</sup> Solche Vereinbarungen waren hauptsächlich mündliche Vereinbarungen und wurden sehr selten schriftlich festgelegt.<sup>98</sup>

Die Karawanen wurden meistens nur für einen Teil der Strecke arrangiert, dann mussten die Reisenden wieder eine neue Karawane finden oder organisieren. Bei den längeren Strecken musste man mehrmals über die Organisation einer neuen Karawane verhandeln. Aus administrativen Gründen waren die Karawanen ebenfalls gezwungen anzuhalten. So berichtet Tavernier, dass die Karawanen aus dem Osmanenreich, die nach Persien reisten, etwa drei Wochen in Erzurum verbringen mussten, da sie dort von den Zollbeamten inspiziert wurden. Diese Aufenthalte wurden von den Kaufleuten dafür genutzt, ihre Ware zu verkaufen und andere zu kaufen. Für die Karawanenführer war das ebenso eine gute Gelegenheit, neue Kunden für den Rückweg zu finden. Mit Ausnahme der am meisten bereisten Routen, war es nicht immer leicht, auf längeren Strecken die Reisenden für eine Rückreise zu finden.<sup>99</sup>

Die Karawanenführer wurden hauptsächlich mit Geld entlohnt, aber manchmal wurden sie mit den Gütern wie z.B. Alaun bezahlt, die sie dann verkaufen konnten und damit zusätzlich profitierten. In Istanbul und in größeren Städten gab es auch Kamele, die dem Staat gehörten. Es war üblich, diese Tiere in kleineren Orten in den Ställen der privaten Hans unterzubringen, was von den Besitzern nicht gut angenommen wurde. Das war vermutlich die Ursache für Investitionen in die neuen Hans unter Murad IV. (1623-1640).<sup>100</sup>

Die Karawane wurde von einem Karawanenführer (osm. *kervanbaşı*), der unter den reisenden Händlern ausgewählt wurde, geführt. Er entschied, wann die Karawane die Reise fortsetzen würde, wo die Menschen und Tiere rasten sollten und vertrat die Karawane bei den Treffen mit militärischen und administrativen Amtsträgern. Wie Tavernier berichtet, war diese Beschäftigung unter den angesehenen Kaufleuten unbeliebt, da die Aufteilung von nicht vorgesehenen Kosten unter den Reisenden oft zu Streitigkeiten führte. Die Händler oder Reisenden,

<sup>96</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 525f; vgl. Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 49.

<sup>97</sup> Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 49.

<sup>98</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 534.

<sup>99</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 526.

<sup>100</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 527.

die sich entschieden, alleine oder in kleineren Gruppen zu reisen, heuerten oft einen Wegführer an. Das waren Menschen die sich nicht nur mit den Wegen auskannten sondern auch mit lokalen Gegebenheiten und Sprachen.<sup>101</sup>

Wie der Mitreisende von Busbecq Hans Dernschwam berichtete, waren die Bauernkarren in Anatolien lediglich für die kürzeren Strecken benutzt worden. Im Fernhandel war die Karawane normalerweise als Transportmittel eingesetzt. Nach der Beschreibung Taverniers bestand die Karawane, mit der er reiste, aus Pferden, Kamelen und manchmal Eseln. Die Wagen wurden anscheinend im Fernhandel nicht benutzt. Im interregionalen Transport wurden in Anatolien allerdings Wagen verwendet. Der Weg von Istanbul nach Erzurum war für die Wagen geeignet, obwohl er vor allem von Pferde- und Kamelkarawanen benutzt wurde. Es ist auch möglich, dass die Straße von Trabzon (Trapezunt) nach Erzurum auch wagentüchtig war, da diese Straße von der Armee benutzt wurde. Gerade von den Straßen, die von der Armee für den Transport der Kanonen verwendet wurden, ist anzunehmen, dass sie breit genug waren und instand gehalten wurden, sodass sie auch von den Wagen befahren werden konnten. Es gibt keine Indizien, dass diese Straßen für den Zivilverkehr geschlossen waren.<sup>102</sup>

Die große Anzahl der Bauern nördlich von Konya hatte die Karre (osm. *kagni*). Das waren meistens die Karren mit Rädern ohne Speichen, die von den Ochsen gezogen wurden und nicht mehr als einige Hunderte Akçe kosteten. Eine solche Karre konnte sich ein durchschnittlicher Bauer problemlos leisten. Die Wagen auf vier Rädern (osm. *tatar araba*) wurden nur in Nordwestanatolien von Iznik (Nizaa) bis nach Istanbul benutzt.<sup>103</sup> Andererseits kamen in Rumelien die Wagen im 16. und 17. Jahrhundert sehr wohl zum Einsatz. Die Konvois der Wagen, die von den osmanischen und persischen Armeniern aus Lwiw organisiert wurden, waren üblich, obwohl langsam. Schnellere Adaptionen der Wagen für die Gesandten sind jedoch auch bekannt.<sup>104</sup> Die Wagen auf vier Rädern (*araba* nicht *kagni*) wurden sogar für den Transport des Getreides nach Tekirdağ (auch Rodosçuk, Tekfur Dağı, bulgarisch Rodosto, griechisch Rhaidestos) verwendet.<sup>105</sup>

Neben den Wagen wurden auf dem Balkan auch Kamele beim Transport eingesetzt.<sup>106</sup> Die Waren aus Anatolien wurden für die Messe in Moskow auf den Kamelen als auch auf den

<sup>101</sup> Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 51.

<sup>102</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 532-535.

<sup>103</sup> Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 50f; vgl. Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 459.

<sup>104</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 532; vgl. Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 459, 486.

<sup>105</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 533.

<sup>106</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 535.

Wagen gebracht. Es ist nicht ganz klar, welche Überlegungen bei der Auswahl des Transportmittels entscheidend waren. Noch überraschender – die Kamele wurden manchmal der Verschiffung bevorzugt. In manchen Küstenregionen wurde z.B. die Kleidung für die Janitscharen aus Thessaloniki nach Istanbul auf den Kamelen geschickt, obwohl die Verschiffung kostengünstiger gewesen wäre. Vermutlich war eine Karawane sicherer und schneller. Die Kamele in Rumelien wurden vor allem in Thrakien, Thessalien und in Südbulgarien eingesetzt. Auf den Balkan kamen die Kamele wahrscheinlich mit den Yuruk-Nomaden, die als Hilfstruppen in der Armee dienten.<sup>107</sup>

Es wurden noch einige andere Tierarten für den Transport benutzt. Im Osten Anatoliens und im Westen Irans wurden Ochsen lokal und nicht im interregionalen Transport verwendet.<sup>108</sup> Sie dienten sowohl als Reit- als auch als Zugtiere. Ein Reisender berichtet z.B. im 17. Jahrhundert, dass in Sivas die Ochsen, die einzigen für Transport verwendeten Tiere waren.<sup>109</sup> Im Jahr 1573 beschreibt Leonhart Rauwolf die Karawanen aus Armenien, Ägypten, Istanbul, Anatolien und Persien in Aleppo und erwähnt neben den Kamelen und Pferden auch die Esel als Saumtiere.<sup>110</sup> Die Esel wurden auch in den Karawanen von Istanbul nach Sivas benutzt, während das Reiten von Pferden und Maultiere nur in der Nähe von Istanbul üblich war. Es gibt jedoch nicht viele Informationen über die Esel im Fernhandel, obwohl sie regional öfters eingesetzt wurden. Umso mehr, da viele, sowohl Bauern als auch Handwerker und Bürger, Esel besaßen.<sup>111</sup> Wie Evliya Çelebi berichtete, waren die Esel besonders in Kairo zum Transport der Waren verwendet. Er vergleicht sie mit den Booten in Istanbul und einen ähnlichen Vergleich hinterließ Jean Palerne 1581, der sie mit den Gondeln in Venedig verglich. In Kairo gab es nämlich ein gut entwickeltes System für die Vermietung der Esel und der Kamele, sodass die Anzahl von Eseln sogar auf 30.000 geschätzt wurde.<sup>112</sup>

Die reichen Bürger hielten jedoch eigene Tiere. Von Busbecq wissen wir, dass er eigene, sowohl Pferde als auch Kamele hatte. Man muss bedenken, dass das allerdings nicht billig war. In Ankara kostete in den 1580er und 1590er Jahren sogar ein durchschnittliches Pferd mehrere Hunderte Akçe, wobei ein besseres Tier auch 20 Goldstücke kosten konnte. Dazu war der Unterhalt und die Ausrüstung ebenso teuer. Die Pferdedecken, die Busbecq erwähnte, konnten beispielsweise

<sup>107</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 532-535.

<sup>108</sup> Faroqhi, Camels, Wagons and the Ottoman State, 523.

<sup>109</sup> Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 50.

<sup>110</sup> Douglas Carruthers, The Great Desert Caravan Route, Aleppo to Basra. In: The Geographical Journal 52, H. 3 (1918) 157-184, hier 160.

<sup>111</sup> Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 50.

<sup>112</sup> Michael Winter, Egyptian Society Under Ottoman Rule 1517-1798 (London/New York 1992), hier 239.

über Hundert Akçe kosten. Am Ende des 16. Jahrhunderts war es erlaubt, für den Unterhalt eines gefundenen Pferdes 3 Akçe pro Tag zu verlangen, bis sich der Eigentümer meldete. Der Unterhalt eines Kindes kostete dagegen nur 2 Akçe pro Tag. Gute Maultiere wurden geschätzt und kosteten so viel wie die Pferde oder sogar mehr. Um 1590 konnte ein Maultier in Ankara 1.200 Akçe oder 40 Goldstücke kosten (was ungefähr 2.400 Akçe wäre). Es scheint, dass 40 Goldstücke ein durchschnittlicher Preis für solche Tiere war.<sup>113</sup>

Nach Europa wurden die Güter hauptsächlich verschifft. Die Venezianer, die im 16. Jahrhundert in diesem Geschäft am aktivsten waren, benutzten dafür lange Schiffe (Galeeren) und große runde Schiffe. Die runden Schiffe waren hoch und breit und waren ganz von den Segeln abhängig. Die Galeeren waren zusätzlich mit Riemen ausgestattet. Während die runden Schiffe für die Massengüter geeignet waren, waren die Galeeren vor allem wegen der Geschwindigkeit und Kampfbereitschaft bekannt. Daher wurden sie für die Transporte der wertvollen Luxusgüter eingesetzt. Wegen der Riemen wurden die Galeeren beim Ankunft und Verlassen der Hafens als sicherer betrachtet. Die Kapazität der runden Schiffe war aber viel größer.<sup>114</sup>

Schon am Ende des 15. Jahrhunderts kam es zur Verbesserung der Takelage, sodass die runden Schiffe besser zu manövrieren wurden. Die Entwicklung der Feuerwaffen erhöhte auch die Verteidigungsfähigkeit dieses Schiffstyps. Der Einsatz von Kanonen und Musketen auf den Schiffen machte die Galeeren eigentlich schwächer, da diese Schiffe niedriger waren und daher auch ihre Mannschaften dem Angriff ausgesetzter waren. Darüber hinaus waren die runden Schiffe kostengünstiger, da sie keine Ruderer brauchten. Der einzige Grund warum die Galeeren noch lange in der Frühen Neuzeit verwendet wurden, war die Tatsache, dass sie nicht nur vom Wind abhingen und höhere Geschwindigkeit entwickeln konnten. Daher wurden sie besonders bei der Verfolgung der feindlichen Schiffe (Galeeren) angewendet.<sup>115</sup> Wegen ihrer Vorteile kam es während des 16. Jahrhunderts zur Verbreitung der runden Schiffe, sodass die Galeeren trotzdem praktisch aus der Handelsmarine verschwanden.<sup>116</sup> Kleinere runde Schiffe wurden ebenso lokal in der Adria verwendet und für die längeren Routen außerhalb der Adria gab es größere Schiffe mit über 300 Tonnen Gewicht.<sup>117</sup>

---

<sup>113</sup> Faroqhi, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, 49f.

<sup>114</sup> Frederic C. Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution. In: The American Historical Review 38, H. 2 (1933) 219-239, hier 22-26.

<sup>115</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution 36.

<sup>116</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution 24, 27.

<sup>117</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution 38.

Der Transport in der Levante wichen von dem in Europa nicht stark ab. Ein Spezifikum war die überwiegende Anwendung der Karawanen, was teilweise durch die Geografie (Berge, Wüsten) und teilweise durch Tradition bedingt war. Da dieser wirtschaftliche Zweig wie in Europa kleinen Unternehmern überlassen wurde, kann man darin auch eine ähnliche Entwicklung erkennen. Wenn es um die maritimen Transporte geht, waren die Europäer in diesem Bereich des Levantehandels sehr aktiv. Mit den technischen Innovationen waren sie jedoch imstande die Oberhand in diesem Gebiet zu übernehmen. Besonders die Westeuropäer schafften es, nicht nur die osmanische Handelsmarine in den Hintergrund zu zwingen sondern auch die venezianische, die als ein Inbegriff der levantinischen Schifffahrt galt.

### **3. Die Spieler**

Die Levante war ein Kreuzweg und daher auch Inbegriff für den Handel. Seit der Antike wurden die Güter aus Indien und Europa in diesem Gebiet ausgetauscht. Die Zugehörigkeit der Region zum Römischen Imperium und danach zu Byzanz sowie die Errichtung der Kreuzfahrerstaaten und ihre Kontakte mit Europa schufen eine lange Tradition der wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Traditionell waren die italienischen Seerepubliken in diese Geschäfte involviert und als Vermittler gelangten sie zu großem Reichtum.

Der Handel in der Levante im 16. und 17. Jahrhundert war durch die Ablösung der alten Handelsmächte durch die neuen geprägt. Die Abwechslung wurde eine Reflexion der politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen in Europa. Die traditionellen Handelspartner der levantinischen Staaten wie Venedig und Dubrovnik erhielten in dieser Zeit die Konkurrenz aus dem Westen Europas, die bald in der Lage war, sie zu übertreffen. Sie konnte nämlich ihre Involvierung in den transatlantischen Handel, den besseren Zugang zu Ressourcen sowie die Entwicklung der Manufaktur ausnutzen, um die Levante in einen der wichtigsten Absatzmärkte für ihre Waren zu verwandeln und gleichzeitig Venedig und Dubrovnik auszuschalten.

Die Politik aller drei Fraktionen ist durch ihre Geschichte und geografische Lage geprägt. Venedig und Dubrovnik waren durch ihre Tradition und mindere Aktivität außerhalb des Levantehandels viel weniger anpassungsfähig und in ihrem Handeln ziemlich reduziert. Daher teilten sie das Schicksal ihres Haupthandelspartners, der Osmanen, und wurden von den

Westeuropäern wirtschaftlich vernichtet. Im Unterschied zum Osmanenreich, waren ihre Ressourcen viel geringer, sodass sie die Effekte davon schon am Ende des 17. Jahrhunderts deutlich spürten, während die Osmanen erst im 19. Jahrhundert in völlige Abhängigkeit von Westeuropa kamen.

### 3.1 La Serenissima Repubblica di San Marco

Zur Zeit der osmanischen Eroberung Konstantinopels war Venedig ein ausgedehntes maritimes Handelsimperium. Das venezianische Imperium erstreckte sich von Venedig bis Alexandrien und Zypern mit vielen kleineren befestigten Stützpunkten und Handelskolonien. Kreta war neben Zypern eines der größten venezianischen Besitztümer im östlichen Mittelmeerraum. Die politische Macht wurde auf die aristokratischen Familien begrenzt, die selbst in den Handel mit der Levante verwickelt waren.<sup>118</sup> Die venezianische Wirtschaftspolitik, die grundsätzlich auf den Handel ausgerichtet war, bestimmte auch den Modus ihrer Expansion. Außer der Stadt Venedig, die selbst auf einer Insel liegt, bestand ihr Staat aus weiteren meistens insularen Besitzen wie Kerkyra, Kreta, Zypern und anderer kykladischer Inseln. Das waren hauptsächlich Stützpunkte für die Reisen der Kaufleute zum Schwarzen Meer und in die Levante.<sup>119</sup> Dabei beschränkten sich die Venezianer nicht nur auf ihre Besitztümer im Mittelmeerraum sondern auch auf die Faktoreien in Aleppo, Hormus, Goa und Malakka. Keine andere Nation außer den Portugiesen selbst war bis 1650 stärker in Indien vertreten.<sup>120</sup>

Die gesamte Adria ab der Linie Santa Maria di Leuca in Apulien bis nach Korfu wurde von den Venezianern als eigenes Revier betrachtet und sogar als *Golfo di Venezia* bezeichnet. In dieser Idylle war Dubrovnik freilich ein Störfaktor. Seit dem Frieden von Gallipoli 1419 wurde von den Osmanen anerkannt, dass die Adria bzw. der *Golfo di Venezia*, wie es die Venezianer zu nennen bevorzugten, unter venezianischer Obrigkeit steht. Andererseits wurde zuerst das Marmarameer und dann auch die Ägäis als exklusiv osmanisches Gebiet von den Venezianern anerkannt.<sup>121</sup> Vom

<sup>118</sup> Ann Williams, Mediterranean conflict. In: Metin Kunt, Christine Woodhead. (Hg.), Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World (London/New York 1995) 39-54, hier 39; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 1.

<sup>119</sup> Siriol Davies, Jack L. Davis, Greeks, Venice, and the Ottoman Empire. In: Hesperia Supplements 40: Between Venice and Istanbul: Colonial Landscapes in Early Modern Greece (2007) 25-31, hier 26.

<sup>120</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 186.

<sup>121</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 156f.

Frieden im Jahr 1502 bis 1699 war es gültig, dass in der Adria zwischen Korfu und Venedig die Handelsschiffe allgemein und die venezianischen insbesondere nicht angegriffen werden dürften. Die zahlreiche Befehle des Sultans an Kapudanpascha und die Ahdnamen,<sup>122</sup> sogar der Friedensvertrag von Karlowitz sprechen von diesem alten Brauch.<sup>123</sup> Die Osmanen versuchten auch ihre Piraten von der Adria weg zu halten, um den freien Zugang zu gewährleisten. Während der zahlreichen Angriffe der osmanischen Piraten im 15. Jahrhundert waren daher hauptsächlich nicht venezianische Ziele in Süditalien geplündert worden.<sup>124</sup>

Im Hintergrund der venezianischen Besitztümer erstreckte sich ein Handelsnetz, das die großen Handelshäuser organisierten. Dieses Netz bestand aus Agenten, einheimischen Partnern oder wenigstens Informanten und Korrespondenten. Zwei Hauptarterien in diesem Netz waren die Routen Aleppo-Bagdad-Basra-Hormus-Diu und Täbris-Maschhad-Samarkand.<sup>125</sup>

Mit der osmanischen Expansion kamen die Venezianer jedoch bald in Konflikt mit den Sultanen. Deshalb gab es zahlreiche veneto-osmanische Kriege: 1463-1479, 1499-1500, 1537-1540, 1570-1571, 1645-1669, 1684-1699 und 1715-1718. Der längste Friedensabschnitt des 16. und 17. Jahrhunderts lag zwischen den Jahren 1571 und 1645.<sup>126</sup> Die Absichten der Osmanen in diesen Kriegen waren rein territorialer Natur. Sie wollten die Venezianer verdrängen und ihre Besitztümer erobern und keinesfalls ging es dabei um wirtschaftliche Faktoren. Die Kriege waren daher für die Venezianer im territorialen Sinne verlustreich. Die Türken hatten im Jahr 1500 Methoni und Koroni, 1540 Nauplion und Monembasia, 1570 Zypern und 1669 Kreta erobert. Mit Ausnahme der kurzlebigen Eroberung des Peloponnes (*Regno die Morea*), die auch mit dem Frieden von Karlowitz bestätigt wurde, waren die venezianischen Besitze südlich von Adria hauptsächlich auf ionische Inseln begrenzt.<sup>127</sup> Die meisten ägäischen Inseln wurden während des 16. Jahrhunderts vor allem in Folge der Feldzüge von Hayreddin Barbarossa in 1537 unter osmanische Kontrolle gebracht. Das Herzogtum Naxos und die Insel Chios fielen 1566 an die Osmanen. Die Insel Tinos konnten die Venezianer jedoch während des 17. Jahrhunderts behalten. Die eroberten Inseln wurden von den Osmanen immerhin indirekt durch die lokalen griechischen Eliten beherrscht.<sup>128</sup> Die

<sup>122</sup> Die Handelsabkommen zwischen den europäischen Staaten und dem Osmanenreich wurden von den Osmanen selbst als die Ahdnamen bezeichnet.

<sup>123</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 158; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 2.

<sup>124</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 157.

<sup>125</sup> Barendse, Trade and State in the Arabian Seas, 187.

<sup>126</sup> Davies, Davis, Greeks, Venice, and the Ottoman Empire, 26.

<sup>127</sup> Davies, Davis, Greeks, Venice, and the Ottoman Empire, 26f; vgl. Williams, Mediterranean conflict, 41.

<sup>128</sup> Davies, Davis, Greeks, Venice, and the Ottoman Empire, 27f.

Venezianer hingegen regierten in ihrem Staat mit fester Hand. Es wurden detaillierte Berichte von den lokalen Gouverneuren verlangt und Kommissionen gesandt, um sie zu kontrollieren.<sup>129</sup>

Die Staatspolitik wurde durch die Verbundenheit der politischen Elite mit den Handelsgeschäften bestimmt. Dazu war noch die geografische Lage Venedigs ebenso wichtig, da dadurch seine Rolle im Handel begünstigt war. Die venezianischen Händler schafften es, sich als Vermittler zwischen West- und Mitteleuropa einerseits und Asien und Nordafrika andererseits zu etablieren. Sie exportierten aus Europa und Venedig vor allem (Edel-)Metalle und Produkte der Manufaktur. Aus der Levante, Persien, Indien aber auch aus venezianischen Kolonien im Mittelmeer wurden Gewürze, Baumwolle, Seide, Medikamente, Juwelen, Früchte und Wein nach Europa gebracht. Die Venezianer wussten, wie sie für sich eine privilegierte Position ausbauen konnten, sowohl in Byzanz und Kreuzfahrerstaaten als auch im Mamelukken- und Osmanenreich. Dank dieser Tatsache war Venedig ein Hauptumschlagplatz und Drehscheibe des frühen interkontinentalen Handels. Dabei sollte man beachten, dass, obwohl der Handel mit Luxuswaren aus der Levante untrennbar vom Bild Venedigs ist, weniger spektakuläre Güter wie Salz, Getreide und Holz eigentlich einen viel größeren Anteil im Handel Venedigs hatten. Die Hauptquelle des venezianischen Reichtums war vor allem der Entrepôt-Handel und außer dem Schiffbau gab es fast keine andere groß angelegte Manufaktur. Die Manufaktur in Venedig wurde lediglich auf manche Luxusprodukte wie Seidenkleider ausgerichtet.<sup>130</sup>

Ihrer Rolle bewusst, schützten die Venezianer ihre Vermittlungsfunktion. Nur der einheimischen Bevölkerung oder Menschen, die schon lange in Venedig ansässig waren, wurde es erlaubt, mit der Levante Handel zu betreiben. Für die anderen galt die Stapelrechtregelung und die deutschen Kaufleute mussten z.B. ihre Waren in Venedig verkaufen und durften von Venedig aus nicht in die Levante fahren. Daher war auch die Unterhalt einer starken venezianischen Kriegsmarine, die die Handelswege und -schiffe schützen sollte, wichtig.<sup>131</sup> Venedig war jedoch einer der wenigen Orte in Europa, der für die moslemischen Kaufleute nicht geschlossen war.<sup>132</sup> Besonders nach der osmanischen Eroberung des Balkans im 15. Jahrhundert, begannen die osmanischen Händler nach Ancona und Venedig zu reisen.<sup>133</sup>

---

<sup>129</sup> Williams, Mediterranean conflict, 39.

<sup>130</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 1-3.

<sup>131</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 2.

<sup>132</sup> Stephen Ortega, Across Religious and Ethnic Boundaries: Ottoman Networks and Spaces in Early Modern Venice. In: Mediterranean Studies 18 (2009) 66-89, hier 66.

<sup>133</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 157.

Ein wichtiger Aspekt der venezianischen Politik war die Versorgung der Bevölkerung in der Lagunenstadt, was sich vor allem auf den Zufuhr von Getreide bezieht. Diesbezüglich konkurrierten Venedig und Istanbul um das Getreide aus dem Osmanischen Reich. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts kam es nämlich im Osmanenreich zu einer Bevölkerungsexplosion. Deshalb hatte die Hohe Pforte ernste Probleme, die Städte zu versorgen, weshalb auch die Versuche den Schmuggel zu kontrollieren strenger geworden waren. Die strengere Kontrolle trieb aber die Preise in die Höhe, die ohnehin – wegen der höheren Preise in Europa – für die osmanischem Gegebenheiten zu hoch waren. Die Schmuggler boten nämlich bis zu 20 Prozent mehr, als die von der Regierung vorgeschriebenen Preise betrugen. Der Hauptursache für die Getreideknappheit war jedoch die Verbreitung des Çiftlik-Systems, das die Viehzucht anstatt Getreideproduktion bevorzugte.<sup>134</sup>

Die Hauptquelle für die venezianischen Importe waren die zur Ägäis gravitierenden Gebiete und Albanien. Nicht zufällig kam es gerade in Anatolien am Ende des 16. Jahrhunderts zu Mangel an Getreide, der bald im ganzen Osmanischen Reich zu spüren war. Neben Schmuggel war die Versorgung der Armee an der iranischen Grenze auch eine der Ursachen der Getreideknappheit. In der Versorgung Italiens und später Westeuropas kam etwas später auch das Baltikum als Konkurrent der Levante ins Spiel.<sup>135</sup>

Aus all diesen Gründen war es im venezianischen Interesse, den Frieden mit den Osmanen zu bewahren. Die Venezianer lebten vor allem vom Handel und zwar vom Handel mit der Levante. Die Osmanen waren nicht nur die Herren der Levante, ihre Flotte war auch kein leichter Gegner. Dazu noch war der osmanische Staat ein Weltreich, das gewaltige Ressourcen zur Verfügung hatte. Daher ist es verständlich, dass die veneto-osmanischen Kriege, wenn es um die venezianische Seite ging, immer defensiv waren. Während der Probleme mit den Uskoken wurden die venezianischen Diplomaten z.B. instruiert alles zu unternehmen um Krieg zu vermeiden.<sup>136</sup> Vom Anfang des 16. Jahrhunderts an, ist auch die legalistische Haltung der Venezianer im Osmanischen Reich bemerkbar, da sie die Osmanen auf keinen Fall provozieren wollten.<sup>137</sup>

Andererseits, auch wenn sie Sieger waren, versuchten die Osmanen zu den Venezianern nicht zu harsche Bedingungen für den Frieden herzustellen, da sie sich dessen bewusst waren, was für eine Rolle die Venezianer im Handel zwischen Europa und dem Osmanischen Reich spielten.<sup>138</sup>

<sup>134</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 182f.

<sup>135</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 184.

<sup>136</sup> Davies, Davis, Greeks, Venice, and the Ottoman Empire, 26.

<sup>137</sup> Constantini, Venetian Trade and the Boundaries, 41.

<sup>138</sup> Williams, Mediterranean conflict, 41.

Am Anfang des 17. Jahrhunderts waren daher die Interessen der Osmanen und Venezianer grundsätzlich kongruent. So war es den lokalen Behörden im Westen Balkans befohlen, die Venezianer gegen der spanischen Flotte zu unterstützen und danach wurde den Venezianern sogar erlaubt, osmanische Staatsbürger als Söldner zu erwerben.<sup>139</sup> Gewisse Momente der Kooperation gab es ebenfalls. Die venezianischen aber auch ragusanischen Soldaten und Marineexperten wurden schon von den Mameluken engagiert. Diese Praktik gab es auch bei den Osmanen, als sie ihre Flotten gegen den Portugiesen im Indischen Ozean richteten.<sup>140</sup> Oft waren aber auch die venezianischen Renegaten bei den Osmanen zu finden, wie z.B. Giovanni Contarini genannt Cacciadiavolo und Gian Francesco Giustiniani. Diese zwei überredeten später auch den Portugiesen Diego Martins zum Islam zu konvertieren und den osmanische Kampf gegen den Portugiesen in Asien zu unterstützen.<sup>141</sup>

Die Ereignisse des 16. Jahrhunderts stellten jedoch eine große Herausforderung für die traditionelle venezianische Politik dar. Erstens ist die obengenannte Expansion der Osmanen zu erwähnen, die in erster Linie auf die venezianischen Besitztümer im Ostmittelmeerraum ausgerichtet war. Das zweite Ereignis war die Entdeckung des Weges nach Indien um das Kap der Guten Hoffnung, was eine Bedrohung für den venezianischen Handel mit Luxuswaren aus Indien und aus dem Fernen Osten darstellte. Einziges Glück für Venedig war, dass davon auch Genua als sein italienischer Hauptkonkurrent betroffen war. Die Reaktion der Genuenser war eher defensiv und sie zogen sich langsam aus der Levante zurück. Sie orientierten sich daran, die Waren und Dienstleistungen auf die Iberische Halbinsel zu exportieren. Die Venezianer dagegen, versuchten ihr Reich zu erhalten und gleichzeitig möglichst gute Beziehungen mit den Osmanen zu pflegen. Das war wegen ihrer Symbiose, die sie eingegangen waren, auch möglich. Die Osmanen brauchten die Venezianer, da sie enorme Einkünfte in Form von Zöllen aus diesen Geschäften hatten.<sup>142</sup>

Als die Schwierigkeiten im Handel wuchsen, begannen die Venezianer allerdings sich auch an anderen Wirtschaftszweigen zu orientieren. Vor allem die Landwirtschaft und Manufaktur waren begehrte Investitionsziele. Finanzgeschäfte wie das Bankwesen, Kreditieren der Herrscher und Adeligen und Spekulationen waren auf dem Markt vertreten, aber nicht in diesem Umfang wie in Genua.<sup>143</sup> Nach dem Krieg um Zypern im Jahr 1574 fingen die venezianischen Patrizier an, mehr

<sup>139</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 163.

<sup>140</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 177.

<sup>141</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 175.

<sup>142</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 2.

<sup>143</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 3.

Aufmerksamkeit der Landwirtschaft und Investitionen auf dem venezianischen Festland zu widmen als dem Fernhandel.<sup>144</sup> Das darf man trotzdem nicht falsch verstehen. Ein Drittel des Handels im Jahr 1599 in Aleppo war noch immer in venezianischen Händen. Die Kriege zwischen den Osmanen und Venezianern waren im geschäftlichen Sinne jedoch sehr verlustreich für die Letzteren. Das kann man am Handelsvolumen der Konkurrenten erkennen. Für die Ragusaner waren die veneto-osmanische Kriege ein richtiger wirtschaftlicher Boom. Umso mehr, da an Dubrovnik schon von den mamelukischen Sultanen Privilegien vergeben worden waren, die später die Osmanen bestätigten.<sup>145</sup>

Die Route um Afrika war eine andere Angelegenheit, die die venezianische Politik beeinflusste. Die Luxuswaren, insbesondere die Gewürze, waren der Inbegriff des Levantehandels und des Reichtums gleichzeitig. Schwierigkeiten gab es immer. Am Anfang des 16. Jahrhunderts gab es z.B. Streitereien mit dem mamelukischen Sultan, weshalb die Fahrt nach Alexandrien nach 1505 für ein paar Jahre unterbrochen war. Den richtigen Schock auf Rialto löste aber die Nachricht aus, dass die Portugiesen einen neuen Weg nach Indien gefunden hatten. Mit der portugiesischen Entdeckung des Weges nach Indien und Afrika war nämlich die Vermittlungsposition Italiens untergegangen. In den ersten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts wurden tatsächlich weniger Gewürze nach Venedig verschifft.<sup>146</sup> Später erholte sich der venezianische Gewürzehandel und es kam zur Stabilisierung der Preise nach dem anfänglichen Verfall.<sup>147</sup> Die Wiederbelebung der alten Karawanenrouten war ein deutliches Zeichen des Rückzugs auf das alte Schema. Am Ende des 16. Jahrhunderts war der Staatshaushalt stabilisiert und die Einnahmen vom Zoll sowie die Gebühren für Ankerplätze stiegen im Zeitraum zwischen 1590 und 1603.<sup>148</sup>

Die Teilnahme der privaten Kaufleute an den Expeditionen von Da Gama und Cabral (1498-1501) führte nämlich zur Preissenkung. Als der portugiesische König kurz danach das Monopol über den Handel mit Indien übernahm, kam es jedoch zur Stabilisierung der Preise.<sup>149</sup> Die portugiesische Politik im Indischen Ozean erwies sich ebenso als ineffizient. Sie war vor allem darauf orientiert, den gesamten Handel über ihre Route zu lenken und die Belieferung der Levante zu verhindern. Das brachte Erfolge zu Beginn, aber später scheiterte diese Politik. In den ersten

<sup>144</sup> Ortega, Across Religious and Ethnic Boundaries, 66.

<sup>145</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 5-7.

<sup>146</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 34f.

<sup>147</sup> Lane, The Mediterranean Spice Trade, 47.

<sup>148</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 89; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 3.

<sup>149</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 176; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 4.

Jahren waren die Portugiesen nämlich in ihrem Coup gegen den Markt in Ägypten erfolgreich, waren aber nicht imstande, einen rentablen Transfer von Gewürzen nach Lissabon zu organisieren.<sup>150</sup> Auch die endemische Korruption in ihrem *Estado da India* war ein enormes Problem.<sup>151</sup>

Die Gefahr eines zweiten Weges nach Indien zeigte sich allerdings später. Im Jahr 1595 wurde die Kap-Route vom Niederländer Cornelis Houtman in der vollen Kapazität wiederhergestellt, was in erster Linie den venezianischen Gewürzhandel betreffen sollte. Dieses Ereignis wurde von den Venezianern mit Recht als ein böses Omen gesehen, da die Niederländer und die ihnen folgenden Engländer mit ihrer East India Company viel gefährlicher als die Portugiesen waren.<sup>152</sup> Dieses Ereignis ist ein Zeichen des zunehmenden Interesses der Westeuropäer am Handel mit Indien, was auch den Handel mit der Levante betraf. Damit bekamen die Venezianer nach der Ausschaltung der alten Konkurrenten wie Florenz und Genua viel agilere und stärkere Kontrahenten in ihrem Gebiet.<sup>153</sup>

Der französische König François I. schloss im Jahr 1536 als erster westeuropäischer Herrscher ein Handelsabkommen mit den Osmanen und die Gewürze kamen seitdem über Marseille nach Frankreich.<sup>154</sup> Diese privilegierten Verträge sind in der europäischen Historiografie als Kapitulationen bekannt. Wegen der Schließung der Route von der Adria nach Antwerpen nach der Plünderung der Stadt durch die spanischen Söldner,<sup>155</sup> folgten den Franzosen die Engländer, die 1576 ein ähnliches Abkommen abschlossen.<sup>156</sup> Die Niederländer bekamen ihre Kapitulationen im Jahr 1612, obwohl sie auch schon früher im Mittelmeerraum als Händler unter anderen Flaggen aktiv gewesen waren.<sup>157</sup> Dazu blieb noch Dubrovnik ein starker Rivale mit seiner Expositur in Messina.<sup>158</sup>

Zwei Faktoren waren wichtig in der Etablierung der westeuropäischen Übermacht in der Levante. Einerseits waren das jene, die durch die historische Präsenz Venedigs in diesem Raum

<sup>150</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 33; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 4.

<sup>151</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 171.

<sup>152</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 97; vgl. McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 19 .

<sup>153</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 186.

<sup>154</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 90, vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 4.

<sup>155</sup> Sog. Spanische Furie am 4. November 1576.

<sup>156</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 91.

<sup>157</sup> Mehmet Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 45, H. 2 (2002) 197-230, hier 202.

<sup>158</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 4.

geprägt waren. Andererseits geht es um Faktoren, die die geografische Lage und die historische Entwicklung Westeuropas betreffen.

Als Erstes muss gesagt werden, dass Venedig mit dem Kampf um die Erhaltung ihrer Besitztümer im Mittelmeerraum so beschäftigt war, dass es keine Ressourcen hatte, um ihre Händler im Rennen um Afrika herum unterstützen zu können. Weiters waren viele Patrizier aus Venedig, die in den Levantehandel involviert waren, wegen des investierten Kapitals oder wegen der traditionellen Ausrichtung auf den Levantehandel, nicht bereit, sich auf die anderen Märkte zu konzentrieren. Der Levantehandel war aber auch noch immer ziemlich profitabel.<sup>159</sup> Die atlantische Schifffahrt machte nur einen kleinen Teil der venezianischen Schifffahrt aus.<sup>160</sup>

Die geografische Ausdehnung des venezianischen Reiches und seiner Interessen zwangen Venedig weit über seine Grenzen hinaus, in die Verteidigung zu investieren. Dabei ging es nicht nur um die tatsächlichen Kriege sondern auch um die Bereitschaft die potenziellen Angriffe und Gefahren abzuschirmen. Auch die Bekämpfung der Piraterie konnte unter diesen Umständen sehr kostspielig sein. Respekt und damit auch Abschreckung konnten nur mit Waffen erreicht werden. Eine prächtige und mächtige Kriegsmarine war zusätzlich eine Frage des Prestiges, umso mehr, da Venedig diesbezüglich eine alte und bekannte Tradition besaß.<sup>161</sup> Andererseits waren die Völker Westeuropas mit keinen Traditionen in diesem Sinn belastet. Sie waren auf ihren Fahrten auf den Ozeanen gewohnt und wollten neue Routen ausnutzen.<sup>162</sup>

Trotz des Verlustes des englischen und französischen Marktes, florierte im späten 16. Jahrhundert die venezianische Wirtschaft noch immer, dank Italien und deutschen Staaten, die noch immer in seiner Handelsorbit blieben. Am Ende des 16. Jahrhunderts besaß Venedig nämlich signifikante Manufakturen wie die Glasproduktion, Druckereien, Zucker- und Waxraffination sowie die Textilienmanufaktur, die Seide und Wolle verarbeitete. Die Wollmanufaktur konnte zu dieser Zeit im Durchschnitt jährlich 25.000 Stück Kleidung herstellen. Diese Produkte wurden nicht nur in die Levante exportiert, sondern auch in Europa verkauft.<sup>163</sup>

Erst im Laufe des 17. Jahrhunderts begann der venezianische Verfall. Die Konsumenten in der Levante wendeten sich langsam zu billigeren und einfacheren Produkten der englischen

<sup>159</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 43.

<sup>160</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 26.

<sup>161</sup> Ruggiero Romano, Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 59-87, hier 82f.

<sup>162</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 43.

<sup>163</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 90-92.

Textilmanufaktur. Die Niederländer hatten auch leichtere und attraktivere Produkte.<sup>164</sup> Die Venezianer waren dagegen in Hinsicht auf ihre Produktenpalette sehr konservativ. Die hohe Besteuerung sowohl der Rohstoffe als auch der fertigen Produkte, belastete zusätzlich die venezianische Manufaktur, weshalb ihre Konkurrenzfähigkeit deutlich sank.<sup>165</sup> Die relativ starke Wollmanufaktur wurde dadurch allmählich ruiniert.<sup>166</sup> Der Aufstieg der Wollmanufaktur in Venedig war aber im gewissen Maß eher ein glücklicher Zufall für die Lagunenstadt. Das geschah nämlich zur Zeit, als in Flandern Konflikte entflammten, die die Entwicklung der dortigen Wollmanufaktur verhinderten.<sup>167</sup> Antwerpen wurde bekanntermaßen von der Auseinandersetzungen zwischen den Valois und den Habsburger schwer betroffen.<sup>168</sup>

Die mit dem Handel verbundene Schifffahrt wurde ebenso von den Westeuropäern bedroht. Einer der Gründe, warum die Venezianer nicht mehr Schritt mit der Konkurrenz aus dem Norden halten konnten, war der, dass sie keine Schiffe mehr bauten, was sich als schlimmer als die Osmanen und die Route um den Kap zusammen erwies.<sup>169</sup> Eine Krise im Schiffbau gab es schon am Ende des 15. Jahrhunderts. Durch die staatlichen Subventionen am Anfang des 16. Jahrhunderts kam es jedoch zum erneuerten Aufschwung auf diesem Gebiet.<sup>170</sup> Das Wachstum der venezianischen Handelsmarine bezog sich in erster Linie auf die Expansion sogenannter runder Schiffe, die ausschließlich für die Transporte der Massengüter und nicht der Luxusgüter aus der Levante verwendet wurden.<sup>171</sup> In der Mitte des 16. Jahrhunderts war die Anzahl der Schiffe, die für Fahrten außerhalb der Adria vorgesehen waren, am höchsten. Die Anzahl der Schiffe von 600 Tonnen, die auch für die Fahrt nach England benutzt wurden, zeigt, dass der Handel wegen der Kap-Route nicht an Volumen verloren hat.<sup>172</sup>

Nach 1570 kommt es allerdings zu einer Krise im Schiffbau. Die Verluste im Krieg um Zypern waren besonders stark, wobei die Nachhaltigkeit der Piraterie nach dem Krieg nicht

---

<sup>164</sup> Domenico Sella, The Rise and Fall of the Venetian Woollen Industry. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 106-126, hier 118-121.

<sup>165</sup> Sella, The Rise and Fall, 121.

<sup>166</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 19.

<sup>167</sup> Stuart J. Woolf, Venice and the Terraferma: Problems of the Change from Commercial to Landed Activities. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 175-203, hier 193.

<sup>168</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 4.

<sup>169</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 42f.

<sup>170</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 31.

<sup>171</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 22.

<sup>172</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 37f.

vergessen werden darf.<sup>173</sup> Zwischen 1560 und 1600 hat sich die venezianische Marine halbiert.<sup>174</sup> Bereits vor dem Jahr 1570 hörten die Venezianer auf, die kleineren Schiffe herzustellen, sodass dieser Marktsegment schon früh verloren ging. Das Problem für den Schiffbau in Venedig entstand, als man keinen Zugang zum guten (Eichen)Holz mehr hatten.<sup>175</sup> Der Mangel an schiffstauglichem Holz war im ganzen Mittelmeerraum spürbar. In einer etwas besseren Situation befanden sich die Ragusaner und Basken.<sup>176</sup> Die Ragusaner konnten nämlich auf das Holz aus dem mit Venedig verfeindeten spanischen Apulien zugreifen, weshalb die Ostküste der Adria ein starker Konkurrent war. Die Maßnahmen Venedigs gegen die Schiffbauindustrie in Dubrovnik brachten keine bedeutenden Ergebnisse.<sup>177</sup> Besonders nach dem Eindringen der Niederländer und Engländer kam die Krise im Schiffbau zum Ausdruck. Die maritimen Mächte aus dem Norden hatten bekanntlich den Zugang zu den skandinavischen Wäldern. Die Knappheit der Ressourcen im Mittelmeerraum, war die Ursache für die Verlagerung der Handelszentren und -routen nach Nordwesteuropa, was aber auch die Migration der Technik und des Know-hows bedeutete.<sup>178</sup> Die Venezianer begannen deshalb, die Schiffe im Ausland zu kaufen.

Anfangs versuchte die Regierung auf die alte Maßnahme zurückgreifen und durch Subventionen die eigene Schiffbauindustrie zu beleben. Da diese Maßnahmen erfolglos blieben, gab man letztendlich auf und die Regierung erlaubte ab dem Ende des 16. Jahrhunderts, die fertigen Schiffe zu importieren.<sup>179</sup> Die venezianischen Kaufleute begannen aber nicht nur die im Ausland gebauten Schiffe zu kaufen, sondern zunehmend die Schiffe der anderen Staaten und insbesondere die englischen für den Transport der Waren zu benutzen. Das geschah, da die Superiorität der Schiffe von der atlantischen Küste im Hinblick auf Geschwindigkeit und Sicherheit nicht abzustreiten war.<sup>180</sup> Die englischen Schiffe konnten die Strecke von Italien nach Syrien zweimal bewältigen, während die venezianischen in derselben Zeit es nur einmal schaffen konnten.<sup>181</sup>

Die venezianische Regierung versuchte das zu verhindern, indem sie gesetzlich vorschrieb, dass die venezianischen Schiffe Vorrang beim Aus- und Einladen haben müssten, sowie dass die

---

<sup>173</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 6.

<sup>174</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 92.

<sup>175</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 39f.

<sup>176</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 43.

<sup>177</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 28, 40-43.

<sup>178</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 43f.

<sup>179</sup> Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution, 41-44.

<sup>180</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 90-93; vgl. McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 19.

<sup>181</sup> Carlo M. Cipolla, The Economic Decline of Italy. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 127-145, hier 144.

Waren für Venedig auf venezianischen Schiffen oder Schiffen vom Warenursprungsland transportiert werden müssten. Diese Maßnahme war ein Bärendienst, da die venezianische Schifffahrt dadurch nicht verbessert wurde, und die anderen Nationen fingen an, die Häfen von Livorno und Goro zu bevorzugen. Obwohl die Venezianer damit ihre Marine retten wollten, verloren sie durch diese Aktion ihre Position auf dem Weltmarkt. Ebenso die Importe und Exporte in den und aus dem deutschsprachigen Raum, die sich Anfang des 17. Jahrhunderts über Marseille, England und Flandern zu entwickeln begannen.<sup>182</sup>

Die reduzierte Schifffahrt der Venezianer kann auch teilweise mit der allgemeinen Verschlechterung der Lage bezüglich der Piraterie im Mittelmeerraum erklärt werden. In den 1580er Jahren wurde beispielsweise aus diesem Grund verzichtet, die spanische Wolle per Schiff direkt nach Venedig zu transportieren, stattdessen brachte man sie nach Livorno und von dort dann über den Landweg nach Venedig.<sup>183</sup>

Der Krieg um Kreta (1645-1669) bezeichnete den Anfang des endgültigen Verlustes der ehemaligen Rolle. Um den Krieg zu finanzieren, musste Venedig große Ressourcen aus Handel, Manufaktur und privatem Konsum in die Kriegsführung umleiten. Die schwere Lage am Ende des Krieges im Jahr 1670 zeigen die Maßnahmen, die unternommen wurden, um das Staatsbudget aufzufüllen. Alle Zölle und Steuern wurden angehoben, der Zugang in die Gilden erschwert, die Ämter sowie staatliche und kirchliche Liegenschaften wurden verkauft und sogar jedem der Zugang in den Adelsstand erlaubt, der bereit war, 100.000 Dukaten dafür zu zahlen. Viel schlimmer war die Tatsache, dass während des Krieges die Konkurrenten aus Dubrovnik, England, Frankreich und den Niederlanden ihre Positionen in den türkischen Häfen verbessert und gefestigt hatten. Wegen des kleinen Umfangs der Schifffahrt litt die Manufaktur in Venedig und die Marine schrumpfte noch weiter. Der Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges war ein weiteres Ereignis, mit katastrophalen Auswirkungen, da Venedig damit des enormen deutschen Markts beraubt wurde.<sup>184</sup> Lediglich der Konsum der eigenen, ziemlich großen, Bevölkerung, hielt die Lagunenstadt über Wasser.<sup>185</sup> Die Pestepidemien 1630 und 1657, in denen ein Drittel der Bevölkerung starb, waren ein zusätzlicher Schlag für die verfallende Wirtschaft.<sup>186</sup> Wegen der Anziehungskraft der Stadt, konnte Venedig sich

<sup>182</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 94f.

<sup>183</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 92.

<sup>184</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 97f; vgl. McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 19.

<sup>185</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 99.

<sup>186</sup> Cipolla, The Economic Decline of Italy, 140; vgl. Brian Pullan, Wage-Earners and the Venetian Economy, 1550-1630. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 146-174, hier 149.

trotzdem immer relativ schnell von solchen Epidemien erholen.<sup>187</sup>

Am Ende des 17. Jahrhunderts war Venedig zum ersten Mal nach langer Zeit kein dominanter Faktor im mediterranen Handel mehr. Es lag sogar etwas abseits der Haupthandelswege und für die westlichen Unternehmer war es viel rentabler, die Waren nach Livorno und Genua zu bringen statt entlang der Adria zu fahren. Das heißt natürlich nicht, dass Venedig völlig unbedeutend wurde. Nach dem Kretischen Krieg wird es noch einmal zu einer langsam aber stetigen Erholung kommen. Die Venezianer konnten sich wieder in Istanbul behaupten und manche Manufakturzweige wie Glasherstellung, Zuckerraffination und Seidenweberei konnten wieder belebt werden.<sup>188</sup>

Die alten Zeiten waren aber vorbei. Kurz nach dem Krieg wurden die Konsulate in Aleppo und Alexandrien wiedereröffnet, aber bald wieder geschlossen, da es zu wenig Geschäft gab. Jenes in Izmir blieb, obwohl es klar war, dass die Venezianer in dieser Stadt eine untergeordnete Rolle im Vergleich mit den Niederländern und Engländern spielten.<sup>189</sup> Obwohl Seidentextilien mit goldenen Stickerei in Istanbul noch immer stark nachgefragt wurden, war die Wollmanufaktur als nicht kompetitiv ruiniert und viele Patrizier wandten sich Investitionen in die Landwirtschaft auf der Terraferma zu. Bis 1580 besaßen die Venezianer sehr viel Land auf der Terraferma, zwischen 1580 und 1630 kam es aber zu einem Investitionsboom. Auch wegen der Schwierigkeiten in der Levante bot sich die Terraferma als eine sichere Investition an. Das machte die Stadt wenigstens in Hinsicht auf die Nahrungsmittelversorgung autark.<sup>190</sup> Die Gewürze, einst ein Symbol des venezianischen Handels wurden hingegen aus den Niederlanden und England importiert. Freilich nicht für den Reexport sondern für den eigenen Konsum.<sup>191</sup>

Am Ende des Jahrhunderts beschränkte sich der Handel Venedigs auf die Waren der Manufaktur aus England, Frankreich und den Niederlanden, während die Exporte fast ausschließlich aus Rohstoffen oder halbfertigen Produkten wie Papier, Öl, Getreide (auch Reis), Wein, Wolle und Rohseide bestanden.<sup>192</sup> Neben der Stadt Venedig waren noch die Städte auf der Terraferma die Hauptmärkte für die westlichen Importe. Venedig diente auch als Sammelpunkt für

---

<sup>187</sup> Pullan, Wage-Earners and the Venetian Economy, 159.

<sup>188</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 99f.

<sup>189</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 101.

<sup>190</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 101; vgl. McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 19; Woolf, Venice and the Terraferma, 182.

<sup>191</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 101.

<sup>192</sup> Cipolla, The Economic Decline of Italy, 143; vgl. Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 103.

Waren aus kleineren Häfen, die dann auf die westlichen Schiffe umgeladen wurden.<sup>193</sup>

Trotz großer Schicksalsschläge überrascht, wie zäh und noch weiterhin erfolgreich Venedig war.<sup>194</sup> Die Krise am Anfang des 17. Jahrhunderts konnte jedoch nicht wie jene am Anfang des 16. Jahrhunderts überwunden werden, danach folgte ein irreversibler Verfall Venedigs.<sup>195</sup> Die Lagunenstadt verlor den Kampf mit den Kontrahenten aus dem Westen Europas. Vor allem England, das mit seiner Levant Company, die dominante Handelsmacht im Mittelmeerraum wurde. Der Aufstieg Livornos als Handelsmetropole war das klarste Zeichen des englischen Sieges.<sup>196</sup> Venedig, das einst das Zentrum eines Kolonialreiches war, wurde zur Kolonie eines neuen Zentrums.

### 3.2 Die Beys von Dubrovnik

Die politischen Eliten Dubrovniks oder die Beys von Dubrovnik, wie die Osmanen sie in ihren Urkunden adressierten, waren wie jene in Venedig in den Handel involviert. Diese Tatsache bestimmte daher die politische Haltung Dubrovniks. Die Geschichte Dubrovniks ist aber in vielen Aspekten von der Geschichte Venedigs untrennbar. Diese Geschichte fing mit Dubrovnik als einem Teil der Republik des Heiligen Markus an und endete mit einer starken Rivalität zwischen zwei maritimen Handelsrepubliken. Von 1204 bis 1358 stand Dubrovnik nämlich unter venezianischer Kontrolle. Nachdem Venedig im Krieg mit Ungarn besiegt und gezwungen worden war, alle Besitztümer an der Ostküste der Adria zu verlassen, kam Dubrovnik unter die ungarische Oberhoheit. Das war aber nur ein formeller Akt, was man daran erkennen kann, dass ein relativ niedriger Tribut bezahlt werden musste, und dass Dubrovnik praktisch unabhängig blieb. Unter der ungarischen Suzeränität sollte Dubrovnik bis zur Schlacht bei Mohacz im Jahr 1526 bleiben. Die Ragusaner hatten bereits im Jahr 1442 begonnen Tribut an den Sultan zu zahlen, mit dem Friedensabkommen in dem sie als *mesâbesinde*, also fast ein Teil des Imperiums bezeichnet wurden.<sup>197</sup> Die ragusanische Politik fand insgesamt sieben Beschützer: Spanien, Papst, Königreich

<sup>193</sup> Sella, Crisis and Transformation in Venetian Trade, 102f.

<sup>194</sup> Sella, The Rise and Fall, 106.

<sup>195</sup> Suraiya Faroqhi, The Venetian presence in the Ottoman Empire, 1600-30. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), The Ottoman Empire and the World-Economy (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 311-344, hier 311.

<sup>196</sup> Cipolla, The Economic Decline of Italy, 144.

<sup>197</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 156f.

Neapel, Venedig, Ungarn, Osmanen und Beys der Barbaresken Staaten. Daher auch Bezeichnung *Le Sette Bandiere*. Wenn es Probleme mit einem Protektor gab, dann konnte man sich an einen anderen wenden oder sie gegeneinander ausspielen.<sup>198</sup>

Der kleine Stadtstaat hatte seine wirtschaftliche Position bis zum Ende des 14. Jahrhunderts als wichtigster Hafen an der Ostküste der Adria und als nach Venedig und Ancona dritt wichtigster in der Region ausgebaut.<sup>199</sup> Die Ragusaner, damals Venezianer, waren schon während der Kreuzzüge bei den Lieferungen nach Palästina aktiv.<sup>200</sup> Schon im 15. Jahrhundert segelten sie auch hinter Gibraltar, um England und Flandern zu erreichen. Mit der Expansion der Osmanen, als die Venezianer und Genuesen vom Handel mit dem Schwarzen Meer ausgeschlossen waren, blieben die Ragusaner die einzigen christlichen Händler, die den Handel mit dem Fürstentum Moldau und der Tatarei betrieben. Von Akkerman bis Siliestria waren sie anwesend.<sup>201</sup> Am Anfang des 16. Jahrhunderts war Dubrovnik schon so groß wie das damalige Nürnberg und drei Mal kleiner als Florenz.<sup>202</sup> Der starke Impetus waren die Kapitulationen, die Dubrovnik 1510 vom mamlukischen Sultan Al-Ghuri bekam, was für den Handel jenseits Syriens und Ägyptens wichtig war. Davor war Alexandrien ihre letzte Handelsstation. Diese von den Mameluken vergebenen Privilegien wurden danach von den Osmanen bestätigt.<sup>203</sup> Bald wurde Dubrovnik als *Porta dell'Oriente* bezeichnet.<sup>204</sup>

Gerade in der Zeit nach der osmanischen Expansion zwischen 1500 und 1700 und insbesondere im 16. Jahrhundert erlebte Dubrovnik seine größte Blütezeit.<sup>205</sup> Die offizielle Eingliederung Dubrovniks ins osmanische Staatsgefüge, war die Grundlage für seinen Reichtum. Dadurch wurden zwei Ziele erreicht: Dubrovnik stand unter dem Schutz des Osmanenreiches und es wurde ihm erlaubt, unter äußerst günstigen Bedingungen den Handel im Osmanischen Reich zu betreiben. Ein jährlicher Tribut von 12.000 Dukaten schien ein sehr günstiger Preis dafür.<sup>206</sup>

Die Gefahr aus Venedig war nämlich immer da.<sup>207</sup> Einerseits wollten die Venezianer die

<sup>198</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 372; vgl. Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 178-180.

<sup>199</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 370.

<sup>200</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 178.

<sup>201</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 178.

<sup>202</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, XXX.

<sup>203</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 179f; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 5.

<sup>204</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 180.

<sup>205</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 370.

<sup>206</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 66; vgl. Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 389; Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 178.

<sup>207</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 372.

Konkurrenz beseitigen und andererseits war ihnen die Idee, dass in ihren *Golfo di Venezia* ein Rivale heimisch ist, ein Dorn im Auge. Die venezianische Taktik war vielfältig. Sie versuchten Dubrovnik militärisch zu erobern und seine Besitze zu verwüsten, den Unmut der Bevölkerung zu entfachen, es wirtschaftlich zu ruinieren und in einen Konflikt mit den Osmanen einzubeziehen. Die Unabhängigkeit der kleinen Republik wurde aber erst von den napoleonischen Soldaten ausgelöscht.

Während des Krieges um Zypern versuchten die Venezianer, Dubrovnik zu zwingen an der Seite der christlichen Mächte zu kämpfen. Der Papst und spanische König unterstützen aber die ragusanische Neutralität.<sup>208</sup> Die Päpste schützten Dubrovnik, da sie es als Säule des Christentums im Osmanenreich sahen und viele Ragusaner waren in der Hierarchie der katholischen Kirche des osmanischen Balkans hoch positioniert.<sup>209</sup> Die Ragusaner fühlten sich jedoch noch immer bedroht und baten den Sultan um Schutz, weshalb entsprechende Befehle an umgebende osmanische Militärkommandanten ausgegeben wurden. Obwohl sie den Osmanen ihre Schiffbauer und Schiffsbaumaterial schickten, waren private ragusanische Schiffe trotzdem gleichzeitig im Hintergrund der christlichen Flotten. Die ragusanische Regierung erlaubte allerdings keine direkte Kampfbeteiligungen.<sup>210</sup> Dem osmanischen Schutz wurde von den Ragusanern große Bedeutung beigemessen, und mit jeder Bestätigung ihrer Ahdname wurde er ausdrücklich erwähnt. Obwohl der osmanische Schutz auch in anderen Kriegen wie z.B. während der veneto-spanischen Konflikte von 1615 bis 1618 gewährleistet wurde, konnten die Osmanen Dubrovnik nicht immer vor den venezianischen Plünderungen schützen. Der Sultan verlangte zwar danach oft eine Auszahlung für die Schäden an Dubrovnik, aber das ignorierten die Venezianer meistens.<sup>211</sup> Die Blockade des Hafens von Dubrovnik war darüber hinaus ein übliches Vorgehen. Während des Krieges 1684-1699 blockierten die Venezianer beispielsweise die Grenzen von Dubrovnik und verhinderten den Betrieb des Hafens. Die ragusanische Diplomatie war danach bemüht, die Funktion des Hafens wieder herzustellen aber die Monopolstellung an der Ostküste der Adria ging für immer verloren. Die Venezianer eroberten 1687 Novi in Boka Kotorska, das zusammen mit den Häfen in Makarska, Risan und Omiš die Oberhand gewann.<sup>212</sup>

<sup>208</sup> Vesna Miović, Dubrovačka Republika u spisima osmanskih sultana, s analitičkim inventarom sultanskih spisa serije Acta Turcarum Državnog arhiva u Dubrovniku (Dubrovnik 2005), hier 48; vgl. Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 178.

<sup>209</sup> Vesna Miović, The Jewish Ghetto in the Dubrovnik Republic (1546-1808) (Zagreb/Dubrovnik 2005), hier 23.

<sup>210</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 48.

<sup>211</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 63-66.

<sup>212</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 101.

Obwohl die Osmanen die Eroberung Dubrovniks von den Venezianern nicht zuließen, konnten sie nicht die wirtschaftlichen Attacken Venedigs auf die kleine Republik abwehren. Nach dem Aufruf des venezianischen Senats, verließen die Stadt in den 1620er und 1630er Jahren viele venedigstämmige Juden, die im Geschäft mit Textilien waren und in Dubrovnik wohnten.<sup>213</sup> Kurz davor im Jahr 1621 verbot der venezianischer Senat den Ausfuhr der Güter aus Venedig nach Dubrovnik durch ragusanische Händler.<sup>214</sup> Ein weiterer Schlag war die Eröffnung des Hafens in Split und die Lenkung des venezianischen Handels durch diese Stadt. Umso mehr, da die Venezianer oft geheim mit Paschas in Bosnien paktierten.<sup>215</sup> Split hatte auch einige Vorteile im Vergleich mit Dubrovnik, wie ein größerer und sicherer Hafen, eine schnelle und regelmäßige Verbindung nach Venedig und daher wurde es auch von den osmanischen Händlern bevorzugt.<sup>216</sup> Von dem bevorstehenden wirtschaftlichen Ruin wurde Dubrovnik durch den Krieg um Kreta gerettet, als Venezianer ihre Politik der Isolation dieser Stadt verlassen mussten und ihre Güter wie alle andere betroffene Europäer durch Dubrovnik umleiteten.<sup>217</sup> Nach dem Krieg um Kreta begannen die Venezianer wieder mit dem Druck.<sup>218</sup>

Das Osmanische Reich war von sehr großen Bedeutung für Dubrovnik. Mit ungefähr 16 Millionen Einwohnern war dieser Riese ein enormer Markt seiner Zeit, aber auch Quelle vor allem der Rohstoffe für den Export nach Europa. Die Osmanen selbst leiteten ein großen Teil ihres Handels durch Dubrovnik. Besonders die ragusanische Neutralität, die sowohl während des Krieges als auch des Friedens ein wichtiger Aspekt war, brachte ihnen eine breite Kundschaft.<sup>219</sup> Daher hatte die osmanische Politik einen großen Einfluss auf Dubrovnik, nicht nur die offizielle Politik der Sultane sondern auch die lokale Politik der Machthaber, jener wie der Paschas von Bosnien oder Sandschakbeys von Herzegowina.<sup>220</sup>

Mir der Ahdname wurde den Ragusanern das Recht eingeräumt, nur 2% Zoll (sowohl in Rumelien als auch in Anatolien) zahlen zu müssen, während die moslemischen Osmanen 3%, Dhimmī 4% und die Nicht-Osmanen 5% zahlen mussten. Die Ausnahmen waren Bursa und Edirne, wo der Zoll 3% betrug sowie Istanbul, wo die Rate von 5% wie für die anderen galt. Ab 1521 waren

---

<sup>213</sup> Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea, 96.

<sup>214</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 386.

<sup>215</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 101; vgl. Carter, Commerce of the Dubrovnik Republic, 386.

<sup>216</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 390.

<sup>217</sup> Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea, 96.

<sup>218</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 101.

<sup>219</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 389.

<sup>220</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 372.

die Ragusaner auch die Steuerpächter des Zolls, die ihre Händler im Hafen von Dubrovnik zahlen mussten.<sup>221</sup> Das galt aber nicht für die osmanischen Kaufleute, die in Dubrovnik residierten.<sup>222</sup> Mit der Zahlung des Zolls und Tribut hörten sie erst 1686 auf.<sup>223</sup> Gewisse Verbote bezüglich der Ausfuhr mancher strategischer Güter wie Blei, Wachs, Getreide, Waffen galten auch für die Ragusaner. Während der Kriegszeiten gab es zusätzliche Embargos (sog. *jasak*) im Osmanischen Reich, die manchmal auch auf Dubrovnik ausgedehnt wurden. In solchen Fällen sparte Dubrovnik nicht an Schmiergeldern für die Paschas an der Hohen Pforte.<sup>224</sup> Den Ragusanern wurde sogar erlaubt, in Ägypten Salpeter für eigene Bedürfnisse zu kaufen. Wenn man die osmanischen Verbote bezüglich der strategischen Güter bedenkt, dann war das ein beträchtliches Privilegium.<sup>225</sup>

Dubrovnik war praktisch unabhängig und keiner der osmanischen Amtsträger durfte seine Macht auf dem Territorium der Stadt ausüben. Eine Ausnahme war der Zollbeamte (osm. *gümruk emin*) beim Stadttor, der aber nur für die osmanischen Untertanen zuständig war.<sup>226</sup> Es war sogar den osmanischen Feinden erlaubt, Dubrovnik zu betreten, obwohl die Osmanen manchmal erfolglos gegen diese Praktik protestierten.<sup>227</sup> In den Kriegen blieb Dubrovnik offiziell neutral.<sup>228</sup> Lediglich Dienste wie das Schicken der Schiffbauer zu den Osmanen wurden verrichtet, obwohl sie auch das nach Möglichkeit vermieden oder zumindest auszuweichen versuchten.<sup>229</sup>

Dubrovnik blieb weiterhin eine wichtige Informationsquelle für die Osmanen, aber auch für die christlichen Staaten. Die beiden Seiten waren sich dieser Doppelrolle Dubrovniks bewusst und tolerierten sie, da zu dieser Zeit Nachrichten viel wertvoller waren als heute. Zivilisatorisch christlich und politisch osmanisch waren die Ragusaner dafür besonders geeignet. Außerdem hatten sie im Westmittelmeerraum in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts 44 Konsulate und im Osten 6. Dubrovnik war auch als Ort des Überganges für Spione ins Osmanenreich geeignet.<sup>230</sup> Die Informationen sammelten alle von Diplomaten über Händler bis zu Seeleute.<sup>231</sup> Oft waren Juden als

<sup>221</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 75f; vgl. Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 19.

<sup>222</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 91.

<sup>223</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 76.

<sup>224</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 83f.

<sup>225</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 73.

<sup>226</sup> Vesna Miović-Perić, Emin na Pločama kao predstavnik Osmanlija na području Dubrovačke Republike. In: Analitika i filozofija, Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 37 (1999) 205-215, hier passim.

<sup>227</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 55, 101.

<sup>228</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 373.

<sup>229</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 59.

<sup>230</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 47-51.

<sup>231</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 51.

eine mobile und vernetzte Kategorie in dieses Geschäft auf ihrer Seite involviert.<sup>232</sup>

In verschiedenen Konflikten entschieden die Sultane hauptsächlich zugunsten Dubrovniks.<sup>233</sup> Wie die Beispiele aus dem 17. Jahrhundert in Ungarn zeigten, hatten die Ragusaner allerdings oft Probleme mit den lokalen Machthabern. In solchen Fällen konnte eine Zuwendung des Sultans nicht immer helfen, da die betroffenen Paschas versuchten, diese Befehle auszuweichen.<sup>234</sup> Probleme mit den Osmanen entstanden oft dadurch, dass verschiedene gesetzwidrige Ansprüche durch Korruption und Schmiergeld in Istanbul in legitime verwandelt wurden.<sup>235</sup> Auch die persönliche Haltung gewisser osmanischer Würdenträger konnte einen Konflikt verursachen, wie das Beispiel mit dem Großwesir Kara Mustafa zeigt.<sup>236</sup> Der Verhältnis zwischen den Freunden und Feinden Dubrovniks unter den osmanischen Würdenträger spielte eine wichtige Rolle sowohl in Istanbul als auch in Bosnien.<sup>237</sup>

Im Laufe des 17. Jahrhunderts entwickelten sich die Positionen Dubrovniks und des Osmanenreiches langsam auseinander. Nachdem der Krieg um Kreta beendet war, begann eine Annäherung der Osmanen und Venedigs.<sup>238</sup> Die Eröffnung der venezianischen Häfen an der Ostadriaküste, insbesondere von Split, und die Umleitung des Handels zu diesen Häfen war für Dubrovnik schon schlimm genug.<sup>239</sup> Dazu machten die Osmanen selbst mit der Eröffnung des Hafens in Durres, der normalerweise für den zwischenstaatlichen Handel geschlossen war, zusätzlichen Druck. Im Jahr 1669 schafften es die Ragusaner zwar, dass die Osmanen diesen Hafen schließen mussten, aber zu diesem Zeitpunkt, war ihre Position schon stark beschädigt.<sup>240</sup>

Einer der wichtigsten Vorteile des ragusanischen Handels war ihr Handelsnetz in Rumelien. Im Osmanischen Reich hatten die Ragusaner im 16. und 17. Jahrhundert sechs Kolonien (serb. *kolona, kolone*). Das waren jene in Belgrad, Sofia, Sarajevo, Novi Pazar, Prokuplje und Provadia. Darüber hinaus gab es ragusanische Kaufleute in allen wichtigeren Zentren auf dem osmanischen Balkan und in Ungarn, obwohl diese Orte juristisch gesehen keine Kolonien Dubrovniks waren. Die größere Zentren wie Istanbul, Edirne oder Bursa, wo sie es mit der venezianischen, florentinischen oder später westeuropäischen Konkurrenz aufnehmen mussten, wurden von den ragusanischen

<sup>232</sup> Miović, The Jewish Ghetto, 23.

<sup>233</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 86f.

<sup>234</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 79.

<sup>235</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 66f.

<sup>236</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 94.

<sup>237</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 102.

<sup>238</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 102.

<sup>239</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 389.

<sup>240</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 101.

Kaufleuten eher vermieden.<sup>241</sup> In Istanbul waren auch die Positionen der griechischen und etwas später armenischen Kaufleute sehr stark.<sup>242</sup> Ebenso wurden Thessaloniki oder Vlora (Valona), wo die jüdischen Händler stark vertreten waren, umgangen. Die Ragusaner bevorzugten slawischsprachige Gebiete, wo von Vorteil war, dass sie selbst slawischsprachig waren.<sup>243</sup> Da sie offiziell als osmanische Untertanen galten, erwarben sie auch enorme Profite vom Handel im Schwarzen Meer.<sup>244</sup> Die Waren aus Provadia, Silistra und Region um Dobrudscha wurden nach Varna transportiert und dann von dort per Schiff nach Dubrovnik.<sup>245</sup> Ebenso waren die administrativen und Handelszentren öfters Ziel der Kaufleute aus Dubrovnik. Ihre Anwesenheit kann daher maßgebend für die Abschätzung solcher Orte sowohl für die osmanische Wirtschaft als auch für den ragusanischen Handel sein.<sup>246</sup> In der Levante waren die Ragusaner besonders aktiv in Alexandrien, Kairo, Damiette, Beirut, Tripoli, Damaskus und Aleppo. In Kairo, Beirut, Damaskus und Aleppo hatten sie ihre Fondachi.<sup>247</sup>

Die Kaufleute aus Dubrovnik schafften es noch weiter. An der malabarischen Küste gelegen, war die ragusanische Ansiedlung Sao Braz (Heiliger Blasius, serb. Sveti Vlaho) bei Goa der Mittelpunkt ihrer Tätigkeit in Indien. Goa war ein Handelszentrum nicht nur für die Ragusaner sondern auch für die Venezianer.<sup>248</sup> Ebenso waren sie im Westen aktiv. Ein großer Anteil des Handels durch Messina, das damals in spanischen Händen war, gehörte den Ragusanern. Von Messina aus wurden die Güter nach Südalien und Sizilien sowie Sardinien und Malta exportiert. Das war auch ein wichtiger Stützpunkt auf dem Weg nach England.<sup>249</sup> Die Verbindungen zwischen Dubrovnik und England begannen sich besonders in der Zeit von König Henry VIII (1509-1547) zu entwickeln.<sup>250</sup> Die Stadt Dubrovnik selbst war ebenso eine lebendige Handelsmetropole, wo auch die osmanischen Untertanen als Händler, Reisende, Schuldner und Gläubiger kamen, ihre Schiffe reparieren lassen oder einen Arzt aufsuchen konnten.<sup>251</sup> Der Güterverkehr wurde noch gestärkt, da alle über die Landwege transportierten Waren immer zuerst nach Dubrovnik gebracht wurden,

---

<sup>241</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 19f; vgl. Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 387.

<sup>242</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 376.

<sup>243</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 20; vgl. Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 387.

<sup>244</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 17.

<sup>245</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 376.

<sup>246</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 21.

<sup>247</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 180-182.

<sup>248</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 182f.

<sup>249</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 185 (Fußnote 35).

<sup>250</sup> Kostić, Sličice iz života dubrovačkih trgovaca, 117.

<sup>251</sup> Miović-Perić, Emin na Pločama, 208.

während sie bei der Verschiffung oft direkt nach Venedig oder Ancona abtransportiert wurden.<sup>252</sup>

Der Reichtum Dubrovniks stammte ausschließlich aus dem Handel. Schon im Mittelalter war die Vermittlungsrolle Dubrovniks zwischen Serbien und Bosnien in seinem Hinterland und Italien andererseits die Haupteinkommensquelle der ragusanischen Kaufleute gewesen. Nach 1500 war Dubrovnik nicht mehr so auf das unmittelbare Hinterland konzentriert, wie dies im 14. und 15. Jahrhundert der Fall war. Die Gewürze, Salz, Sklaven und Mineralien waren nicht mehr so wichtig wie früher und sie mussten neue Handelsgüter suchen. Mehr Betonung wurde auf billige Rohstoffe wie Häute, Wachs und Wolle gelegt, die überall auf dem Balkan in großen Mengen produziert wurden. Daher war ihr Netzwerk in Rumelien so wertvoll.<sup>253</sup>

Der Handel mit Häuten war in der Periode 1500-1700 sehr wichtig. Die Ankaufszentren waren in Bulgarien, hauptsächlich entlang der Donau und in den Städten Plovdiv, Sofija, Siliстра und Russe gelegen. In Serbien, das waren Belgrad, Prokuplje und Novi Pazar. Tekirdağ am Marmarameer wurde für die Ausfuhr der Häute aus Thrakien benutzt. Herzegowina war auch sowohl für den Export der Häute als auch des Wachses bekannt. Das Wachs wurde dazu noch entlang der Donau von Widin bis Russe besonders in der bulgarischen Region Zagorija gesammelt. In Serbien waren Niš, Belgrad, Novi Pazar und Budimljé wichtige Produktionszentren.<sup>254</sup>

Anfang des 16. Jahrhunderts begann man Wolle aus Dubrovnik zu exportieren. Sie stammte vor allem aus Serbien und zwar von Kosovo und Metohija sowie Süd-Pomoravlje. Während des 16. und 17. Jahrhunderts hatten die Ragusaner grundsätzlich das Monopol auf die Wolle aus Serbien und Bulgarien.<sup>255</sup> Das Geschäft mit der Wolle war jedoch so lukrativ, dass auch zahlreiche einheimische Kaufleute aus Rumelien daran teilnahmen.<sup>256</sup> Sie wurde nicht nur in den großen Städten angekauft, sondern auch in den Dörfern gesammelt.<sup>257</sup> Obwohl in Dubrovnik die Wolle in kleineren Mengen bearbeitet wurde, war im Grunde der italienische Markt für die unersättliche Nachfrage verantwortlich.<sup>258</sup>

Ins Osmanenreich importierten die Ragusaner hauptsächlich Textilien aus Norditalien (Venedig, Mailand, Genua und Florenz), obwohl es schon ab 1531 auch jene aus Carcassone,

<sup>252</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, XXXII.

<sup>253</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 376.

<sup>254</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 376-379.

<sup>255</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 380-382.

<sup>256</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 376.

<sup>257</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 380.

<sup>258</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 379.

Perpignan und London gab.<sup>259</sup> Die Ragusaner importierten sowohl teure Arten der Textilien aber auch jene von der schlechteren Qualität, die oft in den Dörfern direkt für die Wolle ausgetauscht wurden. Für begrenzte Zeiten im 16. Jahrhundert wurden Textilien sogar nach Persien exportiert, wo sie dann für Seide umgetauscht wurden. Auf dem Rückweg wurden Leinen, Baumwolle und Teppiche aus Bagdad importiert. Persische Kaufleute begannen Dubrovnik häufiger zu besuchen. Andere, eher Luxuswaren, waren im Handel Dubrovniks weniger vertreten. Es wurden Draperien, liturgische Gefäße aus Silber, Silber- und Goldbarren, Juwelen, Perlen, Schmuck in den Quellen erwähnt, aber nie in großen Mengen.<sup>260</sup>

Die Ragusaner praktizierten beim Handel, Tauschgeschäfte zu vermeiden und die Waren wurden sowohl in Italien als auch im Osmanischen Reich um bares Geld und zwar immer um eine höhere Summe verkauft. Die Kursunterschiede des Silbers im Osmanenreich und Europa brachten zusätzliche Profite.<sup>261</sup>

Enorme Profite brachte auch der Ausfuhr oder besser gesagt der Schmuggel von Getreide aus dem Osmanenreich nach Europa.<sup>262</sup> Neben der Erhaltung des Handelsnetzes stand der Getreidehandel bzw. die -versorgung im Mittelpunkt der ragusanischer Politik.<sup>263</sup> Dubrovnik war territorial winzig und hatte noch weniger Ackerland. Alleine konnte Dubrovnik nur so viele Lebensmittel produzieren, wie seine Bevölkerung in vier Monaten benötigte. Für die nächsten acht Monate, musste man vor allem Getreide importieren.<sup>264</sup> Das Osmanische Reich war der wichtigste Lieferant von Getreide für Dubrovnik.<sup>265</sup>

Das importierte Getreide stammte vor allem aus dem ägäischen Raum aus Gebieten um Foça (Phokaia), Izmir, Ephesos (Altologo), Milet (Palatia) Euböa, Larisa, Velestino, Trikala, Farsala und Volos. An der ionischen und adriatischen Küste kauften die Ragusaner das Getreide in Elbasan, Shkodra (Skutari), Naupaktos (Lepanto), Nordalbanien aber auch ganz nah in Gabela und weiter in Herzegowina. Im Inneren des Balkans kaufte man hauptsächlich für den eigenen Gebrauch und nicht für Schmuggel. Die Inseln Lesbos, Chios und Rhodos aber auch Pera und Istanbul waren ebenso Orte, die als Umschlagplätze für Getreide galten. Ausnahmsweise stammte dieses Getreide

<sup>259</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 384; vgl. Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, XXXIIIf, 23.

<sup>260</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 387f.

<sup>261</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, XXXIIIf, 23.

<sup>262</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 17.

<sup>263</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 370.

<sup>264</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 388.

<sup>265</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 103.

aus Ägypten und Jaffa. Es wurde aber auch aus Apulien und Sizilien importiert.<sup>266</sup>

Das osmanische Getreide stammte meistens von den sultanischen Besitztümern, aber im Falle der Knappheit waren die Ragusaner berechtigt, auch irgendwo anders im Osmanischen Reich zu kaufen. Für das Getreide aus imperialem Besitze wurde das Geld einem Çavuş vom Sultan übergeben, der es in die Staatskasse brachte. Obwohl die Ragusaner die Steuerpächter des Zolls in Dubrovnik waren, mussten sie für Getreide trotzdem 2% Zoll zahlen.<sup>267</sup>

Für den Kauf bekamen sie einen Ferman. Der älteste erhaltene aus dem Jahr 1505 stammt von Sultan Bayezid II. In diesem Ferman wird ihnen erlaubt, 74 Tonnen zu kaufen. Am Anfang war Dubrovnik immer der Kauf von bis zu 2.000 Tonnen gestattet. Im Laufe des 17. Jahrhunderts wurde diese Menge auf 3.000 Tonnen (1.500 Tonnen Weizen und 1.500 Tonnen Rispenhirse) angehoben.<sup>268</sup> In der Zeit der Getreideknappheit war der Verkauf von Getreide manchmal an die Bedingung geknüpft, dass die Ragusaner zuerst mit ihren Schiffen die osmanische Städte mit Getreide beliefern mussten.<sup>269</sup>

Getreide aus dem Osmanischen Reich verkauften die Ragusaner während des 16. und 17. Jahrhunderts in Italien, Spanien und sogar in Portugal, obwohl ihnen das von den Osmanen strengstens verboten war. Die Gewinnspanne war beträchtlich, da die Preisunterschiede riesig waren. Diesbezüglich waren sie skrupellos. Im Jahr 1563 wollten sie im Osten gekauftes Getreide sogar direkt nach Venedig transportieren und verkaufen. Ein osmanischer Beamter, der sich eingeschifft hatte, um dies zu verhindern, wurde auf Befehl des Senats ermordet. Der Schmuggel nach Europa wurde von der Republik nur in den Zeiten der Knappheit unterbrochen, da man sich Sorgen um die eigene Versorgung machte.<sup>270</sup>

Die Ragusaner waren ebenso bei der Einfuhr von Vieh aus dem Osmanischen Reich begünstigt, sie wurde ihnen ohne Rücksicht auf die Knappheit gewährleistet wurde. Sie durften ihr Vieh auf dem osmanischen Territorium weiden lassen, während es umgekehrt nicht erlaubt war. Solche Arrangements wurden von der lokalen osmanischen Bevölkerung und den Machthabern oft negativ wahrgenommen.<sup>271</sup>

<sup>266</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 388; vgl. Miović, Dubrovačka republika u spisima, 103.

<sup>267</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 388; vgl. Miović, Dubrovačka republika u spisima, 103, 108.

<sup>268</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 103; Es wird in den Urkunden von 3.000 müdd gesprochen, wobei 1 müdd = 20 Istanbuler kile = 20 oke und 1 oke = 1,282 kg. Ibid.

<sup>269</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 56.

<sup>270</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 106.

<sup>271</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 110.

Ein richtiger wirtschaftlicher Boom für Dubrovnik waren die veneto-osmanische Kriege.<sup>272</sup> Während des Krieges um Kreta, stiegen z.B. die Einnahmen von üblichen 20.000 Dukaten auf 500.000 Dukaten im Jahr 1666.<sup>273</sup> Der Preis der Wolle wurde während dieses Krieges verdoppelt.<sup>274</sup> Wegen seiner Neutralität war Dubrovnik in solchen Fällen die wichtigste mediterrane Verbindung zwischen dem Osmanenreich und Europa. Gerade während des Krieges von 1537 bis 1540 schafften die Ragusaner es, ihre Kolonien in Indien zu installieren. Manchmal gelang es ihnen, ihre gute Beziehungen zu den Sultanen zu nutzen, um deren Politik etwas zu lenken. Der Zug gegen Indien 1537-1538 war angeblich durch eine Intrige eines gewissen Giacomo Rauseo erwirkt worden, der den Sultan Süleyman I. bewegt hatte, dem ägyptischem Gouverneur Süleyman Pascha Albanese zu befehlen, mit ragusanischen Schiffen und ragusanischen und venezianischen Mannschaften aus Alexandrien gegen das portugiesische Diu vorzurücken, was jedoch ohne Erfolg blieb. Ebenso erfolglos war die Idee, die auch schon die Venezianer vorschlugen, nämlich einen Kanal bei Sues durchzugraben.<sup>275</sup>

Neben dem Handel war auch die Verschiffung ein bedeutender Wirtschaftszweig, wie bei allen Seerepubliken im Mittelmeerraum. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts war die ragusanische Handelsmarine, eine der größten im Mittelmeerraum, was beeindruckend ist, wenn man die Größe Dubrovniks bedenkt.<sup>276</sup> Seit der spanischen Eroberung Portugals in den Jahren von 1580 bis 1620 hatte Dubrovnik nach Spanien und der Niederlande die drittgrößte Flotte der großen ozeantüchtigen Schiffe über 300 Tonnen. Ein Drittel der spanischen Kriegsmarine in *Mar Oceano* waren eigentlich die Schiffe der ragusanischen *Squadre dell'Indie* und *Squadre dell' Mar Oceano*.<sup>277</sup>

Im Laufe des 17. Jahrhunderts schwand die ökonomische Prosperität Dubrovniks aber allmählich. Wie beim wirtschaftlichen Verfall Venedigs war die neue Konkurrenz aus dem Westen Europas für den Rückgang des Volumens des ragusanischen Handels verantwortlich. Die Wirtschaftskrise Venedigs selbst als einer der bedeutendsten Handelspartner, hatte auch dazu reichlich beigetragen.<sup>278</sup> Die Eröffnung der anderen Häfen auf der Ostadriaküste, von denen jener

<sup>272</sup> Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 6f; vgl. Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 386; Miović, The Jewish Ghetto, 10.

<sup>273</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 394.

<sup>274</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 382.

<sup>275</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 179-181.

<sup>276</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 175; vgl. Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 392-394.

<sup>277</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 175.

<sup>278</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 386, 394.

im Split der erste war, schaffte das Monopol Dubrovniks an seiner Seite der Adria ab.<sup>279</sup> Weiters wurde die ragusanische Schifffahrt von den Niederländern und Engländern massiv bedroht, da dies ab Ende des 16. Jahrhunderts sehr schnell eine effiziente Handelsmarine ausbildeten. Da die Landwege in dieser Zeit zunehmend unsicher wurden, war die Bedeutung der Schifffahrt größer.<sup>280</sup> Ab 1580 begannen jedoch die ragusanischen Schiffe mehr in den Atlantik und zu den Westindischen Inseln zu segeln. Das war der Folge des politischen Bündnisses mit Spanien.<sup>281</sup>

Am 6. April 1667 vernichtete ein zerstörerisches Erdbeben gefolgt von einem Brand, große Stadtflächen Dubrovniks, wobei ein erheblicher Anteil der Bevölkerung ums Leben kam.<sup>282</sup> Zu diesem Zeitpunkt war das ragusanische Interesse für den Handel in der Levante schon ziemlich gesunken und nach dem Erdbeben zogen sich die Ragusaner aus der Levante fast völlig zurück.<sup>283</sup> Nach dem Großen Türkenkrieg (1683-1699) war es klar, dass der Zenit der osmanischen Macht vorbei war. Daher stellte sich Dubrovnik unter die Oberhoheit der Habsburger, was sie eigentlich als die Erneuerung der alten ungarischen Privilegien sahen.<sup>284</sup> Das Ende des 17. Jahrhunderts war gleichzeitig das Ende einer Ära in der Geschichte Dubrovniks, in der die Stadt ihre Blütezeit erreicht hatte.

### 3.3 Die Eindringlinge

Seit den Kreuzzügen hatte Westeuropa intensive Kontakte mit dem Outremer. Die Levante erwarb durch diese Kontakte eine sagenhafte Aura, die dazu beitrug, eine Legende darüber zu bilden. Noch magischer waren allerdings die Zahlen, mit denen man die Profite aus der Levante notierte. Daher stieg das Interesse der westeuropäischen Staaten und Kaufleute an diesem traditionellen Spielfeld der italienischen Seerepubliken insbesondere nach der Entwicklung des Merkantilismus an.

Grundlage für die Errichtung der Handelsbeziehungen waren die Ahdnamen, die in der europäischen Historiographie als Kapitulationen bekannt sind. Ursprünglich waren die Ahdnamen

<sup>279</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 386; vgl. Pullan, Crisis and Change in the Venetian Economy, 6.

<sup>280</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 392f.

<sup>281</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 185.

<sup>282</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 373; vgl. Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 185.

<sup>283</sup> Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, 185.

<sup>284</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 373.

die politischen Dokumente, die die Verhältnisse zwischen zwei Staaten regelten und in denen die wirtschaftlichen Aspekte lediglich erwähnt wurden. Vermutlich betrachteten die Osmanen den Handel als die Angelegenheit der lokalen Amtsträger die darüber ad hoc entscheiden sollten. Es ist wichtig, diese Abkommen aus dem 16. und 17. Jahrhundert von ihren Homonymen des 18. und 19. Jahrhunderts zu unterscheiden, da ihre Bestimmungen sowie die politischen Umständen dieser Perioden von einander deutlich abweichen. Der gleiche Begriff wurde sowohl für die Privilegien, die ausländischen Herrscher gewährt wurden als auch für politischen Subjekte, die sich den Osmanen freiwillig unterworfen hatten, wie beispielsweise genuesische Galata und Chios, verwendet.<sup>285</sup>

Die Grundlage der Ahdname war das Konzept des Schutzes, das ein moslemischer Herrscher einem Nicht-Moslem gegen das Freundschaftsgelübde gewährleistet hatte. Obwohl die Ahdnamen manchmal unilateraler Charakter waren, waren ihre Bestimmungen wegen des Eides vor Gott auch bindend.<sup>286</sup> Mit den Kapitulationen wurden die kommerziellen Beziehungen des Osmanenreiches mit anderen Staaten sowie die Rechte der ausländischen Kaufleute im Osmanischen Reich geregelt. Obwohl sie teilweise völkerrechtlicher Natur waren, regelten die Kapitulationen grundsätzlich die privaten Rechte der Kaufleute und die Verhältnisse zwischen der Hohen Pforte und der Kaufmannsgemeinden im Reich. Der osmanischen Ansichten nach waren sie widerrufliche einseitige Gnadenakte der Sultane.<sup>287</sup>

Es bestehen allerdings gewisse Unterschiede zwischen den Ahdnamen bezüglich der Gegenseitigkeit der Verpflichtungen. Die Abkommen zwischen dem Osmanenreich und Venedig hatten schon seit der Ahdname vom Sultan Mehmed I. in 1419 den Charakter eines bilateralen Abkommens, weshalb auch reziproke Rechte für die Kaufleute erwartet wurden. Diese Verträge ähnelten jenen, die die Hohe Pforte später mit den Habsburgern, Russen und Polen schloss, in denen sich die beiden Seiten verpflichteten, den Handel und die Kaufleute der anderen Seite zu schützen. Andererseits waren die Abkommen mit Frankreich, England und der Niederlande eigentlich unilaterale Akten bzw. Dekrete des Sultans (osm. *berat*). Die ersten waren mit der Idee des Waffenstillstands begründet und daher für beide Herrscher verbindlich. Die zweiten ruhten auf der Idee der Garantie des sicheren Geleits (osm. *aman*) sowohl auf den Land- als auch Seewegen.<sup>288</sup> Die

<sup>285</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 328.

<sup>286</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189.

<sup>287</sup> Manfred Pittioni, Der genuesische Orienthandel im 16. Jahrhundert (Wien 2006), hier 211; vgl. Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 188.

<sup>288</sup> Alle Leute des Buches (*ahl al-kitab*) wurden als die Reayya betrachtet. Das bezog sich auch auf die Gäste und

Gegenseitigkeit wurde bei den Nachbarländer, die an das Osmanenreich grenzten, bevorzugt.<sup>289</sup>

Nachdem die Europäer im 18. Jahrhundert die Oberhand bei Militär und Politik gewonnen hatten, begannen sie auch die Kapitulationen als verbindende bilaterale Verträge zu deuten, was sie grundsätzlich nicht waren. Die ursprüngliche Idee von einem Gnadenakt des Sultans implizierte, dass er auch das Recht hatte, die Privilegien sofort zu widerrufen, falls das Freundschaftsgelübde gebrochen würde, was auch die Kapitulationsbestimmungen ungültig machen würde.<sup>290</sup>

Die Kapitulationen hatten Vorrang vor den Gesetzen des Reiches und nach der Schließung eines solchen Vertrages wurde auch ein Befehl an die lokalen Amtsträger gesandt, den Bestimmungen der Kapitulation zu folgen. Jeder, der die Kapitulation brach oder nicht durchführte, galt als Rebell gegen Sultan und wurde dementsprechend bestraft.<sup>291</sup>

Da die Kapitulation ein persönlicher Gnadenakt vom jeweiligen Sultan war, musste sie daher mit jedem neuen Sultan erneuert werden, was ebenso eine Gelegenheit für Änderungen war. Bei solchen Gelegenheiten versuchten die Europäer, neue Begünstigungen zu erwirken. Das waren oft die formellen Bestätigungen verschiedener Praktiken, die mittlerweile üblich waren oder die Erweiterung des Anwendungsbereiches des Originaldokuments. Neue Klauseln wurden immer sorgfältig von der osmanischen Bürokratie überprüft und anschließend von den religiös-juristischen Autoritäten abgesegnet. Meistens eine Kombination aus der Drohung, die osmanischen Häfen zu boykottieren, was wiederum die Reduktion der Zolleinnahmen heißen würde und Geschenke bzw. Schmiergelder halfen den Europäern, die Hohe Pforte zu überzeugen neue Bestimmungen zu

---

Kaufleute, die aus dem Haus des Krieges (*dar al-Harb*) kamen, außer wenn ihnen *aman* bzw. sicheres Geleit gewährleistet wurde. In dem Fall galten sie als *must'amin* bzw. Schützlinge des Sultans, weshalb sie von der Steuerzahlung für ein Jahr ausgenommen wurden. Falls sie nach einem Jahr im *dar al-Islam* blieben, wurden sie zu Dhimmi bzw. Reaya. Da die islamische Konzeption von den unterworfenen Dhimmis in der Praxis nicht völlig durchgeführt werden konnte, wurde vom islamischen Juristen Mawardi eine spezielle Form der Beziehung ausformuliert. Er postulierte es als möglich, dass eine Gruppe der Dhimmis ihr Land gegen Bezahlung von Haratsch behielt. Nach der Schließung eines solchen Abkommens (*sulh*) wurden diese Dhimmis zur durch das Abkommen geschützte Menschen (*ahl al-ahd*). Dieses Abkommen (*sulh*) wurde als *aman* betrachtet und garantierte diesen Dhimmis *must'amin* Status während des Besuches von Dar al-Islam. Durch *sulh* geschützte Völker konnten ihr Territorium selbstständig nach eigenen Gesetzen beherrschen, behielten Eigentum über ihre Ländereien und wurden von der Kopfsteuer ausgenommen, da sie kollektiv Haratsch oder Tribut zahlten. Ihr Land wurde nicht als *dar al-Harb* gesehen sondern als *dar al-Ahd* oder *dar al-Sulh* d.h. als Land unter dem Schutz, das wiederum nicht dem *dar al-Islam* angehörte. Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 76.

<sup>289</sup> Maria Pia Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade: Ottoman merchants in Venice. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), Merchants in the Ottoman Empire (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 3-22, hier 3; vgl. Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189; Ilkay Sunar, State and economy in the Ottoman Empire. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), The Ottoman Empire and the World-Economy (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 63-87, hier 69.

<sup>290</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 190; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 203.

<sup>291</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 190; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 203.

akzeptieren.<sup>292</sup>

Bei der Schließung des Abkommens wurden der Sultan und die Zentralregierung in erster Linie mit den zwischenstaatlichen Aspekten der Beziehung befasst und die Angelegenheiten bezüglich des Handels wurden oft den lokalen Amtsträgern überlassen, die diese im Rahmen der generellen Prozedur und mit der Berücksichtigung der Ahdname regelten. Die Regelung des Handels benötigte aber sehr oft ad hoc Verhandlungen auf lokalem Niveau und solche Entscheidungen und lokale Regeln wurden manchmal gesammelt und als ein Dokument dem neuen Sultan zur Bestätigung geschickt. Diese Dokumente befassten sich größtenteils mit dem Alltag der Kaufleute, während die Kapitulationen und unter ihnen insbesondere venezianische oft viele zwischenstaatliche politische Aspekte beinhalteten. Ein Beispiel für solche Praktiken ist in Aleppo zu finden, wo die Venezianer beispielsweise eine „kleine Ahdname“ bekamen.<sup>293</sup> Aus vielen Reiseberichten lässt sich ebenso schlussfolgern, dass es große Abweichungen zwischen den Kapitulationen und dem Alltag im Handel gab.<sup>294</sup>

Neben der Ahdname waren etliche andere Dokumente für den Status der ausländischen Kaufleute wichtig. Vor allem war die Scharia die Grundlage für die Gesetzgebung im Osmanenreich. Dazu noch waren auch die zahlreiche Dekrete der Sultane zuzuordnen, die oft als Antwort auf verschiedene Streitfälle erlassen wurden.<sup>295</sup>

Die Stellung der lokalen Amtsträger in der Provinz war daher sehr oft für die praktische Einsetzung der Ahdname und den Handel von großer Bedeutung. Nicht selten wird diese Tatsache der Machtlosigkeit der Zentralregierung zugeschrieben, was für die 16. und 17. Jahrhundert jedoch nicht völlig stimmen kann. Die Schwierigkeiten in der Anwendung der Ahdname kann man teilweise auch in der Weltanschauung suchen. Das Osmanische Reich wurde als expandierender Dar al-Islam gesehen und daher wurden die Feinden wie Venedig oder verallgemeinert alle Europäer nicht immer als willkommene Gäste gesehen. Der freundliche Umgang der venezianischen Kapitäne mit den christlichen Piraten begünstigte diese Ansicht sicherlich.<sup>296</sup>

Die ersten Westeuropäer, die eine umfassende Kapitulation von den Osmanen erhielten waren die Franzosen. Obwohl Sultan Selim I. schon 1517 nach der Eroberung Ägyptens den Franzosen und den Katalanen ihre von den Mameluken erhaltene Kapitulationen bestätigt hatte,

<sup>292</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 190.

<sup>293</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 481; vgl. Faroqhi, The Venetian presence, 336, 342f.

<sup>294</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 36.

<sup>295</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 342.

<sup>296</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 342f.

galten sie nicht im ganzen Osmanischen Reich und waren nicht so umfangreich wie die italienischen.<sup>297</sup> Erst im Jahr 1535 bekamen die Franzosen als erste Westeuropäer eine Kapitulation für das gesamte Osmanenreich.<sup>298</sup>

Der Wendepunkt für alle Spieler in der Levante war der Krieg um Zypern zwischen den Osmanen und Venedig im Jahr 1569. Damals entschied die Hohe Pforte die umfangreichsten Privilegien, die die Venezianer 1540 bekommen hatten, an Frankreich zu transferieren, um Venedig zu schwächen. Ab diesem Zeitpunkt lösten die Franzosen die Venezianer als die Haupthandelsmacht in der Levante ab.<sup>299</sup> Das blühende Geschäft im Osmanischen Reich spornte die Franzosen an, schon 1574 eine Erweiterung ihrer Kapitulationen beim Sultan Murad III. zu verlangen. Die Verhandlungen endeten erst 1581 und den zweiundzwanzig Privilegien ihrer bestehenden Ahdname wurden noch zusätzliche drei hinzugefügt. Es nun unter anderem erlaubt, die ausländischen Kaufleute zu schützen. Seit diesem Jahr begannen die anderen europäischen Nationen wie z.B. Engländer, Portugiesen, Spanier, Sizilianer, Anconitaner und Genuesen unter der französischen Flagge Handel im Osmanenreich zu treiben.<sup>300</sup>

Als die Hohe Pforte begriff, dass die protestantischen Engländer und Niederländer im Krieg mit den verhassten Spaniern waren und zusätzlich nützliche Wirtschaftspartner sein konnten, wurden ihnen auch die Kapitulationen verliehen.<sup>301</sup> Zuerst erhielt im Jahr 1553 der englische Kaufmann Anthony Jenkins eine Handelserlaubnis für das gesamte Osmanenreich.<sup>302</sup> Der Aufschwung im englischen Handel kam jedoch mit der Gründung der Levant Company 1581.<sup>303</sup> Die Levant Company zahlte und stellte die ersten englischen Botschafter und Konsuln im Osmanenreich an. Mit den im Jahr 1606 vom König James I. erhaltenen Privilegien, wurde sie zum Hauptspieler im englischen Handel in der Levante.<sup>304</sup> Die Anwesenheit der Niederländer im Handel mit dem Osmanenreich ist seit den 1560er Jahren belegt, obwohl sie zu dieser Zeit unter den englischen und französischen Flaggen segelten. 1612 schafften sie es, ihre erste eigene Kapitulation zu

<sup>297</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194.

<sup>298</sup> Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 213.

<sup>299</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194; vgl. Faroqhi, The Venetian presence, 336; Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 214.

<sup>300</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194; McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 36; Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 214f.

<sup>301</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194; vgl. Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 215.

<sup>302</sup> Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 214; vgl. James T. Bent, The English in the Levant. In: The English Historical Review 5, H. 20 (1890) 654-664, hier 655.

<sup>303</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194; vgl. Bent, The English in the Levant, 655f.

<sup>304</sup> Bent, The English in the Levant, 657.

bekommen.<sup>305</sup> Dank dieser Entwicklungen war im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts der venezianische Handel dem Verfall preisgegeben und der französische, englische und niederländische Handel boomte.<sup>306</sup>

Bei der Verleihung oder Schließung der Kapitulationen ließen sich die Osmanen in erster Linie von politischen Zielen leiten. Einen Verbündeten im Christentum zu finden oder wenigstens als Feind zu neutralisieren war für sie Priorität. Das betraf sehr oft Venedig, dessen mächtige Kriegsmarine durch die Handelsabkommen außerhalb der Kreuzzüge der Päpste gehalten wurde. Frankreich, England und die Niederlande waren dabei keine Ausnahmen und sie bekamen ihre Kapitulationen als jene, die gegen der christlichen „Idolatrie“ oder gemeinsame Feinden wie Habsburger und Papsttum kämpften.<sup>307</sup> Gerade wegen seines Bestrebens, neue Verbündete gegen die Habsburger zu finden und die wirtschaftliche Vorteile für sein Reich zu sichern, erweiterten 1569 die Sultane die französischen Kapitulationen und gaben 1580 zusätzlich auch den Engländern und 1612 den Niederländern ähnliche Privilegien.<sup>308</sup>

Obwohl im Hintergrund, waren die wirtschaftlichen Aspekte von den Osmanen nicht übersehen. Im Zentrum des osmanischen Interesses standen auf jeden Fall die fiskalischen Einnahmen durch die Zölle, die beträchtlich waren.<sup>309</sup> Dazu kommt noch das Interesse, vor allem die strategischen Importe zu sichern.<sup>310</sup> Diesbezüglich konnte das Osmanische Reich aus dem Handel mit Europa direkte Vorteile ziehen. Auf diesem Weg wurde das Reich mit strategischen Gütern wie Zinn, Blei, Stahl, Pulver, Chemikalien und insbesondere mit Silber und Gold(münzen) beliefert. Dazu kamen noch weitere Güter wie beispielsweise Luxuswaren wie feine Wollkleidung, Schmuck, Kristall, Spiegeln und Uhren, die von der Elite benötigt wurden.<sup>311</sup> Die Lenkung der ausländischen Schifffahrt und die Ausnutzung für eigene Zwecke stellten einen weiteren Vorteil der Kapitulationen dar.<sup>312</sup>

Da solche Abkommen als Freundschaftsgelübde gesehen wurden, erwarteten die Osmanen oft die gleiche Bedingungen für eigene Kaufleute in den Ländern ihrer Partner. Davon konnten insbesondere die nicht-moslemischen Minderheiten aus dem Osmanenreich wie Juden, Armenier,

<sup>305</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 200-203; vgl. Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 214.

<sup>306</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 201.

<sup>307</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189.

<sup>308</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 194; vgl. Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 213.

<sup>309</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189.

<sup>310</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 205.

<sup>311</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189.

<sup>312</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 204.

Griechen und Slawen profitierten, was ihre blühenden Kolonien in Venedig, Ancona und Lwiw beweisen. Insbesondere konnte Dubrovnik vom osmanischen Schutz profitieren.<sup>313</sup> Die Osmanen nutzten jedoch die Gelegenheit nicht beim Erlass der Kapitulationen aus, um für eigene Kaufleute dieselben Bedingungen offiziell zu verlangen, was beispielsweise aus der niederländischen Kapitulation ersichtlich ist.<sup>314</sup>

Im Unterschied zu den Osmanen hatten die europäischen Staaten in erster Linie die wirtschaftlichen Aspekte der Kapitulationen im Auge und man kann sagen, dass die Entwicklung der politischen Beziehungen eher eine Folge davon war. Ein interessantes Beispiel dafür ist die Tatsache, dass die ersten europäischen Diplomaten in der Levante von den Kaufleute oder Handelsfirmen bezahlt wurden.

Mit den Kapitulationen wollten die europäischen Staaten vor allem die möglichst reibungslose Entwicklung des Handels absichern. Diesbezüglich gab es zwei Hauptanliegen. Einerseits gab es Bestimmungen, die den Status der im Osmanenreich befindlichen europäischen Kaufleute regelte und andererseits jene, die sich direkt mit dem Handel befassten.<sup>315</sup>

Als Voraussetzung für den Handel regelten die Kapitulationen den Status und die Sicherheit der ausländischen Kaufleute. Die Kapitulationen garantierten den nicht-moslemischen Ausländern die Erlaubnis, im ganzen Osmanenreich frei zu reisen. In der Praxis wurden ihnen jedoch nur der Aufenthalt in gewissen Hafenorten und weiter in bestimmten Vierteln oder Karawansereien gestattet. In Izmir, Aleppo oder Galata genossen sie jedoch beträchtliche Bewegungsfreiheit.<sup>316</sup> Da das Reisen generell auch für die osmanischen Untertanen in dieser Zeit ein ziemlich gefährliches Unternehmen war, war es üblich, dass sich die ausländischen Kaufleute oder Reisenden eine spezielle Erlaubnis vom Sultan oder dem lokalen Kadi besorgen. Der islamischen Gesetzgebung nach hatten die Moslems das Recht, die Nicht-Moslems, die nicht unter dem Schutz der Kapitulation standen, zu versklaven. Daher wurde es den Ausländern sogar erlaubt, in moslemischer Kleidung und bewaffnet zu reisen. Die Häuser der Ausländer waren grundsätzlich unantastbar, es sei denn, sie wurden verdächtigt, Kriminelle oder weggelaufenen Sklaven sowie Schmuggel waren versteckt zu halten.<sup>317</sup>

Ein wichtiges Anliegen war es auch, dem Umstand auszuweichen osmanischer Untertan zu

<sup>313</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189.

<sup>314</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 205.

<sup>315</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 205.

<sup>316</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 191; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 203.

<sup>317</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 191f.

werden. Ein Ausländer, der sich durch einen Vertrag an einen moslemischen Herrscher band, wurde nach einem Jahr zum Teil des islamischen Gemeinwesens und daher verpflichtet, Kopfsteuer (osm. *cizye*) sowie andere Abgaben an den osmanischen Staat auszurichten.<sup>318</sup> Schon die Venezianer waren damit beschäftigt, das zu verhindern. Daher konnte ein Venezianer erst durch Heirat einer lokalen christlichen Frau oder durch eine explizite Erklärung Dhimmi werden. Sogar im Fall des Kaufes von Immobilien im Osmanischen Reich, was von vielen damaligen Osmanen als ein Grund für die „Einbürgerung“ wahrgenommen wurde, wurde er nicht zum osmanischen Untertan. Diese Regelung ermöglichte Venezianern und danach auch den westeuropäischen Kaufleuten, im Osmanenreich praktisch angesiedelt zu sein und gleichzeitig die für die Ausländer reservierten Vorteile zu genießen.<sup>319</sup>

Viele Klauseln bezogen sich auch auf die Sicherung des Eigentums der europäischen Kaufleute. Das Eigentum der im Osmanenreich verstorbenen europäischen Kaufleute oder wenn seine Erben irgendwo anders lebten, wurde vom lokalen Kadi in Gewahr genommen und danach dem Konsul oder den Freunden oder Geschäftspartnern des Verstorbenen übergeben. Üblicherweise wurde vom Kadi ein Nachlassverwalter bzw. Testamentsvollstrecker damit beauftragt.<sup>320</sup>

Durch die Kapitulationen versuchten die Europäer auch manche Praktiken zu verhindern, die zu exzessiv wurden. Ein Beispiel dafür sind die Avanias, die Gebühren oder Geschenke, die die lokalen Amtsträger von den Kaufleuten erwarteten, hauptsächlich die Gouverneure und die Zollbeamten. Diese arbiträren Erpressungen begannen mit der Zeit, den Handel schwer zu belasten und Cottimo wurde eingeführt, um diese Taxen bezahlen zu können.<sup>321</sup> Die Europäer akzeptierten in den Kapitulationen von Anfang an die kollektive Verantwortlichkeit des Millets für die kriminellen Taten oder Schulden eines Milletmitgliedes wie z.B. Piratenangriffe oder im Fall, dass jemand die Steuerpacht nicht zahlen konnte.<sup>322</sup> Die ausländischen Kaufleute wurden jedoch von den vielen Abgaben befreit, denen die osmanischen Kaufleute nicht ausweichen konnten. Trotz Avanias waren die Ausländer noch immer in der besseren Position.<sup>323</sup> Die ausländischen Kaufleute konnten beispielsweise die Preise unabhängig vom Marktaufseher (osm. *muhtesip*) bestimmen.<sup>324</sup>

Das Recht auf eigene Rechtsprechung war ein weiterer wichtiger Aspekt der Kapitulationen

<sup>318</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 329; vgl. Bent, The English in the Levant, 654f.

<sup>319</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 329; vgl. Bent, The English in the Levant, 661.

<sup>320</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 192; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 205.

<sup>321</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 191; vgl. Faroqhi, The Venetian presence, 338f.

<sup>322</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 191.

<sup>323</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 343; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 204, 204 (Fußnote 16).

<sup>324</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 337, 343.

und alle Streitfälle zwischen den osmanischen Untertanen und den ausländischen Kaufleuten mussten dem Sultan und Botschafter in Istanbul vorgestellt werden.<sup>325</sup> Schon mit der Kapitulation von 1536 wurde den Franzosen beispielsweise neben der eigenen Jurisprudenz auch das Recht auf einen Dolmetscher (osm. *dragoman*) im osmanischen Gericht zugestanden.<sup>326</sup>

Die schiffahrtsbezogenen Paragraphen wurden von den Europäern als bedeutend angesehen. Der Sultan garantierte mit der Kapitulation die Freiheit der Schifffahrt und den Schutz gegen osmanische Piraten. Die osmanischen Amtsträger wurden verpflichtet, für die Unterzeichner der Kapitulation Ankerplätze in den osmanischen Häfen zu schaffen, sowie ihr Recht auf Aufnahme von Proviant und Wasser entlang der osmanischen Küste nicht zu stören. Insbesondere die Hilfe in Not war von großer Bedeutung für die europäischen Seefahrer. Im Fall eines Schiffsbruches sollte den Reisenden geholfen werden und gerettete Güter an sie zurückgegeben. Manche Kapitulationen hatten auch die Klauseln gegen das Schanghaien der Seeleute.<sup>327</sup> Den Schutz gegen die Piraterie kann man auch dieser Abteilung zuordnen.<sup>328</sup>

Der wichtigste Gewinn der Kapitulationen war allerdings die Öffnung des osmanischen Marktes für die Westeuropäer. Die Levante wurde zu ihrem größten Absatzgebiet – in erster Linie von Stoffen, Mineralen und Papier.<sup>329</sup> Die Ausfuhr der osmanischen Rohstoffen war der richtige Boom, da dadurch der Kreis des Handels geschlossen wurde. Man konnte nicht nur Luxusgüter im Osmanischen Reich kaufen sondern ihnen auch die Produkte eigener Manufaktur verkaufen, die wiederum die osmanischen Rohstoffe verarbeitet hatte. Schon früher war der Export bzw. Schmuggel des Getreides aus dem Osmanenreich ein sehr lukratives Geschäft gewesen.<sup>330</sup> Dazu kamen stufenweise andere Produkte, die für die Entwicklung der Manufaktur in Westeuropa wichtig waren. Im frühen 17. Jahrhundert beginnt beispielsweise der Export der Baumwolle, wovon vor allem die Engländer und Niederländer profitieren konnten.<sup>331</sup> Mit der Zunahme der finanziellen Schwierigkeiten im Osmanischen Reich, wurden diese Privilegien erweitert bis sie ihre Endform im 19. Jahrhundert erreichten.<sup>332</sup>

---

<sup>325</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 329; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 205.

<sup>326</sup> Bent, The English in the Levant, 654f.

<sup>327</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 192; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 205; Faroqhi, The Venetian presence, 339.

<sup>328</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 204.

<sup>329</sup> Pittioni, Der genuesische Orienthandel, 216.

<sup>330</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 36.

<sup>331</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 343.

<sup>332</sup> Sunar, State and economy, 69.

Die Anschauung bezüglich des Charakters dieser Verträge sowie ihre Bestimmungen spiegeln auch die politische Lage und Ziele der unterzeichnenden Staaten wider. Die Ansichten und Absichten sowohl der europäischen Staaten als auch der Osmanen sind in ihrem Handelsabkommen erkennbar, die ebenso die Kontraste zwischen diesen zwei Welten aufzeigten. Interessanterweise nannten die Europäer diese Verträge als Kapitulationen, während sie für die Osmanen ein Gnadenakt ihres Herrschers für die Ungläubigen waren. Auf jeden Fall waren sie Grundlage für die allmähliche wirtschaftliche und politische Unterwerfung des Osmanenreiches. Dieses Phänomen darf man jedoch nicht isoliert betrachten sondern als ein Aspekt von vielen, die den Machtabstieg der Osmanen verursachten.

## 4. Am Schauplatz – die Levante

Die Lage und die Entwicklungen in der Levante waren für den Erfolg der europäischen Staaten und ihrer Kaufleute in diesem Gebiet entscheidend. Es mussten in erster Linie die Politik und die inneren Umstände im Osmanischen Reich, das Hausherr in der Levante war, beachtet werden. Gewisse Aspekte wie finanzielle Schwierigkeiten, die monetären Krisen, die Kriege und das Verhältnis der Osmanen zu eigenen Händlern, scheinen die wichtigsten Faktoren für den Ablauf ihrer Beziehungen zu sein.

Viele von diesen Erscheinungen kann man aus heutiger Perspektive als die Ursachen für gewisse Schwierigkeiten sehen, die den osmanischen Staat viel später betreffen sollten. Zu der Zeit als diese Entscheidungen getroffen wurden, konnte man nicht erkennen, wie verhängnisvoll sie eigentlich waren. Andererseits hatte man auch keine Möglichkeit, anders zu agieren. Charakteristisch ist, dass die Genese der späteren Schwäche des Reiches, besonders im Vergleich mit Europa eher Folge vieler kleiner negativer Entwicklungen war, die alle zusammen und zwar langfristig eine kumulative Auswirkung zeigten. Aus diesem Grund sind diese Entscheidungen etwas unauffällig. Trotzdem kann man gewisse neuralgische Punkte erkennen, die wesentlich sind.

## 4.1 An der Schwelle der Glückseligkeit

Die Politik der Osmanen bezüglich ihrer Wirtschaft war wesentlich unterschiedlich von denen der Venezianer oder Ragusaner. Einerseits war das Osmanische Reich von der Zugehörigkeit der islamischen Zivilisation geprägt. Andererseits war die Herkunft der politischen Eliten im Osmanenreich anders. Sie entstammten dem Militäradel und durch das Timar-System war ihre Haupteinnahmequelle nicht direkt mit dem Handel verbunden – wie etwa in Dubrovnik oder Venedig. Diese Faktoren haben grundlegend das Bewusstsein sowohl von Beamten als auch von einfachen Menschen geformt. In einem solchen Milieu kam es zur Entwicklung eines spezifischen Wirtschaftssystems, das manche Charakteristiken hatte, das von jenem in Europa stark abwich.

Allgemein kann man sagen, dass zu Beginn des 16. Jahrhunderts sich die Angelegenheiten des Staates nicht wesentlich von jenen aus dem Mittelalter unterschieden: die Hauptstadt (und andere urbane Zentren) zu versorgen, die Armee zu unterhalten, Steuern zu sammeln, den Fernhandel zu regulieren und die Geldzufluss auf dem Markt zu sichern.<sup>333</sup> Vor allem die Versorgung mit den Nahrungsmitteln war wie im Mittelalter das wichtigste, wenn man die Missernten, Epidemien und relativ primitive Transportmittel bedenkt. Dementsprechend war die Hauptaufgabe der osmanischen Beamten, die Versorgung der Armee, des Hofes, Istanbuls sowie der Bevölkerung insgesamt zu gewährleisten.<sup>334</sup> Dabei spielte ein aus der islamischen Lehre entsprungener Gedanke eine große Rolle, dass im Reich ein möglichst großes Angebot herrschen sollte, was sowohl dem Staate als auch den Steuerzahlern vom Nutzen sein wäre.<sup>335</sup> Über den Markt wollte man gleichzeitig eine gleiche Verteilung der Ressourcen erreichen, um damit den Wohlstand der ganzen Gesellschaft zu sichern.<sup>336</sup> Eine große Sorge in Hinblick auf die Versorgung stellte Istanbul dar, das im 16.

<sup>333</sup> Şevket Pamuk, Institutional Change and the Longevity of the Ottoman Empire, 1500-1800. In: *The Journal of Interdisciplinary History* 35, H. 2 (2004) 225-247, hier 233; vgl. Şevket Pamuk, Changes in factor markets in the Ottoman Empire, 1500–1800. In: *Continuity and Change* 24, H. 1 (2009) 107–136, hier 111f; Suraiya Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik des frühen 17. Jahrhunderts zwischen Dubrovnik und Venedig. In: Suraiya Faroqhi (Hg.), *Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire* (London 1986) 207-222, hier 215.

<sup>334</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 211.

<sup>335</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 210f; vgl. Immanuel Wallerstein, Hale Decideli, Reşat Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire into the world-economy. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), *The Ottoman Empire and the World-Economy* (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 88-97, hier 90.

<sup>336</sup> Relli Shechter, Market Welfare in the Early-Modern Ottoman Economy: A Historiographic Overview with Many Questions. In: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 48, H. 2 (2005) 253-276, hier 254.

Jahrhundert mit etwa 500.000 Einwohnern eine der größten Städte Europas und Westasiens war.<sup>337</sup>

Neben diesen praktischen Aufgaben bezüglich der Versorgung steckte eine auf dem Islam ruhende Vorstellung einer ideellen Gesellschaft. Der Konservativismus des Beamtentums bezüglich der gesellschaftlichen Struktur spiegelte sich nämlich in der Wirtschaft allgemein wider. Der ideale Zustand wäre aus Sicht des Beamtentums ein Gleichgewicht zwischen Bauer, Gilden und Handel. Der Sultan mit seiner Verwaltung wäre nur auf der Spitze dieser Pyramide. Eine Kapitalakkumulation – von wem auch immer – wäre eine Störung dieses Gleichgewichtes.<sup>338</sup> Die Wirtschaftspolitik sowie die Institutionen, die sie umsetzen sollten, wurden so gestaltet, dass die Beziehung zwischen Staat und Gesellschaft reflektiert wurde.<sup>339</sup> Die Ideen der Gerechtigkeit auf dem Markt, bezugnehmend auf Güterpreise, Entlohnung der Arbeiter und die Heiligkeit des Vertrages, machten aber eine Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaft wie in Europa so gut wie unmöglich.<sup>340</sup> In Hinblick auf den Handel waren die Osmanen von einer restriktiven Idee geführt. Man wollte die möglichst vielfältige Versorgung der eigenen Bevölkerung gewährleisten und andererseits die Ausfuhr der strategischen Güter insbesondere den Nicht-Moslems verhindern. Das hieß natürlich nicht, dass der Handel ein stigmatisierter Wirtschaftszweig war, aber man sollte bei jeder Analyse die Auswirkung dieser Ideen beachten. Dass die Wirtschaft nicht im Zentrum des osmanischen Mikrokosmos wie in Dubrovnik oder Venedig stand, zeigt das Embargo von Sultan Selim I. gegen Persien. Im Jahr 1514 wurde die Einfuhr der persischen Seide ins Osmanenreich sowohl von den osmanischen als auch von den ausländischen Kaufleute verboten, was zuletzt die osmanischen Kaufleute und Seidenmanufaktur am stärksten traf.<sup>341</sup>

Da die Geografie und die Ressourcenverteilung des Osmanischen Reiches mit Ausnahme Ägyptens nicht viel anders als in Europa waren, sind diese soziokulturellen Unterschiede ausschlaggebend für die spätere Entwicklung. Obwohl die Unfähigkeit zur Entwicklung raffinierterer Institutionen und Mechanismen (z.B. größere Unternehmen) meistens der Religion bzw. auf der Scharia basierten Institutionen (Erbrecht, Handelsregelungen usw.) zugeschrieben wird, ist zu betonen, dass auch diese islamische Formen viele Variationen und Anpassungen zeigten,

<sup>337</sup> Metin Kunt, State and sultan up to the age of Süleyman: frontier principality to world empire. In: Metin Kunt, Christine Woodhead. (Hg.), Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World (London/New York 1995) 3-29, hier 20; vgl. Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 237.

<sup>338</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 234; vgl. Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 259.

<sup>339</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 111.

<sup>340</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 266.

<sup>341</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 228f.

wobei manche Konzepte wie z.B. Staat als Landbesitzer oder das Verbot vom Getreideausfuhr überhaupt nicht aus dem Islam stammen. Die Ursache für den Konservativismus sollte man eigentlich in den politischen und gesellschaftlichen Strukturen suchen.<sup>342</sup>

Die ständige Bemühung die Wirtschaft wie im mythischen “goldenem Zeitalter” zu halten, wurde im Osmanenreich durchgehend im 16. und 17. Jahrhundert betrieben. Das ist signifikant, weil es in Europa gerade in dieser Zeit zu einem Paradigmenwechsel kam. Es entwickelte sich nämlich ein neues wirtschaftliches Konzept, das als Merkantilismus bekannt ist. Der Idee des Merkantilismus standen die osmanischen Ansichten bezüglich der Wirtschaft ziemlich gegenteilig gegenüber. Aus diesem Grund waren diese zwei Systeme im Grunde komplementär – die Europäer wollten verkaufen, die Osmanen kaufen. Das entstandene Problem war der Abfluss der Edelmetalle nach dem Osten, welcher mit der Zufuhr aus Amerika gedeckt wurde.

Die Beamten in Istanbul zeigten häufig viel Flexibilität und Anpassungsfähigkeit beim Regieren verschiedener oft rebellierender Gruppen, die ins Reich inkorporiert waren.<sup>343</sup> Wenn es um die Verteidigung der bestehenden Ordnung und damit der eigenen Position ging, waren sie aber weniger flexibel und beachteten die Interessen der anderen Gruppen im sozialen Gefüge viel weniger.<sup>344</sup> Deshalb war die Stellung der Beamten den privaten Unternehmern gegenüber ambivalent. Man wusste, dass die Wirtschaft und Versorgung der Einwohner und Armee ohne sie unmöglich wäre. Mit der Expansion in Syrien und Ägypten kamen auch Fernhandelsrouten in den Besitz der Osmanen. Die ausländischen Händler waren insbesondere willkommen, da sie die Güter brachten, die es im Reich nicht gab. Ihre Exporte sahen die Osmanen etwas negativer aber wegen der Zolleinkünfte waren sie nicht verboten.<sup>345</sup>

Die Stellung der osmanischen Unternehmer war jedoch etwas anderes. Viele Gruppen im Wirtschaftsleben wie Landbesitzer, Händler, Manufakturisten und Geldwechsler konnten die wirtschaftliche und allgemeine Politik des Hofes kaum beeinflussen. Daher kam es zu keinen Änderungen in den Institutionen. Der staatliche Landbesitz, städtische Gilden und restriktive Politik bezüglich der Kapitalakkumulation wurden bis zum 19. Jahrhundert beibehalten.<sup>346</sup>

<sup>342</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 109; vgl. Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 215.

<sup>343</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 228.

<sup>344</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 108, 133; vgl. Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 229, 234.

<sup>345</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 235; vgl. Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 197; Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 210.

<sup>346</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 229, 234; vgl. Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 108, 133; Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 270 (Fußnote 48).

Ein weiterer Aspekt des osmanischen Verständnisses der Wirtschaft, der den Handel beeinflusste, war der Interventionismus der Regierung, weshalb auch die osmanische Wirtschaft als Planwirtschaft bezeichnet wird. Die Intervention der Osmanen waren viel häufiger als sonst in der islamischen Welt. Diesbezüglich wurden sogar die Gesetze (osm. *kanun*) erlassen, die der Scharia widersprachen, was auf ihre spezifisch osmanische Herkunft hinweist.<sup>347</sup> Die Durchsetzung der Vorschriften in den städtischen Märkten (osm. *hisba*) und Preisbegrenzungen (osm. *narh*) waren traditionell ein Aspekt der islamischen Wirtschaftssysteme. Damit wurden die Händler manchmal gezwungen unter vorgeschriebenen Preisen ihre Waren (z.B. an die Armee) zu verkaufen.<sup>348</sup> Der Interventionismus im 16. Jahrhundert wurde allerdings selektiver als früher. Jede Regierungsintervention auf dem Markt wurde als ein Befehl an den lokalen Kadi oder eine andere Behörde registriert. Da nur die Interventionen notiert wurden, kann die Quellenlage manchmal zu einer falsche Schlussfolgerung führen, da die Perioden, in denen es keine Interventionen gab, unbelegt blieben. Die Regierung intervenierte im Grund nur im Notfall.<sup>349</sup> Die Narh-Listen wurden meistens in Zeiten der Instabilität wie Krieg, Missernten und monetären Krisen erlassen. Jedoch unter normalen Umständen gab es solche Interventionen nicht.<sup>350</sup>

Die Grundlage für die Ausfuhrverbote war die aus dem Islam stammende Idee vom ständigen Krieg gegen die Ungläubigen. Daher sollten die strategischen Güter wie Eisen, Waffen, Salpeter, Blei, Schießpulver, Pferde, Pech oder Edelmetalle auf keinen Fall aus dem Dar al-Islam ins Dar al-Harb gelangen und damit den Feind versorgen. Das galt auch während des Friedens.<sup>351</sup> Diese Verbote galten nicht nur für das christliche Europa, sondern auch für das schiitische, d.h. das ketzerische Persien und Hindugebiete in Indien.<sup>352</sup>

Die zweite Gruppe wie Wolle, Garn, Baumwolle, Leder und Häute, die von den osmanischen Handwerkern und Manufakturen benötigt wurden, wurden gelegentlich nicht exportiert, wenn abgeschätzt wurde, dass der eigene Bedarf nicht gedeckt werden konnte. In diese

---

<sup>347</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 115f; vgl. Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 236.

<sup>348</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 236; vgl. Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 116.

<sup>349</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 236f.

<sup>350</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 237; vgl. Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 116.

<sup>351</sup> Nicolaas H. Biegman, The Turco-Ragusan Relationship. According to the Firmāns of Murād III (1575-1595) Extant in the State Archives of Dubrovnik (The Hague/Paris 1967), hier 107; vgl. Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 215; Suraiya Faroqhi, Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (about 1560-1830). In: Suraiya Faroqhi (Hg.), Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire (London 1986) 153-175, hier 153.

<sup>352</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 215.

Kategorie gehörte manchmal Wachs.<sup>353</sup> Der Ausfuhr des Wachses war anscheinend verboten, weil es für die Herstellung der Kerzen für die christlichen Kirchen benutzt wurde.<sup>354</sup> Mit den Narh-Listen wollten die Osmanen die ausländischen Händler vor allem auf die überschüssigen Güter hinlenken. Im Allgemeinen wurde die Ausfuhr der Güter eher negativ betrachtet. Insbesondere bezüglich der Edelmetalle waren die Osmanen sehr empfindlich.<sup>355</sup>

Die Ausfuhr von Getreide wurde aufgrund ihrer strategischen Bedeutung gerechtfertigt, obwohl im Islam eine solche Überlegung nicht existierte.<sup>356</sup> Von allen nicht moslemischen Staaten wurde es nur Dubrovnik erlaubt, Getreide für den eigenen Verbrauch einzukaufen, da die Ragusaner de jure als osmanische Untertanen galten. Die Nachfrage und die vorgeschriebenen Preise seitens der Zentralverwaltung, die von den marktrealen Preisen abwichen, machten den Schmuggel von Getreide aus dem Osmanenreich nach Europa sehr lukrativ. Die gewaltige Gewinnspanne war so verlockend, dass auch nicht selten die osmanischen Beamten und sogar die Angehörigen des Ulemas darin verwickelt waren.<sup>357</sup>

In den Erwägungen der osmanischen Beamten spielten nur die Zölle und die ausreichende Versorgung des Marktes im Reich eine Rolle. Mit den Zöllen wurde jedoch keine schützende Wirkung der einheimischen Manufaktur und der Kaufleute beabsichtigt, sondern sie hatten rein fiskalische Bedeutung. Dass der osmanische Staat mit einer solchen Ideologie ein Rabenvater zu seinen eigenen Kaufleuten war, ist klar, wenn man sie mit ihrer Konkurrenz aus Europa vergleicht.

Es ist auch auffällig, dass die osmanischen Händler nicht geschafft haben, die Netze in Europa zu entwickeln. Die meisten europäischen Staaten verboten ab dem 12. Jahrhundert die Anwesenheit der fremden Händler. Der osmanische Staat bot aber keinen Schutz im Unterschied zu den europäischen, da sie nicht direkt für den Staat arbeiteten. Daher hatten sie weder Unterstützung noch Hilfe im Ausland.<sup>358</sup> Erst im 18. Jahrhundert wurden offiziell die ersten osmanischen Konsuln ernannt.<sup>359</sup>

Ganz im Gegenteil, die osmanische Regierung bot den ausländischen Händlern Privilegien an. Nicht weil die Ursprungsstaaten dieser Händler mächtiger waren, sondern um das Angebot besonders der Luxuswaren zu erhöhen und staatliche Einnahmen zu steigern. Man versuchte

<sup>353</sup> Biegman, The Turco-Ragusian Relationship, 107.

<sup>354</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 217.

<sup>355</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 211.

<sup>356</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 215.

<sup>357</sup> Biegman, The Turco-Ragusian Relationship, 108.

<sup>358</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 113.

<sup>359</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 9.

dadurch auch, Zuneigung und Einfluss in Europa zu erreichen.<sup>360</sup> Lokale Händler hatten kein Mitspracherecht dabei, obwohl es um ihre direkten Konkurrenten ging, die mit niedrigeren Taxen belastet oder auch von ihnen ganz befreit waren. Dadurch waren die Ausländer in der Realität zumindest gleichgestellt, aber oft in eine viel günstigere Position verlagert.<sup>361</sup> Beim Einfuhr der konkurrierenden italienischen Waren, waren z.B. die Venezianer begünstigt, indem sie für ihre importierten Textilien in Aleppo den Preis selbst bestimmen konnten. Im Fall eines osmanischen Händler wurde der Preis dagegen vom Marktaufseher im Einvernehmen mit dem Kadi bestimmt.<sup>362</sup>

Diese Privilegien waren das Fundament für die spätere Übernahme des Fernhandels und der Schifffahrt der Osmanen. Durch diese Maßnahmen wurden die lokalen Händler noch schwächer und politisch unbedeutender. Die westeuropäischen Kaufleute dagegen erlangten durch den transatlantischen Handel mehr Reichtum und politischer Einfluss in ihrer Heimat, weshalb sie dann noch stärker von ihren Staaten unterstützt wurden.<sup>363</sup> In so einer Umgebung kam es in Europa zur Entwicklung neuer Formen von Firmen wie z.B. Aktiengesellschaften und anderen Institutionen, die die Probleme der Finanzierung lösen konnten. In einer Aktiengesellschaft konnten viele kleinere Investoren ihr Kapital vereinen und damit nicht nur die Investitionsgrenze senken sondern auch das Risiko unter sich aufteilen. Darüber hinaus konnten solche Unternehmen mit der Unterstützung der Regierung ihres Landes rechnen.<sup>364</sup> Im Osmanischen Reich blieben in erster Linie die Waqf als Kreditoren und die Partnerschaften der einzelnen Händler als Hauptformen des institutionalisierten Handels.<sup>365</sup>

Im Mittelpunkt der osmanischen Überlegungen war die herrschende Askeri-Klasse, was heißt, dass sich die Versorgung der Armee im Mittelpunkt der Politik befand. Die wirtschaftlichen Aspekte der Staatsführung wurden lediglich durch die Höhe der fiskalischen Einnahmen gesehen. Die protektionistische Politik wurde nur in Hinsicht auf die Exporte durchgeführt, wenn abgeschätzt wurde, dass es zu Engpässen auf dem Markt kommen könnte. Die Verringerung der Importe und Exporte würde sonst die Einnahmen von den Zöllen vermindern, was immer als problematisch empfunden wurde. Andererseits konnten sich die Kaufleute durch die soziopolitischen

<sup>360</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 114; vgl. Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 270 (Fußnote 48).

<sup>361</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 114.

<sup>362</sup> Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 211.

<sup>363</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 114.

<sup>364</sup> Benjamin Braude, International Competition and Domestic Cloth in the Ottoman Empire, 1500-1650: A Study in Undevelopment. In: Review (Fernand Braudel Center) 2, H. 3 (1979) 437-451, hier 449.

<sup>365</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 127.

Gruppierungen, die im Osmanenreich nach dem religiösen bzw. ethnischen Prinzip durchgeführt wurden, nicht als eine Berufsklasse etablieren und dadurch politisch positionieren.<sup>366</sup> Die hochrangigen Amtsträger wie z.B. Großwesir Mehmed Pascha, der als Provinzverwalter während der 1630er Jahren zu großem Reichtum gelangte, waren eher die Ausnahmen. Dabei ging es viel mehr um die Menschen, die ihre politische Funktion ausnutzten und keine Kaufleute im eigentlichen Sinne waren.<sup>367</sup> Die Anstellungen im Staatsapparat waren im Osmanischen Reich am lukrativsten und daher am begehrtesten.<sup>368</sup>

Die osmanischen Vorstellungen, dass die Versorgung des Marktes am wichtigsten ist, egal ob durch die einheimischen oder fremden Kaufleute, hatte also katastrophale Auswirkung sowohl auf die Manufaktur als auch auf die Kaufleute im Osmanischen Reich. Das lässt sich am Beispiel der Textilmanufaktur in Thessaloniki und Safed sehr gut erkennen. Die Wollmanufaktur in Thessaloniki arbeitete problemlos um 1600 als sich die venezianische Wollmanufaktur im Höhepunkt befand und verfiel erst 50 Jahre später als die Einfuhr der westeuropäischen Textilien intensiver wurde.<sup>369</sup>

Die Preise der Produkte der Wollmanufaktur, die in diesen zwei Städten verarbeitet wurden, stiegen enorm wegen der Nachfrage und der Schmuggel von der osmanischen Rohwolle nach Europa. Andererseits konnten z.B. die Engländer ihre Textilien praktisch zum Dumpingpreis anbieten, da sie sowieso den Hauptprofit aus den levantinischen Seidenimporten bezogen. Damit wurde die osmanische Textilmanufaktur gleichzeitig mit höheren Ausgaben und niedrigeren Einnahmen konfrontiert. Da die fiskalischen Einnahmen das wichtigste für die osmanische Verwaltung waren, wollten sie die Steuern für die eigene Textilmanufaktur nicht senken, obwohl sie sich in sehr schwierigen Lage befand. Zuerst kam es zum Niedergang in Safed, da diese Stadt von den wolleproduzierenden Regionen weit entfernt lag, weshalb die Transportkosten zu hoch waren. In der Mitte des 17. Jahrhunderts wurde ebenso die Manufaktur in Thessaloniki schwer betroffen. Das Problem war zusätzlich, dass die englischen Textilien von der Qualität her besser waren, weshalb sie auch auf dem Markt bevorzugt wurden.<sup>370</sup> Bei diesem Aspekt kommt die negative Wirkung der Gilden zum Ausdruck, die ebenso vom Beamtenamt unterstützt wurde, da dadurch die bestehende gesellschaftliche Ordnung aufrecht erhalten wurde. Die Gilden agierten nämlich immer

<sup>366</sup> Braude, International Competition and Domestic Cloth, 449-451.

<sup>367</sup> Suraiya Faroqhi, Politics and socio-economic change in the Ottoman Empire of the later sixteenth century. In: Metin Kunt, Christine Woodhead. (Hg.), Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World (London/New York 1995) 91-113, hier 103.

<sup>368</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 99.

<sup>369</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 455.

<sup>370</sup> Braude, International Competition and Domestic Cloth, 445-447.

gegen die Nicht-Mitglieder und wollten die Händler daran hindern, alternative Produktionskapazitäten zu errichten, damit ihre Vorrechte nicht eingeschränkt werden.<sup>371</sup>

Die Geschlossenheit der herrschenden Elite und der niedrige Einfluss der nicht regierenden Klassen war Haupthindernis für die wirtschaftliche Entwicklung. Der Anreiz zum Investieren ist wahrscheinlicher, wenn die politische Macht in den Händen einer breiteren Gruppe liegt, wobei der Staat als Regulator dient. Das war auch im Westeuropa der damaligen Zeit sichtbar. In England und der Niederlande schafften manche Gruppen außerhalb der Königsumgebung wie Überseehändler, Plantagenbesitzer und Sklavenhändler dank ihres finanziellen Aufstiegs im transatlantischen Handel die politische Macht teilweise an sich zu reißen. So entstand eine breite Schicht der Bourgeoisie als Gegengewicht zur königlichen Macht. In den Ländern, in denen die Macht der Krone stark war wie z.B. in Frankreich, Spanien und Portugal entstanden Monopole und Regelungen zugunsten der Krone und ihrer Günstlinge, sodass es einen anderen Verlauf gab. In den italienischen Seerepubliken wie Genua und Venedig, die nicht am transatlantischen Handel partizipierten, gab es ebenso keinen solchen Prozess.<sup>372</sup>

Die sklerotische Gesellschaftsstruktur im osmanischen Staat war im Grunde für den wirtschaftlichen Rückstand verantwortlich.<sup>373</sup> Im 17. Jahrhundert gab es im Osmanischen Reich beispielsweise noch immer keinen Privatlandbesitz.<sup>374</sup> Weiters gab es auch gewisse Entwicklungen, die aus dem islamischen Hintergrund des Reiches kamen. Im Osmanenreich, wie auch in Persien und im Mogulreich war die Steuerpacht die einzige Form des Darlehens für die Herrscher, da das herrschende Zinsverbot die Entstehung der Banken verhinderte.<sup>375</sup> Die Steuerpacht war für die Menschen mit guten Beziehungen sowohl in Istanbul als auch in der Provinz eine viel bessere Kapitalanlage als Investitionen in die Landwirtschaft, in den Handel oder in die Manufaktur.<sup>376</sup> Die Steuerpacht verstärkte jedoch die zentrifugalen Kräfte in den Provinzen und verminderte langfristig die fiskalischen Einnahmen. Diese Erscheinungen führten letztendlich zur Einführung des Malikane-Systems im Jahr 1695, als es ermöglicht wurde, die Steuerpachtverträge auf lebenslange Zeit abzuschließen.<sup>377</sup> Durch die synergetische Wirkung all dieser Faktoren durch Jahrhunderte

<sup>371</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 122.

<sup>372</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 109f.

<sup>373</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 111.

<sup>374</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 119.

<sup>375</sup> Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 127; vgl. Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 239.

<sup>376</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 241; vgl. Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 90.

<sup>377</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 240.

hindurch, wurde die osmanische Wirtschaft der europäischen unterlegen, worauf auch der politische Abstieg folgte.

## 4.2 Akçe, Leeuwendaalder & co.

Für den osmanischen Handel und die Wirtschaft insgesamt waren die Entwicklungen im osmanischen Währungssystem ebenso bedeutend. Während der Expansion neigten die Osmanen sehr oft dazu, verschiedene politische Subjekte in ihren Staat zu inkorporieren ohne in die lokalen Verhältnisse zu stark einzugreifen. Dadurch wurden auch verschiedene Währungssysteme erfasst.

Während das Osmanische Reich auf Anatolien und den Balkan begrenzt war, basierte das Währungssystem des Reiches auf silbernen Akçe und goldenen Sultani. Mit der Expansion wurden weitere silberne Münztypen eingenommen. Der Sultani blieb jedoch als einzige goldene Münze für das ganze Reich einheitlich. Diese Münze war bezüglich der Qualität eigentlich dem venezianischen Dukat ident, der im Fernhandel als Zahlungsmittel diente. Der Sultani wurde jedoch nach der Eroberung Ägyptens häufiger geprägt, da die Steuereinkünfte aus dieser Provinz in Gold bezahlt wurden.<sup>378</sup> Die anderen silbernen Münzen wurden einfach weiter geprägt, lediglich der Name des Sultans wurde jetzt hinzugegeben.<sup>379</sup> Der Akçe war eine kleine Münze, die 0,7 Gramm Silber beinhaltete. Dieser Standard wurde bis in die 1570er Jahre beibehalten. Ab 1470 geprägte goldene Sultani wurde nach den Standards des venezianischen Dukaten geprägt. Ein Mangel war das Fehlen größerer Silbermünzen für mittelgroße Zahlungen. Nur ab und zu wurden Silbermünzen in der Größe von 10 Akçemünzen geprägt. Wenn es nicht genug Goldmünzen gab, musste man allerdings mit einem Haufen von Akçe bezahlen. Für die Alltagsfunktionen dienten die Kupfermünzen (Mangir), aber vom Staat wurden sie nicht akzeptiert.<sup>380</sup>

Aus europäischer Perspektive gesehen, war das osmanische Währungssystem etwas speziell. Das osmanische Währungssystem war nicht wie in Europa auf Bimetallismus konzipiert. Dafür musste nämlich gesetzlich ein Kurs zwischen Gold und Silber bzw. Gold- und Silbermünzen fixiert werden. Dieser Kurs war dann vom Markt unabhängig, womit ein ständiger Zufluss der Edelmetalle

<sup>378</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 238; vgl. Şevket Pamuk, In the Absence of Domestic Currency: Debased European Coinage in the Seventeenth-Century Ottoman Empire. In: The Journal of Economic History 57, H. 2 (1997) 345-366, hier 353; Rudi Matthee, Between Venice and Surat: The Trade in Gold in Late Safavid Iran. In: Modern Asian Studies 34, H. 1 (2000) 223-255, hier 225.

<sup>379</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 238.

<sup>380</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 351f.

in die Münzen gewährt wurde und auch Fluktuationen vermieden wurden.<sup>381</sup> Die osmanische Regierung versuchte, sich hier nicht einzumischen und Kurse zu setzen sondern fixierte lediglich den Kurs für kleinere Denominationen wie alltägliche Akçe und größere Silbermünzen die im Fernhandel eingesetzt wurden. Als die Entwertung der Akçe begann, wurde diese Praktik noch offensichtlicher.<sup>382</sup> Der Wechselkurs zwischen den goldenen und silbernen Münzen wurde also nur durch den Markt bzw. den Anteil des Silbers in den Münzen bestimmt.<sup>383</sup>

Eine weitere Charakteristik des Währungssystems war das Problem der Liquidität. Die Ursachen für großen Bedarf an Edelmetallen waren vielfältig. Die Handelsbilanz mit Europa war zugunsten der Osmanen, da die Europäer viel mehr aus der Levante importierten als sie verkaufen. Das Problem für die Osmanen war, dass es dabei hauptsächlich um Transithandel ging. Die Osmanen selbst importierten nämlich auch viel mehr aus Persien und Indien als sie in diese Länder exportierten. Sie hatten z.B. praktisch keine Waren, die sie den Persern verkaufen konnten, hingegen importierten sie sehr viel Seide aus Persien.<sup>384</sup> Ihr Defizit in den verkäuflichen Produkten wurde von den Europäern durch Export der Edelmetallbarren ausgeglichen.<sup>385</sup>

Weiters ist es wichtig zu erwähnen, dass die Geldwirtschaft im 16. Jahrhundert im Osmanenreich wegen der Kommerzialisierung der Landwirtschaft und wegen der Verfügbarkeit der Münzen bzw. des Silbers auf einem hohen Entwicklungsgrad stand. Eine Reihe der periodischen Märkte und Messen, wo die Landbesitzer und Bauern ihre Überschüsse an die urbane Bevölkerung verkaufen konnten, gab es sowohl im Westen als auch im Osten des Reiches. Sie waren auch eine Gelegenheit für die Nomaden, in den Markt integriert zu werden. Besonders in den urbanen Zentren war die Geldwirtschaft zu einem hohen Grad vertreten.<sup>386</sup> Vor allem dank der kleineren Denominationen konnte die rurale Bevölkerung auch eingeschlossen werden. Diese Faktoren verursachten jedoch die Abhängigkeit des Staatshaushaltes von der Marktliquidität. Die Fixierung der Abgaben an den Staat in Münzen hatte zur Konsequenz, dass der Fiskus stark von der Liquidität

<sup>381</sup> Haim *Gerber*, The Monetary System of the Ottoman Empire. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 25, H. 3 (1982) 308-324, hier 309; vgl. Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 239; Matthee, Between Venice and Surat, 225 (Fußnote 4).

<sup>382</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 310.

<sup>383</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 239.

<sup>384</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 316; vgl. Haim *Gerber*, Economy and Society in an Ottoman City: Bursa, 1600-1700 (Jerusalem 1988), hier 110; Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 197; Matthee, Between Venice and Surat, 223.

<sup>385</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 348; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 220.

<sup>386</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 231; vgl. Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 112; Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 316.

auf dem Markt abhängig war.<sup>387</sup> Durch Mangel an Silber und dementsprechend Geld wurden der Handel und die Kreditgeschäfte lahmgelegt.<sup>388</sup> Das Nichtvorhandensein von Banken im Osmanenreich machte diese Lage noch schwieriger für die Wirtschaft.

Da es im 16. und 17. Jahrhundert zur Bevölkerungszunahme kam, wurden die Urbanisation, die Landwirtschaftsproduktion und die gesamte Wirtschaft angekurbelt. Diese Faktoren steigerten den Geldbedarf enorm.<sup>389</sup>

Jedoch war die Hauptursache der mangelnden Liquidität des Marktes der Bedarf des Fiskus. Das Osmanische Reich als ein gewaltiger Staat hatte dementsprechend hohe Staatsausgaben und absorbierte daher viel Geld vom Markt. Diese Probleme mögen als Folge einer wirtschaftlichen Krise scheinen, aber sind doch fiskalischer Natur.<sup>390</sup> Insbesondere waren die Staatsausgaben für die Armee sehr hoch, obwohl man keinen anderen Ausgang hatte,<sup>391</sup> da die Militärkampagnen im Osten gegen den Iran und im Westen gegen die Habsburger häufig an der Tagesordnung waren.<sup>392</sup> Die Niederländer berichteten in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts über Mangel an Münzen in Basra wegen der Kriege in Europa.<sup>393</sup> Vom Mangel des Geldes im Umlauf wurden sowohl westliche als auch osmanische Kaufleute betroffen.<sup>394</sup>

Die osmanischen Beamten waren sich natürlich des Problems der mangelnden Liquidität für den Handel und Wirtschaft und darüber hinaus für den Staat bewusst.<sup>395</sup> Daher versuchte die Regierung, den Abfluss der Edelmetalle durch Ausfuhrverbote zu bekämpfen. Das hatte gewisse Effekte. Die persischen Kaufleute verhinderten z.B., Geld nach Iran zu schicken und bevorzugten, ihre Geschäfte in Basra abzuschließen.<sup>396</sup> Diese Maßnahme konnte jedoch den Edelmetallabfluss nicht völlig verhindern und das Osmanische Reich blieb die Hauptquelle der Münzen für Persien. Besonders die armenischen Kaufleute aus dem Iran brachten große Geldsummen nach Persien.<sup>397</sup> Persien litt nämlich selbst am Problem des Defizits im Handel mit Indien. Im 17. Jahrhundert

---

<sup>387</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 351-353.

<sup>388</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 324.

<sup>389</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 315f, 323; vgl. Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 353.

<sup>390</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 315, 323; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 212.

<sup>391</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 316; vgl. Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 346.

<sup>392</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 353.

<sup>393</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 72.

<sup>394</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 212.

<sup>395</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 351.

<sup>396</sup> Matthee, Between Arabs, Turks and Iranians, 55.

<sup>397</sup> Matthee, Between Venice and Surat, 227.

beschrieb Raphael du Mans, ein französischer Kleriker, Persien als eine riesige Karawanserei mit einem Tor zum Osmanenreich, wo das Geld einfließt und einem anderen im Osten, wo das Geld abfließt.<sup>398</sup>

Um die Liquidität zu erhöhen, erlaubte und förderte die osmanische Regierung die Benutzung fremder Währungen im Osmanenreich.<sup>399</sup> Für den Levantehandel brauchten die westlichen Kaufleute sowieso viel Edelmetall.<sup>400</sup> Da aus Europa weniger exportiert wurde, mussten die Europäer schon immer die Edelmetallbarren (hauptsächlich Silber) ausführen.<sup>401</sup> Dieses Silber stammte in erster Linie aus den spanischen Kolonien in Amerika.<sup>402</sup> Alleine in der Periode von 1500 bis 1650 sind über Spanien nach Europa 150 Tonnen Gold und 18.000 Tonnen Silber gelangt.<sup>403</sup> Der Import der westlichen Münzen erreichte den Höhepunkt zwischen 1656 und 1669.<sup>404</sup>

Es waren viele verschiedene Münzen aus Europa und Amerika im Umlauf, sie wurden als Grosso oder Groschen bekannt, woher auch das osmanische Wort *kuruş* abgeleitet wurde. Neben dem polnischen Zolota und etwas später dem österreichischen Reichstaler, die beide doch etwas weniger vertreten waren, wurden vor allem der spanische Real und der niederländische Löwentaler (nied. *leeuwendaalders*) als Zahlungsmittel eingesetzt. Der spanische Real war ab 1550 allgemein in Asien stark vertreten.<sup>405</sup> Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts blieb der spanische Real (osm. *real kuruş*) am meisten im Gebrauch, aber danach bekam der niederländische Löwentaler (osm. *esedi kuruş*) Vorrang. Die beiden Münzen wurden ebenso in Persien weiter benutzt. Von den Goldmünzen waren die venezianischen Dukaten die beliebteste Münze.<sup>406</sup>

In den 1580er Jahren griffen die Osmanen zum ersten Mal nach Entwertung der Münzen als einer Lösung des Defizits im Staatshaushalt.<sup>407</sup> Die Entwertung war eine übliche Maßnahme der damaligen Zeit, auch in Europa. Unter anderem konnte man auf diese Weise die Exporte stimulieren. Im Osmanenreich bestand die Idee der Entwertung darin, dass die Regierung an die Öffentlichkeit weniger in Form von Gehältern zahlen muss. Damit wurden die Dienstleistungen und

<sup>398</sup> Matthee, Between Venice and Surat, 233.

<sup>399</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 239; vgl. Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 359.

<sup>400</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 348; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 220.

<sup>401</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 348.

<sup>402</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 353; vgl. Matthee, Between Venice and Surat, 227.

<sup>403</sup> Fernand Braudel, A Model for the Analysis of the Decline of Italy. In: Review (Fernand Braudel Center) 2, H. 4 (1979) 647-662, hier 649.

<sup>404</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 220.

<sup>405</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 348, 360 (Fußnote 54); vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 220.

<sup>406</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 309; vgl. Matthee, Between Venice and Surat, 225f.

<sup>407</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 354.

das Defizit des Staates finanziert. Mit den entwerteten Münzen wurden in erster Linie die Verbraucher, die große Geldmengen verschlangen wie z.B. Armee, ausbezahlt. Entwertet wurde daher nur der Akçe, der für die Zahlungen innerhalb des Reiches benutzt wurde, die größeren Silbermünzen oder Goldmünzen, die im Fernhandel benutzt wurden, wurden nicht von diesen Aktionen berührt. Die Distribution solcher Münzen wäre übrigens auch viel schwieriger gewesen.<sup>408</sup>

Das Problem war, dass die Öffentlichkeit diese entwerteten Münzen annehmen musste, damit alles klappt. Das war umso schwieriger, da, osmanischen Ansichten nach, nicht die Münze an sich sondern nur der Gehalt der Edelmetalle in ihnen, das wirtschaftlich Wertvolle war. Das war nicht nur die Ansicht der Regierung sondern auch der Untertanen, weshalb es zu Inflation und Preisseigerungen kam. Die Entwertung war der Hauptfaktor in der Inflationsentstehung und der Geldabfluss in Richtung Osten spielte dabei eher eine untergeordnete Rolle.<sup>409</sup> Die Entwertung reduzierte die Kaufkraft der Bevölkerung und führte zu Wucherzinsen.<sup>410</sup> Besonders jene, die aus dem Staatsbudget bezahlt wurden, waren heftig betroffen, da sie die Hauptzielscheibe solcher Aktionen waren.<sup>411</sup> Die staatlichen Eingriffe in Form der vorgeschriebenen Preise verschlechterten die Lage zusätzlich.<sup>412</sup> Dadurch wurde der Schmuggel gefördert, da die Anbieter aus Europa bereit waren, viel mehr zu zahlen. Außerdem ließ dieser Umstand die osmanische Manufaktur ohne Rohstoffe.<sup>413</sup> Letztendlich fielen die fiskalischen Einnahmen noch mehr.<sup>414</sup>

Die Periode bis 1640 war eine außerordentlich instabile in Hinblick auf die Qualität der Akçe. Immer, wenn die Verschlechterung des Akçe zu heftig wurde, versuchte die Regierung entweder zum alten Standard zurückzukehren oder einen neuen zu etablieren. Diese Reformen (bekannt als Verbesserung der Münzprägung bzw. osm. *tashih-I-sikke*) wurden in den Jahren 1600, 1618, 1624 und 1640 durchgeführt. Für die zu exzessive Entwertung war die Öffentlichkeit jedoch ein Hindernis, wegen der Entwertung 1586-1587 rebellierten die Janitscharen und verlangten die Hinrichtung des Großwesirs. Diesem Aufstand schlossen sich auch die Gildenmitglieder an. Nach so einem starken Widerstand, war es kein Wunder, dass der Großwesir schließlich hingerichtet wurde. Es war daher kein Zufall, dass die Verbesserungen der Münzen drei Mal nach der

<sup>408</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 311-313.

<sup>409</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 313-316.

<sup>410</sup> Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 90.

<sup>411</sup> Sunar, State and economy, 70.

<sup>412</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 314.

<sup>413</sup> Sunar, State and economy, 70.

<sup>414</sup> Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 90.

Thronbesteigung stattfanden.<sup>415</sup>

Als die osmanische Regierung mit der Entwertung begann, war es nur eine Frage der Zeit wann die anderen damit beginnen würden. Die zusätzliche Abwesenheit der Qualitätskontrolle ermöglichte, dass die Münzen gefälscht wurden oder die Ränder der guten im Handel erworbenen Münzen abgerieben wurden.<sup>416</sup> Die kleinen osmanischen Kriminellen waren natürlich nicht die einzigen Geldfälscher. Die europäischen Länder begannen für den Handel in der Levante spezielle entwertete Doppelgänger eigener Münzen zu prägen.<sup>417</sup> Damit übernahmen die europäischen Münzstätten und Händler die Seigniorage und die Osmanen verloren einen weiteren Teil ihrer Einkünfte.<sup>418</sup>

Auffallend ist, dass die Osmanen doch eine andere Lösung finden konnten. Trotz des enormen Zuflusses der Edelmetalle aus Amerika, gab es nämlich ebenso in Europa ab dem Ende des 16. Jahrhunderts das Problem der Liquidität auf dem Markt.<sup>419</sup> In europäischen Ländern begann man daher, die Kupfermünzen zu prägen, um die Steuereinnahmen und Liquidität des Marktes zu erhöhen.<sup>420</sup> Die Kupfermünzen begann man im Osmanischen Reich erst 1689-1691 zu prägen, aber sie wurden von den Kaufleuten nicht akzeptiert.<sup>421</sup> Diese Abwesenheit der Kupfermünzen wollte man anscheinend lediglich den organisatorischen und technologischen Schwierigkeiten zuzuschreiben.<sup>422</sup> Man sollte nicht vergessen, dass auch in der Entwertung des Akçe, eines der Probleme der Verfall der Silberminen in Serbien und Bosnien war. Sie dienten als Hauptquellen des osmanischen Silbers, aber wegen des Zuflusses des billigen Silbers aus Amerika waren sie einfach nicht mehr rentabel.<sup>423</sup>

Der Silbermangel war auch die Ursache des Unterganges der osmanischen Münzstätten. Der Mangel in den Münzstätten war ein zusätzlicher Faktor, der für die schlechte Qualität der Münzen verantwortlich war. Das geschah insbesondere in den provinziellen Münzstätten. Infolgedessen wurden sie ab den 1640er Jahren reihenweise gesperrt. Sogar die in Istanbul waren noch kaum aktiv bis zur Mitte der 1680er Jahre und zwar in erster Linie für die Zahlung an Soldaten im Krieg oder

<sup>415</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 355f.

<sup>416</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 311.

<sup>417</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 345-347.

<sup>418</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 362f.

<sup>419</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 358.

<sup>420</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 348.

<sup>421</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 360.

<sup>422</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 348, 361.

<sup>423</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 358.

für die Münzen, die in den Zeremonien am Hof benutzt wurden.<sup>424</sup> Ihrem Brauch nach, versuchte die osmanische Regierung dieses Problem durch Verbote und Befehle lösen. Die Kaufleute und Handwerker waren verpflichtet, ihr Silber an staatliche Münzstätten zu einem irreals niedrigen Preis zu verkaufen.<sup>425</sup> Die Lage diesbezüglich ähnelte jener des Getreides. Statt dieser Vorschrift zu folgen, suchten die Kaufleute lieber einen besseren Anbieter und daher floss weiter Silber nach Persien ab, wo der Wert des Geldes höher war.<sup>426</sup>

Die Entwertung war eine Maßnahme, die zwar eine kurze Erholung des Staatshaushaltes mit sich brachte, längerfristig aber Instabilität wie Inflation, Aufstände und fiskalische Krisen verursachte.<sup>427</sup> Als man mit der Entwertung begann, entwickelte sich das Vorgehen als ein Teufelskreis, eine Spirale ohne Ende und der Akçe wurde bald lediglich zum Verrechnungsgeld.<sup>428</sup> Der Akçe wurde in dem Maß entwertet, in dem die osmanischen Untertanen anfingen, die entwerteten europäischen Münzen zu bevorzugen, da ihr Silbergehalt, obwohl niedriger als der nominelle Wert, doch im Vergleich zum Akçe beträchtlich war.<sup>429</sup>

Die Knappheit des Geldes im Umlauf war immer Ursache für die steigenden Zinsen für die Kredite, wovon sowohl westliche als auch osmanische Kaufleute betroffen wurden.<sup>430</sup> Wegen der Entwertung des Akçe entstanden erhebliche Schwierigkeiten für die Waqfkreditoren. Da der Wert des Akçe ständig im Fallen begriffen war, passierte sehr oft, dass die Darlehen in Form des minderwertigen Akçe zurückbezahlt werden. In solchen Fällen entschieden die Gerichte grundsätzlich zugunsten des Kreditors aber wiederholte Anklagen diesbezüglich beweisen den Grad des Problems für die Wirtschaft.<sup>431</sup> Für die reibungslosen Transaktionen mussten in einer solcher Situation im Voraus die Wechselkurse festgelegt werden. Neben den offiziell vorgeschriebenen Kursen gab es auch jene, die die Geschäftsleute unter sich vereinbarten.<sup>432</sup> Die völlige Entwertung des Akçe hatte keine negativen Konsequenzen für die europäischen Münzen im Umlauf. Ihre Verwendung wurde hingegen sehr oft ausdrücklich bei Zahlungen gefordert.<sup>433</sup> Einem Kadi in Basra wird z.B. im Jahr 1630 aus Istanbul befohlen, dass er vermeiden soll, die Akçe zu nehmen und

---

<sup>424</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 347, 359.

<sup>425</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 318.

<sup>426</sup> Matthee, Between Venice and Surat, 225f.

<sup>427</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 346f, 356.

<sup>428</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 310; vgl. Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 359.

<sup>429</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 347, 357.

<sup>430</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 212.

<sup>431</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 320f.

<sup>432</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 113.

<sup>433</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 359.

wenn schon, dann sollten sie von der guten Qualität sein.<sup>434</sup> Wegen der Wertlosigkeit des Akçe ist es anzunehmen, dass die realen Parameter in der osmanischen Wirtschaft die wertvolleren größeren Silbermünzen und in erster Linie die Goldmünzen waren.<sup>435</sup>

Die monetäre und wirtschaftliche Lage eines Staates sind eng miteinander verbunden, und die Währungsstabilität pflastert den Weg für die Expansion von Handel und Manufaktur. Daraus folgend kann man schließen, dass Geldmangel und Währungsinstabilität eine negative Auswirkung auf die Finanzierungsinstitutionen, Manufaktur und Handel haben. Weiters werden die Einnahmen des Staates durch eine schlechte Lage in der Wirtschaft verringert. Dies verursachte im Osmanischen Reich eine wiederholte Entwertung des Akçe.<sup>436</sup> Demzufolge verschwand der Akçe praktisch aus dem wirtschaftlichen Leben der Osmanen. Mit dem Verschwinden des Akçe verlor die Regierung zu einem hohen Grad die Kontrolle über die Einnahmen und die Wirtschaft. Die Einkünfte aus der Seigniorage gab es nicht mehr und noch schlimmer, es war nicht möglich, in den Krisenzeiten auf die Entwertung als eine schnelle Lösung zuzugreifen.<sup>437</sup> Der Aufstieg des Handels zwischen dem Osmanenreich und Europa war aber ein Zeichen der Integration der Levante mit dem Atlantik, wobei Europa als Vermittler diente.<sup>438</sup>

### 4.3 I mercanti turchi et altri Maumetani

Die moslemischen Kaufleute aus dem Osmanischen Reich aber auch Persien bleiben oft im Schatten ihrer europäischen Kontrahenten. Das liegt teilweise daran, dass die Quellenlage etwas dürftig ist und sogar in Venedig, das als Mekka der Händler aller Richtungen galt, sind die Informationen über die Handel treibenden Moslems selten.<sup>439</sup> Das heißt natürlich nicht, dass es solche Kaufleute nicht zahlreich gab. Für jene Osmanen die nicht der Askeri-Klasse angehörten, egal ob sie Dhimmi oder Moslems waren, war der Handel der wahrscheinlichste Weg zu Reichtum.<sup>440</sup>

Obwohl die Rolle der osmanischen Händler oft vernachlässigt wurde, waren sie trotzdem

<sup>434</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 310.

<sup>435</sup> Gerber, The Monetary System of the Ottoman Empire, 310.

<sup>436</sup> Şevket Pamuk, Prices in the Ottoman Empire, 1469-1914. In: International Journal of Middle East Studies 36, H. 3 (2004) 451-468, hier 451.

<sup>437</sup> Pamuk, In the Absence of Domestic Currency, 363.

<sup>438</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 197.

<sup>439</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 167.

<sup>440</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 326.

sehr aktiv. Sie waren nicht nur im Handel mit Europa sondern auch im Indischen Ozean zu finden. Als 1562 eine Delegation des Sultans von Aceh nach Istanbul kam, um Unterstützung gegen die Portugiesen zu gewähren, wurden anscheinend die Handelsbeziehungen mit Molukken, Banda, Java und dem Indonesischen Archipel insgesamt hergestellt. Es wurden ihnen auch gewisse Privilegien gewährt. Der Bischof von Malakka schreibt, dass Aceh jährlich von vier bis fünf osmanischen Schiffen besucht wurde, mit denen nicht nur Kaufleute sondern auch Söldner kamen. Laut portugiesischen Berichten waren die Händler aus dem Osmanenreich in Hormus keine Seltenheit und übrigens sollte man nicht vergessen, dass auch Evliya Çelebi Hormus besuchte.<sup>441</sup>

Im Staat der Großmogule waren die osmanischen Händler ebenfalls anwesend. Die maritimen Verbindungen zum Mogulreich gab es seit 1580 und die Häfen in Pegu und Asulipatnam wurden von osmanischen Kaufleuten besucht. Im Jahr 1602 begannen sie Verhandlungen mit dem Sultan Akbar, um gewisse Privilegien zu bekommen. Danach folgte eine Periode der Verkehrssteigerung zwischen Indien und dem Roten Meer und jährlich gab es regelmäßige Schifffahrten, wobei die Pilgerzüge zur Regelmäßigkeit stark beitrugen.<sup>442</sup>

In Europa wiederum war das Ziel der osmanischen Händler in erster Linie Italien. Die Italiener waren in den Levantehandel seit langem involviert und an die Moslems gewöhnt, sodass sie nicht wie im übrigen Teil Europas bezüglich ihrer Anwesenheit restriktiv waren. Die Osmanen selbst waren ebenso nicht daran gewöhnt, neue Märkte in Europa zu suchen und die wenigen, die das taten, wie z.B. ein gewisser Kaufmann Ahmed, der im Jahr 1580 nach England kam, waren eher die Ausnahme als die Regel.<sup>443</sup>

Seitdem osmanische Botschafter zum ersten Mal im Jahr 1384 Venedig erreicht hatten, ist die Anwesenheit der osmanischen Schiffe in Venedig belegbar.<sup>444</sup> Es ist daher möglich, dass die Kaufleute aus dem Osmanischen Reich ab diesem Zeitpunkt in Venedig anwesend waren. Im 16. Jahrhundert waren die osmanischen Händler in Ancona und Venedig auf jeden Fall eine alltägliche Erscheinung. In Ancona hatten sie bereits 1514 einen Fondaco.<sup>445</sup> Venedig als Mekka des Handels war jedoch das Hauptziel. Wegen venezianischer Allgegenwart in der Levante war es zugleich

<sup>441</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 191-193.

<sup>442</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 196.

<sup>443</sup> Benjamin Braude, Venture and Faith in the Commercial Life of the Ottoman Balkans, 1500-1650. In: The International History Review 7, H. 4 (1985) 519-542, hier 540.

<sup>444</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 159.

<sup>445</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 166; vgl. Desanka Schwara, Kaufleute, Seefahrer und Piraten im Mittelmeerraum der Neuzeit : entgrenzende Diaspora - verbindende Imaginationen (München 2011), hier 101.

üblich, ihre Schiffe und Versicherungen zu benutzen.<sup>446</sup> Die osmanischen Kaufleute in Venedig stammten nicht nur aus dem benachbarten Bosnien und Albanien sondern auch aus dem fernen Istanbul und Anatolien. Als Ausgangspunkte dienten meistens Zakynthos (Zante), Dubrovnik, Split (Spalato) oder Zadar (Zara).<sup>447</sup> Dubrovnik als osmanischer Vasall wurde vorzugsweise für alle Reisen der moslemischen Händler nach Italien und bei ihrer Rückkehr frequentiert.<sup>448</sup>

Die Grundlage für die Anwesenheit der osmanischen Händler in Venedig waren die Ahdnamen bzw. die Abkommen zwischen dem Osmanenreich und Venedig. Dazu kommen noch andere, vom Sultan ausgegebene, Dokumente wie Berate, Fermane usw.<sup>449</sup> Darüber hinaus schützten die moslemischen Kaufleute die Gesetze der Republik, ebenso wie die anderen ausländischen Unternehmer.<sup>450</sup> Das wurde auch erwartet, da auf der Basis eines freundschaftlichen Versprechens, die Osmanen gleich behandelt werden sollten wie die Venezianer im Osmanischen Reich.<sup>451</sup>

Nach dem Friedensabkommen von 1419 wurden die osmanischen Untertanen bezüglich der Gebühren in Venedig und in den anderen venezianischen Häfen den Venezianern gleichgestellt. Manchmal wollten wichtige osmanische Amtsträger, die in den Handel involviert waren, davon ausgenommen werden. Die Venezianer goutierten solche Sonderwünsche nicht, da sie keine Präzedenzfälle machen wollten. Nur Ausnahmsweise gewährten sie solch einen Gefallen z.B. dem Großwesir oder einem der Paschas.<sup>452</sup>

Anfangs wohnten die osmanischen Händler in den Wirtshäusern in Venedig. Sie bevorzugten die Bezirke in der Nähe von Rialto, wo sich der wichtigste Markt der Stadt befand. Im Jahr 1574 schlug Francesco Litino zum ersten Mal vor, dass ein Fondaco für die Osmanen gegründet werden solle. Er bekam von der Regierung *Osteria all' Angelo*, wo der erste Fondaco für die Osmanen entstand. In diesem Gebäude weilten hauptsächlich *Bossinesi e Albanesi*. Das Vorbild war der Fondaco der Deutschen und das jüdische Ghetto. Man darf auch nicht vergessen, dass die Venezianer selbst in der Levante in den Fondachi untergebracht wurden.<sup>453</sup>

Da im 17. Jahrhundert die Anzahl der osmanischen Kaufleute in Venedig zunahm, entschied die Regierung, ihnen ein größeres Gebäude zuzuteilen. Daher bekamen sie im Jahr 1621 einen

<sup>446</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 162f.

<sup>447</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 159.

<sup>448</sup> Miović-Perić, Emin na Pločama, 208.

<sup>449</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 166; vgl. Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 9.

<sup>450</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 9.

<sup>451</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 189.

<sup>452</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 165.

<sup>453</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 5; vgl. Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 166.

neuen *fondaco dei Turchi* in einem Palast der Familie Pesaro. Er befand sich am Canal Grande im Bezirk *San Giacomo dall'Orto* und war Rialto nah.<sup>454</sup> Der Fondaco war für alle Moslems in Venedig vorgesehen. Ausnahme waren die offiziellen Gesandten des Sultans. Die osmanischen Juden wiederum waren im Ghetto und die Armenier in den Gebäuden ihrer Landsleute untergebracht. Wie die Quellen zeigen, praktizierten die moslemischen Kaufleute weiter, auch außerhalb des Fondacos zu logieren.<sup>455</sup> Da es gelegentlich geschah, dass die Moslems in Venedig schikaniert oder manchmal angegriffen wurden, bot ihnen ein Fondaco dafür eine sichere Unterkunft.<sup>456</sup>

Was die Quellenlage betrifft, waren die moslemischen Händler in Venedig am Anfang des 16. Jahrhunderts noch immer ziemlich unauffällig. Anscheinend hatten sie in dieser Zeit keine großen Schwierigkeiten. Die Konflikte Venedigs und des Osmanischen Reiches, machten sie aber bald viel sichtbarer. Als der Krieg 1537 anfing, wurden alle Osmanen – sowohl Moslems als auch Nicht-Moslems – interniert und ihr Eigentum sequestriert.<sup>457</sup> Nachdem 1570 bekannt worden war, dass venezianischen Händler in Konstantinopel verhaftet wurden, wurden wiederum die Retorsionsmaßnahmen ergriffen und alle Türken und Levantjuden in Venedig unter Arrest gesetzt und ihr Eigentum sequestriert. Erst nachdem Friedensabkommen von 1573 wurden sie freigelassen und ihnen der Rest ihres Eigentums, von dem die Kosten ihrer Verhaftung und Bewachung abgezogen wurden, zurückgegeben.<sup>458</sup>

Eine spezielle Kategorie der osmanischen Händler waren sogenannte *hassa tadrleri*. Das waren die Kaufleute die von Sultan, hohen Amtsträgern oder vom Khan von der Krim beauftragt wurden, im Ausland für den Hof und sie persönlich Einkäufe zu betätigen. Sie waren Moslems aber auch Dhimmi. Solche Händler reisten nach Venedig, um die Luxuswaren zu kaufen oder nach Moskau, um Pelze zu erwerben. Diese Handelsmissionen waren oft mit diplomatischen Aspekten verflochten. Manchmal waren sie mit der Aufgabe vertraut, gewisse Güter wie Seide für die Staatskasse zu verkaufen.<sup>459</sup> Etwas Ähnliches ist aus Persien bekannt, wo Schah Abbas praktizierte,

<sup>454</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 5; vgl. Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 163.

<sup>455</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 6; vgl. Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 166.

<sup>456</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society 189; vgl. Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade 7.

<sup>457</sup> Benjamin C. I. Ravid, The First Charter of the Jewish Merchants of Venice, 1589. In: AJS Review 1 (1976) 187-222, hier 189; vgl. Benjamin Ravid, The Legal Status of the Jews in Venice to 1509. In: Proceedings of the American Academy for Jewish Research 54 (1987) 169-202, hier 276.

<sup>458</sup> Ravid, The First Charter of the Jewish Merchants, 191; vgl. Ravid, The Legal Status of the Jewish Merchants of Venice, 276.

<sup>459</sup> Faroqhi, Textile Production in Rumeli, 79f.

die staatliche Seide über solche Gesandte zu verkaufen.<sup>460</sup> Derartige Handelsbotschafter waren im 16. und in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in Venedig üblich, was heißt, dass Venedig zu dieser Zeit noch immer unter der osmanischen Elite als ein angesehener Markt galt.<sup>461</sup>

In Venedig selbst hatten die Osmanen nämlich keinen Konsul, der sie vertreten konnte. In manchen anderen venezianischen Städten wie Korfu und Zante oder für kurze Zeit in Nauplio und Kefalonia wählten die Händler selbst einen Repräsentanten. Die Wahl dieser Konsuln, die von Venedig anerkannt wurden, begann am Ende des 16. Jahrhundert aber erst im 18. Jahrhundert wurden sie offiziell vom Sultan mittels eines Berats angestellt.<sup>462</sup>

Die Aktivitäten der moslemischen Kaufleute im Osmanenreich selbst, bleiben in der Historiographie besonders im 17. Jahrhundert im Schatten der Europäer, umso mehr da im Osmanischen Reich die einheimischen Kaufleute viel mehr von der Regierung beschränkt wurden.<sup>463</sup> Es wäre natürlich falsch anzunehmen, dass die osmanischen Kaufleute ihrer Regierung gegenüber völlig passiv waren. Sie benutzten nur andere Methoden, die von den europäischen Vorgehensweisen abwichen und dem Klima im Osmanenreich angepasst waren. Verschiedene Arrangements mit den lokalen osmanischen Machthabern, kurdischen Prinzen im Osten oder der Schmuggel kann man auch als spezifische Anpassungsmodi betrachten.<sup>464</sup>

In Belgrad und Buda gab es beispielsweise viele moslemische Kaufleute, die ständig die Beziehungen zu ihren Kollegen in Bursa hielten.<sup>465</sup> In Bursa selbst bestand die große Mehrheit der Händler aus moslemischen Türken. Viele von ihnen waren in ihrer Branche sehr aktiv, was man daraus sehen kann, dass zahlreiche von ihnen unterwegs nach oder in Persien starben.<sup>466</sup> In Dubrovnik waren die moslemischen Kaufleute ebenso in großer Zahl vertreten. Meistens ging es dabei um die Menschen, die im Transit waren. Manche von ihnen residierten dennoch in der Stadt, wobei sie damit keine für die Ragusaner geltenden Privilegien erhalten konnten. Von den Reaya-Abgaben in Osmanischen Reich waren sie trotzdem befreit.<sup>467</sup>

Die Aktivitäten der moslemischen aber auch katholischen Kaufleute aus Bosnien nach 1600, stellten sogar für die Ragusaner eine beachtliche Konkurrenz dar, sodass sie sich sogar

<sup>460</sup> Faroqhi, Textile Production in Rumeli, 80; vgl. Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 7.

<sup>461</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 4.

<sup>462</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 9.

<sup>463</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 474.

<sup>464</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 103.

<sup>465</sup> Gerber, Economy and Society, 110.

<sup>466</sup> Gerber, Economy and Society, 117-119.

<sup>467</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 91.

vorübergehend aus dem Handel mit Buda und Sarajevo zurückzogen.<sup>468</sup> Die Konkurrenz der einheimischen Händler in Bosnien zwang die Ragusaner, ihre Geschäfte weiter nach Bulgarien zu verbreiten.<sup>469</sup> Wie Kuripecic im Jahr 1530 berichtete, waren zahlreiche türkische Händler in den bosnischen Städten anwesend. In Sarajevo wird von einem Zuwachs auf 50.000 Einwohner bis zum Jahr 1600 berichtet, wovon ein großer Anteil die türkischen Händler waren.<sup>470</sup> Diese Stadt entwickelte sich in ein richtiges Handelszentrum und die Kaufleute aus dieser Stadt waren in den frühen 1600er Jahren auch in Venedig stark vertreten und hatten einen bestimmten Teil des Fondacos nur für sich.<sup>471</sup> Dass die Handelsaktivitäten der Osmanen aus dem Balkan expandierten, zeigte auch die Tatsache, dass sie sich am Ende des 16. Jahrhunderts wegen des Mangels von Häfen an der dalmatinischen Küste beklagten, obwohl ein neuer Hafen und eine Quarantäne in Split im Jahr 1590 eröffnet worden war.<sup>472</sup>

Das rege Treiben des Handels durch die europäischen Händler war oft auf die große Zentren und Haupthandelskorridore konzentriert, während die Osmanen lokal und regional aktiver waren. In Zentralanatolien waren z.B. einheimische Händler wichtiger, da die Ausländer nicht so weit vorgedrungen waren.<sup>473</sup> Nachdem die strenge Kontrolle der Zentralverwaltung am Ende des 16. Jahrhunderts nachgelassen hatte, kam es zum Aufstieg der Handelsfamilien, was in Ägypten bei Familien wie Abu Taqiyya und Ibn Yagmur zum Ausdruck kam.<sup>474</sup>

Die Kaufleute waren bei der Kapitalakkumulation nicht so begrenzt, wie die Handwerker und hatten in ihrem Geschäft mehr Spielraum. Der expandierende Handel erlaubte den Händlern relativ viel Geld anzuhäufen.<sup>475</sup> Deshalb konnte sich obendrein eine Schicht der Großhändler formieren. Auf dem Balkan waren das z.B. die Kaufleute, die die Wolle in Dubrovnik und Venedig verkauften.<sup>476</sup> Gewisse Regionen wie Ägypten, wo man mit Luxusgütern wie Gewürzen oder später mit jemenitischem Kaffee operieren konnte, waren für die Entstehung der Großhändler besonders

---

<sup>468</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 27.

<sup>469</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 387.

<sup>470</sup> Gülgün Üçel-Aybet, Social and Economic Life in 16<sup>th</sup> Century Bosnia under Ottoman Rule. In: Daniel Panzac (Hg.), *Histoire économique et sociale de l'Empire ottoman et de la Turquie (1326-1960)*. Actes du sixième congrès international tenu à Aix-en-Provence du 1er au 4 juillet 1992 (Collection Turcica 8, Paris 1995) 529-538, hier 531.

<sup>471</sup> Koller, The Penjez - Some Remarks, 180.

<sup>472</sup> Carter, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 390.

<sup>473</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 474; vgl. Faroqhi, Politics and socio-economic change, 103; Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 222.

<sup>474</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 195.

<sup>475</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 99-103.

<sup>476</sup> Faroqhi, Textile Production in Rumeli, 78.

günstig.<sup>477</sup> Die Familie Abu Taqiyya war vermögend genug, um im Zentrum Kairos zwei große Warenhäuser (arabisch *wikala*) errichten zu lassen.<sup>478</sup>

Die moslemischen Kaufleute als Gruppe waren weiterhin ziemlich heterogen. In Kairo waren z.B. nicht nur die Araber als Händler aktiv, sondern auch die Türken.<sup>479</sup> Die Heterogenität war aber nicht nur ethnischer sondern auch sozialer Natur. Die Janitscharen waren oft auf einem niedrigeren Niveau in den Handel involviert, was eine Quelle ihrer Verspottung war. Die Ursache dafür war meistens die nicht regelmäßige Bezahlung der Soldaten im Osmanenreich. Ein Vorteil dieser doppelten Kastenangehörigkeit war der politische Schutz, den sie genossen. Das ist daraus ersichtlich, dass die Militärposten oft an Kaufleute verkauft wurden, die ansonsten nichts mit der Armee zu tun hatten.<sup>480</sup> Auf dem anderen Ende der Skala waren es die hohen Amtsträger, wie Koja Sinan der Gouverneur von Jemen oder Hasan Pascha in Kairo, die von ihrer hohen Position in der Staatshierarchie profitierten.<sup>481</sup> In den 1630er Jahren beispielsweise erlangte der Großwesir Mehmed Pascha mit dem Handel großen Reichtum. Die Ansicht des osmanischen Establishments allgemein war aber gegen diese Praktiken, weshalb die politische Elite für die Kaufleute keine große Konkurrenz darstellte. Ein durchschnittlicher Amtsträger konnte immerhin viel mehr verdienen als ein durchschnittlicher Händler.<sup>482</sup>

Man sollte auch die persischen Kaufleute erwähnen, die über das Osmanische Reich ihre Waren über den Landweg nach Europa begleiteten. Die Osmanen betrachteten diese Praktik negativ, da ihnen solche Händler als potentielle Spione suspekt waren und sie andererseits die Vermittlerrolle der eigenen Kaufleute schützen wollten.<sup>483</sup> Die persischen Kaufleute waren bereits im 15. und 16. Jahrhundert in Bursa sehr zahlreich vertreten. Das waren hauptsächlich Moslems aus Täbris, Schemakhi, Saad-çukuru, Gilan, Schirwan, Yazd, Schiras, Qazvin, Kazerun, Isfahan und Kaschan. Manche von ihnen residierten in Bursa und hatten direkte Kontakte mit den Kaufleuten aus Italien. Die Italiener bezeichneten in ihren Dokumenten diese im Seidenhandel dominierende Gruppe der Kaufleute als Azemi (ein Verschmelzung von Acem osmanisch für Iraner und Aseri). Erst ab der Zeit von Schah Abbas waren die Armenier aktiver als die moslemischen Kaufleute aus

<sup>477</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 326; vgl. Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 196.

<sup>478</sup> Nelly Hanna, Making Big Money in 1600. The Life and Times of Isma'il Abu Taqiyya, Egyptian Merchant (Syracuse 1998), hier XV.

<sup>479</sup> Winter, Egyptian Society Under Ottoman Rule, 227.

<sup>480</sup> Andre Raymond, Soldiers in Trade: The Case of Ottoman Cairo. In: British Journal of Middle Eastern Studies 18, H. 1 (1991) 16-37, hier 16f, 23f; vgl. Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 540.

<sup>481</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 195.

<sup>482</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 99-103.

<sup>483</sup> Faroqhi, Textile Production in Rumeli, 79.

Persien.<sup>484</sup>

In Venedig gab es zeitweilig auch ein *fondaco dei Persiani* in der Nähe des deutschen Fondacos. Obwohl es keine ausdrückliche Beweise gibt, dass die Persianer dort wohnten, kann man das doch annehmen. Die Perser und Osmanen waren einander jedoch feindlich gesonnen. Die Animositäten zwischen ihnen waren nicht lediglich politisch bedingt. Sie unterschieden sich sprachlich und betrachteten sich gegenseitig als Ketzer, da die Osmanen Sunnit en und die Perser Schiiten waren.<sup>485</sup> Als die venezianische Regierung entschied, dem Brauch der moslemischen Kaufleute außerhalb des Fondacos zu wohnen, ein Ende zu setzen und sie 1662 ultimativ aufforderte, dass alle Moslems ohne Rücksicht auf die Herkunft im Fondaco logieren müssen, verließen die Iraner lieber Venedig für immer als mit den verhassten Osmanen zusammenwohnen zu müssen.<sup>486</sup>

Da am Ende des 17. Jahrhunderts der Umfang des Handels zwischen Venedig und dem Osmanischen Reich nicht mehr so signifikant wie früher war, verschwanden die moslemischen Kaufleute schleichend aus dieser Stadt. Mit ihnen verschwand auch ein Stück der Levante in Europa.<sup>487</sup>

#### 4.4 Unter eigenen Leuten

Die moslemischen Kaufleute im Osmanischen Reich, besonders, wenn es um jene geht, die den Handel auf internationaler Ebene betrieben, waren eine verhältnismäßig kleine Gruppe. Diese Rolle übernahmen wegen spezifischer Faktoren eher die Gruppen, die in der heutigen Historiographie oft als Minderheiten im Osmanenreich wahrgenommen werden, aber im 16. und 17. Jahrhundert galten sie für die osmanischen Untertanen genauso wie alle anderen. Obwohl diese Gruppen wie z.B. Juden in Europa auch spezifische religiös-ethnische Geschäftsstrukturen bildeten, kam es in europäischen Staaten zu einer Evolution in der Wirtschaft, weshalb sie nicht im Mittelpunkt des Handels blieben, wie das der Fall mit dem Osmanenreich war.

Das 16. und 17. Jahrhundert ist nämlich in Europa durch die Entstehung der modernen Aktiengesellschaften, wie z.B. die im Jahr 1602 gegründete Niederländische Ostindien-Kompanie,

<sup>484</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 226f.

<sup>485</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 6.

<sup>486</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 7; vgl. Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 166.

<sup>487</sup> Koller, The Penjez - Some Remarks, 180.

gekennzeichnet. Diese Entwicklung wurde durch die zunehmende Macht der Bourgeoisie ermöglicht. Im Osmanenreich dagegen entwickelte sich der Handel in einem anderen Rahmen. Die Vernetzung fand in erster Linie aufgrund der ethnischen und religiösen Kriterien statt und zwar oft innerhalb einer Familie oder eines Familienverbandes. In dieser Periode im multikulturellen Osmanenreich war nämlich der Alltag von der ethnischen und religiösen Zugehörigkeit geprägt. Die Ernährungsvorschriften trennten beispielsweise die Gruppen. Das Treffen in den sakralen Objekten, im Kaffeehaus und beim Brunnen bei der Moschee für die informellen Gespräche, gingen den Verträgen häufig vor. Die Kunden wurden dadurch innerhalb der eigenen Gruppe leichter gefunden.<sup>488</sup> In diesem Fall wird oft von einem ethnischen Handelsnetzwerk gesprochen.<sup>489</sup>

Als Faktoren, die eine Gruppe ethnisch bezeichneten, kann man die gemeinsame Herkunft, Sprache oder Dialekt, Kultur und Religion nennen, die alle zusammen, in Kombination oder auch einzeln, das Gefühl der Zugehörigkeit stärkten. Besonders die Religion war im Islam auch für die ethnische Zugehörigkeit maßgebend. Alle Christen wurden oft als eine Gruppe betrachtet – ohne Rücksicht auf die ethnischen oder regionalen Unterschiede. Dasselbe passierte mit den Moslems, die meistens als Türken gesehen wurden, obwohl sie eigentlich eine viel heterogenere Gruppe waren.<sup>490</sup> Sogar die großen Kaufmannsfamilien aus Ägypten suchten ihre Partner in solchen informellen Netzwerken. Sie wurden hauptsächlich unter den Verwandten, langjährigen Freunden oder manchmal Landsleuten ausgewählt, wobei diese Verbindungen gelegentlich durch Ehebündnisse gestärkt wurden.<sup>491</sup>

Das Osmanenreich war in jeder Hinsicht sehr stark von der Heterogenität geprägt. In Rumelien beispielsweise, machten im frühen 16. Jahrhundert die Christen 81%, Moslems 18% und Juden 1% der Bevölkerung aus, wobei zu beachten ist, dass die Christen und Moslems zusätzlich in verschiedene ethnische Gruppen unterteilt wurden. Ihre soziale Struktur war auch dadurch veranlagt, sodass die meisten Moslems und fast alle Juden (und zwar in Thessaloniki, dort waren sie konzentriert) urbane Bevölkerung darstellten.<sup>492</sup>

Ethische Heterogenität erhöhte auch ethnisches Bewusstsein, was ebenso in die Begünstigung der Entstehung informeller Netzwerke führte. Die osmanische Ansicht, dass die Religionsgemeinschaften oder Ethnien als politische Subjekte gesehen wurden, wobei oft ein

<sup>488</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 531.

<sup>489</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 523.

<sup>490</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 524.

<sup>491</sup> Hanna, Making a Big Money, 20.

<sup>492</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 525.

religiöser Anführer als Vertreter seiner Gruppe galt, war ein weiterer Faktor zur Stärkung der gemeinsamen Identität. Aus dieser Umgebung stammt auch das ethnische Handelsnetzwerk, wobei die aus denselben ethnischen Gemeinden bestehende Diaspora als eine Fortsetzung dieses Netzwerkes galt. Neben den religiösen, kulturellen und sprachlichen Verbindungen war der Handel nur noch eine zusätzliche Verknüpfung. Das gemeinsame Beten und die dadurch erreichte Häufigkeit der Kontakte stärkte die Zusammengehörigkeit der Händler.<sup>493</sup>

Für ihr gemeinsames Beten verwendeten diese Gemeinschaften meistens ihre eigene Sprache. Sie war auch die Sprache des Handels innerhalb der Ethnizität und auf dieser Sprache konnte man auch geheime Informationen zuverlässig weiterleiten. Auf der Rückseite eines gewöhnlichen Briefes auf Englisch konnte man beispielsweise die neuesten Nachrichten über die Seidenpreise auf Armenisch schicken. Eine weit ausgeuferte Diaspora diente oft als ein Benachrichtigungssystem, wo die Informationen relativ schnell zirkulierten.<sup>494</sup> In einem solchen Handelsnetzwerk konnten daher die informationsbedingten Transaktionskosten wie die Verhandlung, Marktumstände, Preisfluktuationen, Kundensuche oder Durchführung der Verträge gesenkt werden.<sup>495</sup>

Ein unauffälliges Element aus dem Hintergrund ist die religiöse Freiheit und Toleranz. In der Frühen Neuzeit war es nicht üblich, dass die Menschen aus einem Land in ein anderes ziehen. Meistens handelte sich um die Glaubensbrüder des Herrschers oder Gouverneurs. Hingegen war es kaum wahrscheinlich, dass die Glaubensbrüder des Feinden von Herrscher aufgenommen wurden. Aus diesem Grund waren die Moslems in Europa eine Seltenheit. Da die Osmanen aber toleranter waren, wurden die religiösen Minderheiten im Osmanischen Reich besser gestellt. Nicht-Moslems stellten einen großen Teil der ansässigen Bevölkerung in den osmanischen Ländern dar.<sup>496</sup>

Eine besondere Stellung in der Entstehung der ethnischen Handelsnetzwerke der osmanischen Untertanen hatten eben die Nicht-Moslems. In erster Linie waren es die Juden, die eine gewisse moslemische Vermeidung des Handels mit Europa ausnutzten.<sup>497</sup> Die Mobilität der jüdischen Ökumene, die wegen der ständigen Verfolgung sowohl christlichen als auch moslemischen Welten angehörte und gleichzeitig nicht angehörte, ermöglichte den Juden auf

---

<sup>493</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 525-527.

<sup>494</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 528.

<sup>495</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 541.

<sup>496</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 537.

<sup>497</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 326.

kleinstem gemeinsamen Nenner in die beiden Welten einzudringen.<sup>498</sup> Wegen ihrer Verstreung residierten die Juden in den meisten wichtigen Handelszentren, wobei die Familiennetzwerke im Mittelmeerraum und die gemeinsame Sprache die Verknüpfung der Kontakte erleichterten.<sup>499</sup>

Die Juden partizipierten im venezianischen Fernhandel schon im 14. Jahrhundert aber ihre Rolle wurde ab dem 16. Jahrhundert viel bedeutender. Im Jahr 1492 wurden nämlich die Juden aus Spanien und 1497 aus Portugal vertrieben, wonach sie massenweise die Zuflucht im Osmanischen Reich fanden. Dort wurden sie besonders in Istanbul und Thessaloniki als Kaufleute aktiv. Diese iberischen Juden begannen danach aus dem Osmanenreich nach Europa zurückzukehren, wo ihnen als einzigen Nicht-Venezianern der Handel mit der Levante erlaubt wurde.<sup>500</sup> Da die Moslems als Kaufleute in Europa weniger aktiv waren, übernahmen die Juden diese Rolle im 16. Jahrhundert. Neben den ausgedehnten familiären Netzwerken im ganzen Mediterran, waren sie auch der europäischen Sprachen mächtig und zusätzlich mit Ladino hatten sie eine eigene Lingua franca. Gerade die Sprache zeigt, dass die Übernahme der Innovationen im Handel durch die Sephardim im Osmanenreich erfolgte, da sie oft in ihren Ladinoverisionen belegt sind.<sup>501</sup>

Eine andere Gruppe, die Handelskontakte mit Europa schuf, waren die Christen. Die griechische Diaspora war schon im Mittelalter durch fast ganze Europa verbreitet. Nach dem Fall von Byzanz gab es eine erneuerte Flüchtlingswelle. Diese Netzwerke wurden im 16. und 17. Jahrhundert weiter nach Westeuropa ausgedehnt. Der Mittelpunkt ihrer Aktivität blieb jedoch Venedig und seine Kolonien wie Kreta, Zakynthos und Korfu waren häufig Zwischenstationen zwischen dem Osmanischen Reich und der Serenissima. In der Lagunenstadt selbst gab es eine griechische Gemeinde von etwa 15.000 Personen. Als orthodoxe oder sogar unierte Christen befanden sie sich in einer wenig feindlichen Umgebung. Durch ihre Zugehörigkeit zum orthodoxen Christentum waren den Griechen zusätzlich die Türen der orthodoxen Staaten im Osten Europas geöffnet.<sup>502</sup>

Aus diesen Tatsachen ergibt sich ein Schema im damaligen osmanischen Handel. Die Juden und osmanischen Christen betrieben den Handel zwischen dem Osmanenreich und Europa. Die Moslems dagegen waren eher in den Handel mit Afrika und Asien eingebunden. Dazu kam im 17. Jahrhundert eine weitere Gruppe, die eine universelle Rolle im Handel zwischen Indien und Europa

<sup>498</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 537.

<sup>499</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 326.

<sup>500</sup> Ravid, The First Charter of the Jewish Merchants, 188.

<sup>501</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 326.

<sup>502</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 540.

innehatte. Das waren die Armenier, die ihren Ursprung in Ostanatolien hatten, aber zwangsweise sowohl zum Balkan und weiter nach Europa als auch nach Asien migrierten. Ein zusätzlicher Impetus für die Entstehung ihres Handelsnetzes war die Umsiedlung der Armenier nach Neu Julfa von Schah Abbas, der die persischen Exporte durch die armenischen Händler leitete.<sup>503</sup>

Die Stärke der armenischen Kaufleute lag darin, dass sie sowohl die Routen nach Zentral und Südostasien hielten als auch florierende Gemeinden in Venedig und Livorno hatten. Sie konnten es daher sogar mit Englands Levant und East India Company aufnehmen. Die Armenier wurden daher von den Engländern als ernste Konkurrenz erkannt, und sie waren die einzige Gruppe der es von der Levant Company verboten war, ihre Schiffe zu benutzen. Obwohl die Juden auch eine breite Diaspora hatten, wurden gegen sie solche Maßnahmen nicht ergriffen. Die jüdische Ökumene bestand aus zwei Hälften, die zusätzlich sprachlich getrennt waren. Die Aschkenasim hatten ihr Zentrum im Osten Europas, in Polen und Litauen. Die Juden im Mittelmeerraum und auf dem Balkan gehörten hingegen dem sephardischen Judentum an und ihre größte Gemeinschaft befand sich in Thessaloniki in Makedonien. Die jüdischen Gemeinden in Persien und Indien waren wiederum nicht sehr signifikant. Diese Barriere zwischen den Aschkenasim und den Sephardim konnte nicht überwunden werden, obwohl es vereinzelte Beispiele der Kooperation gab. Die Juden waren zwar im Handel zwischen dem Osmanenreich und Italien wichtig, sowohl als Agenten der Venezianer als auch als selbstständige Händler, und sie bildeten eine wichtige Gruppe in diesem Geschäft. Anscheinend schufen sie zwei Aspekte vom Levantehandel zu monopolisieren. Erstens den Handel zwischen Venedig und Valona und zweitens den Import der Waren von der East India Company nach Istanbul.<sup>504</sup>

Die Vereinigungen nach familiären, ethnischen oder heimatlichen Kriterien fanden auch unter den Moslems statt. Die Karimi-Kaufleute, die im 14. und teilweise 15. Jahrhundert den Gewürzhandel in Ägypten monopolisierten, waren oft in familiären Handelsgesellschaften organisiert. Mit dem Beruf erbten die Söhne damit auch die Handelsnetzwerke ihrer Väter.<sup>505</sup> Ähnliche Muster konnte man auch außerhalb des Osmanischen Reiches in anderen islamischen Ländern finden. In Persien waren es die schon genannten Armenier, aber auch unter den Indern wurden solche Formen verbreitet und ihre Netzwerke erstreckten sich zwischen Astrachan, Bandar Abbas, Baku, Hamadan, Täbris, Jemen, Bahrain, Massawa, Bukhara und anderen Städten und

<sup>503</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 537.

<sup>504</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 538.

<sup>505</sup> Hanna, Making a Big Money, 29.

Regionen des Ostens.<sup>506</sup>

Ein Beispiel für die prominenten osmanischen Moslems im Handel wäre die Familie Abu Taqiyya aus Ägypten. In dieser aus Syrien stammenden Familie wurde das Handelsgeschäft in drei Generationen vererbt. Ihre Handelsaktivitäten wurden anfangs zu einem hohen Grad unter der Familie und ihrer Landsleute aus Syrien durchgeführt.<sup>507</sup> Als sie begannen, im Fernhandel mehr mitzumischen, waren sie jedoch gezwungen, die Partner zunehmend außerhalb der Familie zu suchen, da die Verwandten nicht so zahlreich oder auch genug geeignet waren.<sup>508</sup> Mit ihrem expandierenden Geschäft schafften sie es, von einer Familie von Kaufleuten zu einer Kaufmannsfamilie aufzusteigen. Das geschah als sie begannen, als Partner zu agieren bzw. Kapital gemeinsam zu investieren und dann Profit zu erwirtschaften. Damit übertrafen sie ihre syrischen Vorfahren.<sup>509</sup>

Ein wichtiger Grund für die Entstehung der ethnischen Handelsnetzwerke waren die hohen Transaktionskosten, die sich im 16. und 17. Jahrhundert auch auf die zahlreiche Gefahren der Reisen und des Handels bezogen, weshalb die Kaufleute im Osmanischen Reich gezwungen waren auf die Strukturen zuzugreifen, die aus der Gesellschaftsstruktur herausgingen und auf primordialen Beziehungen ruhten.<sup>510</sup> Mit den Partnerschaften mit ethnischen und religiösen Mitbrüdern oder Verwandten konnten die Minderheiten aus dem Osmanenreich mit verbreiteter Diaspora viele Gefahren des internationalen Fernhandels beseitigen oder wenigstens mindern. Daher ist es kein Wunder, dass alle Völker, die entlang der Handelsrouten zerstreut waren, viele Ähnlichkeiten in dieser Hinsicht zeigten.<sup>511</sup>

In einem solchen Netzwerk konnte man eher auf den Aufstieg und Schutz rechnen.<sup>512</sup> Für einen Händler konnte eine Gemeinde seiner Landsleute, die sich mit örtlichen Bräuchen besser auskannte und Beziehungen zu verschiedenen lokalen Amtsträger pflegte, z.B. im Falle eines Raubes Hilfe leisten oder Informationen über die geraubte Waren sammeln. Im schlimmsten Fall konnten sie wenigstens seelische Unterstützung anbieten und man konnte sich damit trösten in einem solchen Fall nicht sich alleine überlassen zu sein. Die Hilfe solcher ethnischen Netzwerke zeigte sich insbesondere beim Austausch bzw. Freikauf der Gefangenen. Die Gefangenen wurden in

<sup>506</sup> Barendse, Trade and State in the Arabian Seas, 186.

<sup>507</sup> Hanna, Making a Big Money, 26-28.

<sup>508</sup> Hanna, Making a Big Money, 31.

<sup>509</sup> Hanna, Making a Big Money, 28.

<sup>510</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 519, 526.

<sup>511</sup> Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 327.

<sup>512</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 525, 541.

erster Linie von eigenen religiösen Mitbrüdern befreit wie z.B. der Trinitarierorden. Ein fremdes Netzwerk konnte dabei gegen Bezahlung ebenso aktiviert werden.<sup>513</sup>

Eine Charakteristik der ethnischen Handelsnetzwerke war auch ein internes Rechtssystem, das grenzübergreifend wirkte. Im Osmanischen Reich wurden neben der vorherrschenden auf der Scharia basierenden Gesetzgebung, auch andere ethnische, religiöse und regionale Rechtssysteme toleriert, wobei die Scharia hierarchisch allen anderen übergeordnet war. Die Entscheidungen der Gerichte verschiedener Ethnien, galten nicht außerhalb dieser Gruppe und konnten nicht die Entscheidung eines Kadis beeinflussen. Trotzdem konnte die eigene Gerichtsbarkeit von Vorteil sein und die Einmischung der osmanischen Behörde erübrigen. Andererseits war diese gruppenbezogene Gerichtsbarkeit oft international. Die Entscheidung eines Rabbis galt in Thessaloniki oder Venedig egal, wo er wohnte. Gleichfalls war die Entscheidung eines Kadis zumindest theoretisch ebenso wirkungsvoll in Belgrad, Kairo, Mekka oder irgendeiner Stadt des Mogulreiches.<sup>514</sup> Für die Armenier hieß das ebenso, dass sie ihre Streitfälle gleich in Neu Julfa, Delhi oder Lhasa innerhalb der eigenen Nation beilegen konnten.<sup>515</sup>

Obwohl das ethnische Handelsnetzwerke eine Anpassung unter den spezifischen Umständen war, die gewisse Lösungen für die osmanischen Händler hervorbrachte, hatte sie freilich auch Nachteile und war gleichzeitig eine Begrenzung für das Geschäft. Die ethnische Gruppierung verursachte die Aufteilung des Marktes und der Warenarten nach diesem Prinzip und führte zu Formierung der Oligopolen. Durch die Formierung solcher Kartelle wurden die Juden z.B. im Handel mit Wolle und Häuten sowie im Import der Waren aus Europa dominant.<sup>516</sup> Die Kartelle mit Gilden erhöhten jedoch die Inflation und den Preisdruck, die im 16. Jahrhundert ohnehin stark ausgeprägt waren.<sup>517</sup> Die Tatsache, dass die Gemeinden einer Gruppe entlang der Karawanenrouten zu finden waren, machte es möglich, dass die Kaufleute ihre Wechsel bei ihren Religions- oder Nationsmitbrüder immer ins Bargeld umtauschen können.<sup>518</sup> Trotzdem waren die Kosten der Kreditierung innerhalb der eigenen ethnischen Gruppe oft deutlich höher.<sup>519</sup>

Durch die Segmentierung des Marktes und das teure Kapital wurden die Tätigkeiten der Kaufleute stark begrenzt. Sogar unter den reichsten Kaufleute und Netzwerken war die Skala der

<sup>513</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 526f.

<sup>514</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 528-531.

<sup>515</sup> Barendse, Trade and State in the Arabian Seas, 185.

<sup>516</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 535f.

<sup>517</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 537.

<sup>518</sup> Barendse, Trade and State in the Arabian Seas, 185.

<sup>519</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 532, 541.

Aktivitäten relativ niedrig. In einem solchen Netzwerk gab es keine massiven Formen der geschäftlichen Vereinigung. Der Maximum waren die Partnerschaften zwischen den einzelnen Händlern. Es war nicht nur so, dass kein großes Handelsunternehmen existierte, sondern es auch keine Voraussetzung für eine etwaige Gründung gab. Der westeuropäische Kapitalismus fand hingegen eine effektive Lösung für solche Probleme und das war die Aktiengesellschaft. Die Aktiengesellschaft löste das Problem der Finanzierung, indem die Kosten auf Tausende von Kleininvestoren verteilt wurde. Dadurch wurde gleichzeitig auch das Risiko aufgeteilt. Mit diesem Kapital konnten auf der anderen Seite Hunderte Händler finanziert werden. Diese Unternehmen konnten so viel Geld ansammeln wie keine andere Handel treibende Institutionen.<sup>520</sup>

Der Rahmen für so eine wirtschaftliche Entwicklung wurde in sozialen Änderungen erreicht. Die Stärkung der Bourgeoisie ermöglichte die Entwicklung des Konzeptes des Staatsbürgers, wo die Menschen als politische Subjekte betrachtet wurden und nicht die ethnischen und religiösen Gemeinschaften, wie im Osmanenreich. Das ethnische Handelsnetzwerk war eine Folge der Segmentierung innerhalb der Gesellschaft, weshalb es auch widersprüchlich zur Aktiengesellschaft war, die eigentlich durch die Erreichung der höheren Kohärenz in der Gesellschaft entstand.<sup>521</sup>

Die Stärke der westlichen auf Aktiengesellschaften basierten Handelsunternehmen lag gerade darin, dass sie nicht sozial, ethnisch oder religiös geprägt waren. Sie hingen nicht von den ethnischen Diaspora ab, sie hatten ein rationelles System für die Rekrutierung, Ausbildung und Absendung der Mitarbeiter zur Verfügung, das vor allem auf geschäftsbedingten Kriterien beruhte. Die Entstehung dieser Organisation wurde auf die Herausforderungen des internationalen Handels ausgerichtet. Die ethnische bzw. religiöse Verbindung als Modell konnte nicht allen Herausforderungen des Handels unter verschiedenen geografischen Bedingungen von Venedig und Lwiw bis Isfahan und Molukken sowie den verschiedensten Bereichen wie Fern- oder Lokalhandel entsprechen. Obwohl sie Absatzmärkte schufen, konnten sie für sich keine übergreifenden Lösungen in Form von neuen Organisationsmethoden finden.<sup>522</sup> Die Konkurrenzfähigkeit der osmanischen Kaufleute sank deutlich wegen der Gilden und der ethnisch- und religiös basierte Handelsnetzwerke.<sup>523</sup>

In der Konfrontation zwischen dem Modell des ethnischen Netzwerkes und der

---

<sup>520</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 541f.

<sup>521</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 541.

<sup>522</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 541f.

<sup>523</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 537.

Aktiengesellschaften wie English Levant Company gewann die letztere. Eine Aktiengesellschaft war nämlich imstande, die Wollkleidung im Osmanenreich zu Dumpingpreisen zu verkaufen, da die Verluste mit dem Verkauf von Seide in London gedeckt wurden. Eine solche Operation konnte schwer im Rahmen einer ethnischen Partnerschaft ausgeführt werden. Während die ethnischen Netzwerke oft das Geschäft durch religiöse oder ethnische Aspekte begrenzten, spielte das bei einer Aktiengesellschaft, die nur durch die Profitmaximierung geführt wurde, gar keine Rolle.<sup>524</sup>

Ein eklatantes Beispiel für den Unterschied der beiden Systeme und der institutionellen Überlegenheit Europas, ist die schon genannte Familie Abu Taqiyya aus Kairo. Mit dem Tod des Vaters begannen seine Söhne getrennt Handel zu betreiben, was den ersten Zerfall seines Unternehmens bezeichnete.<sup>525</sup> Einer der Söhne schuf es zu einem der prominentesten Händler Kairos. Als er starb, starb jedoch sein Unternehmen mit ihm. Das geschah, weil Ismael Abu Taqiyya selbst das Unternehmen war. In Europa wurde mit dem Tod eines Aktionärs oder eines Geschäftsführers nicht das ganze Unternehmen gelähmt. Die Ursache dafür war seine Institutionalisierung. Etwas, was im Osmanenreich nicht passierte.<sup>526</sup>

## 4.5 Corps diplomatique

Ein großer Unterschied zwischen den Osmanen und ihren Handelspartner aus Europa waren die diplomatischen Repräsentanten. Dabei sollte man beachten, dass die Rolle der Diplomaten nicht so streng von jener der Konsuln, wie es heute der Fall ist, zu unterscheiden war. Der diplomatische Vertreter in Istanbul konnte in erster Linie als Botschafter betrachtet werden Linie, da er sich im Zentrum der osmanischen politischen Macht befand. Die Anwesenheit der Diplomaten aus den mediterranen Seerepubliken in der Levante hatte eine lange Tradition, die im Osmanischen Reich fortgesetzt wurde. Nachdem die Handelsabkommen mit den Staaten aus Westeuropa vereinbart wurden, schlossen sich ihre Diplomaten auch diesem *corps diplomatique* in der Levante an.

Die Tätigkeit der ersten Diplomaten im Osmanenreich ist eng mit den Händlern verbunden. Die Händlergemeinschaften wurden von den Osmanen als Millets oder Taifes bzw. als autonome Gruppen gesehen. Die Konsuln oder sein Stellvertreter wurden auch als die Oberhäupter dieser

<sup>524</sup> Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 542.

<sup>525</sup> Hanna, Making a Big Money, 32.

<sup>526</sup> Hanna, Making a Big Money, 39f.

Gruppen betrachtet.<sup>527</sup> Die Konsuln erhalten vom Sultan den Berat, der Privilegien dieser Gemeinschaften bestätigte und die Kooperation der osmanischen Amtsträger beim Ausüben seines Amtes verlangte.<sup>528</sup> Diesem Dokument wurde meistens eine Zusammenfassung der Ahdname hinzugefügt, die als Richtlinien für die Aktivitäten der Konsuln dienten.<sup>529</sup>

Resultierend aus den byzantinischen Erfahrungen wollten die Osmanen diesen Gemeinschaften nicht erlauben, sich als unabhängige Gruppen zu konstituieren und ihnen auf keinen Fall territorialen Rechte zugestehen. Sogar die ständigen Botschafter wurden als simple Vertreter ihres jeweiligen Millets betrachtet. Erst am Anfang des 17. Jahrhunderts nach einer längeren Periode der französischen und englischen Kapitulation und als die osmanische Abhängigkeit vom Westen im Wachsen begriffen war, bekam die europäische Vorstellung von der Extraterritorialität Vorrang, sodass die Konsuln und die ausländischen Gemeinschaften mit dem Botschafter als Oberhaupt, als Subjekte der ausländischen Regierungen akzeptiert wurden. In den späteren Kapitulationen bekamen die Konsuln als die Stellvertreter des Botschafters auch volle Immunität.<sup>530</sup> Die Immunität bezog sich auf den Konsul selbst sowie seine Diener und Tiere, was sowohl in seiner Residenz als auch unterwegs galt. Für eigene Güter musste der Konsul keinen Zoll bezahlen.<sup>531</sup> Sie konnten das osmanische Hilfspersonal wie Janitscharen einstellen und im Osmanenreich relativ frei reisen. Der venezianische Konsul in Aleppo reiste z.B. oft nach Iskenderun, Jerusalem oder Tripoli.<sup>532</sup>

Anfangs waren die diplomatischen Vertreter stark durch Kaufleute beeinflusst, da schon die Nominierung insbesondere bei den Engländern und Franzosen von den Handelsunternehmen abhängig war. Erst im Laufe des 17. Jahrhunderts wurden die Konsuln und Botschafter zu den vom Staat bezahlten Agenten.<sup>533</sup> Kein Konsul konnte beispielsweise ohne Zustimmung des Direktors der Handelsgesellschaft heiraten.<sup>534</sup> Der Alltag der Konsuln war immerhin mit den Kontakten mit den

<sup>527</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 190.

<sup>528</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 190; vgl. Faroqhi, The Venetian presence, 319; Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 87f; Miović, Dubrovačka republika u spisima, 86; Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 208.

<sup>529</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 319.

<sup>530</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 190; Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 271.

<sup>531</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 208.

<sup>532</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 341.

<sup>533</sup> Robert Mantran, Foreign Merchants and the Minorities in Istanbul during the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: Benjamin Braude, Bernard Lewis (Hg.), Christians and Jews in the Ottoman Empire. The Functioning of a Plural Society. Band I: The Central Lands (New York/London 1982) 127-137, hier 131.

<sup>534</sup> Bent, The English in the Levant, 658.

Händlern geprägt, die nicht nur geschäftlich waren. Der venezianische Konsul in Aleppo kümmerte sich z.B. um die Versorgung der venezianischen Gemeinde. Er verkaufte Fleisch (zwar nach selbstbestimmten Preis) oder stellte den Bäcker oder Schneider ein. Von den Osmanen wurden sogar die in Aleppo angesiedelten Venezianer als Teil des Haushaltes vom Konsul gesehen. Das wurde möglicherweise dadurch gestärkt, da sie alle in zwei Hans wohnten.<sup>535</sup>

Die ausländischen Vertreter in Istanbul hatten vor allem eine diplomatische Rolle, obwohl sie auch mit den Konsularaufgaben betraut wurden. Die in den osmanischen Provinzen anwesenden Konsulen hatten dagegen hauptsächlich mit den praktischen Problemen im Alltag der Kaufleute zu tun. Die Konsulen überwachten nämlich die Tätigkeit der Kaufleute im Gebiet unter ihrer Jurisdiktion. Sie sollten die importierten Waren registrieren und dementsprechend die Gebühren für sich selbst und den Botschafter einkassieren. Kein Schiff aus ihrem Land durfte den Hafen ohne ihre Erlaubnis verlassen. Sie legten die Streitfälle zwischen ihren Landsleuten bei.<sup>536</sup> Die Informationen über die Bedingungen auf dem Markt, Karawanen sowie internationalen Beziehungen und lokalen Umständen zu versammeln, war ebenso einer der Hauptaufgaben des Konsuls.<sup>537</sup>

Die Rechtsprechung war eine wichtige Befugnis der Konsulen. Ein wichtiger Aspekt der levantinischen Handelsabkommen war nämlich das Prinzip *actor sequitur forum rei*, was hieß, dass im Allgemeinen die Europäer vor dem Konsul und die Moslems vor dem Kadi angeklagt werden mussten. Die Streitfälle zwischen verschiedenen europäischen Nationen wurden dementsprechend auch vor den Konsul des Angeklagten gebracht. In den Kapitulationen für Frankreich und danach für England sowie die Niederlande wurden alle Fälle, sogar die Kriminalfälle, der konsularen Gerichtsbarkeit überlassen, solange ein fremder Staatsbürger oder Moslem nicht betroffen war.<sup>538</sup> Die Kriminalfälle und Konflikte, in die die Moslems involviert waren, mussten jedoch vor den Kadi gebracht werden. Die gerechte Behandlung der Ausländer vor den osmanischen Gerichten wurde aber sehr stark beachtet und viele Paragraphen in den Kapitulationen bezogen sich darauf. Seit der venezianischen Kapitulation von 1521 konnte beispielsweise kein Angeklagter vor dem Kadi ohne Dragoman angehört werden.<sup>539</sup>

Die Streitfälle unter den Venezianern wurden von ihrem Bailo beigelegt ohne Einmischung

<sup>535</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 341.

<sup>536</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 208.

<sup>537</sup> Arbel, Operating Trading Networks, 28; vgl. Miović, Dubrovačka republika u spisima, 51.

<sup>538</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 40f.

<sup>539</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 191; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 204.

der lokalen Gerichte. Auch wenn einer der Seiten zum Kadi gehen will, war das untersagt, wobei die Fälle, die den Bailo selbst involvierten nur in Istanbul entschieden werden konnten. Damit wurde der Bailo teilweise in die osmanische Gerichtsstrukturen miteinbezogen. Diese Sache war für die osmanischen Amtsträger manchmal schwer zu akzeptieren, worauf die Mahnungen von der Zentralverwaltung hinweisen.<sup>540</sup> Solche Rechte wurden den Ragusanern nicht gegeben. Lediglich in der Ahdname von 1442 gab es eine solche Klausel, die aber nie wieder wiederholt wurde. Das liegt wahrscheinlich am speziellen Status Dubrovniks. Die Abwesenheit dieser Regelung bot die Möglichkeit für die Ragusaner, einen Fall zum Kadi zu bringen. Solche Vorfälle geschahen, obwohl sie vom ragusanischen Senat streng untersagt wurden.<sup>541</sup>

Die Konsuln bezogen ihren Unterhalt hauptsächlich aus den Gebühreneinnahmen. Das Vorbild dafür waren die Venezianer mit ihren Konsulargebühren (italienisch *cottimo* und *bailaggio*).<sup>542</sup> Die ragusanischen Konsuln kassierten ebenso eine Gebühr von allen ragusanischen Bürger im Hafen, wo sie residierten oder einen Agenten hatten. Es wurde eine Gebühr für jedes Schiff (abhängig von der Größe) und zusätzlich 2% von den importierten oder exportierten Waren eingehoben bzw. 0,5% falls die Waren für die Stadt Dubrovnik vorgesehen waren.<sup>543</sup> Später wurden die Gehälter für die Diplomaten vom Staat bestimmt, was sich in erster Linie auf die Westeuropäer bezieht. Der niederländische Botschafter in Istanbul z.B. hatte ein Gehalt von 12.000 Pfund jährlich und zusätzlich einen Anteil an den Konsulartaxen, die auf Chios, Zypern und in Izmir bezahlt wurden. Diese Gebühr verlangten die niederländischen Konsuln für alle Waren, die auf niederländischen Schiffen transportiert wurden.<sup>544</sup> Dass eine solche Praxis sehr exzessiv sein konnte, zeigt der Fall des niederländischen Konsuls in Izmir Jacob van Dam, der so eifrig war, dass die Kaufleute aus Leiden im Jahr 1673 seine Absetzung verlangten, da seine Tätigkeit ihrer Meinung nach sowohl den Kaufleuten als auch den staatlichen Beziehungen mit dem Osmanenreich Schaden zufügte. Aus solchen Gründen praktizierten die Kaufleute, unter den Flaggen anderer Nationen zu segeln, um die Bezahlung der Abgaben zu vermeiden.<sup>545</sup>

Eine andere Art die konsularen Einnahmen zu erhöhen, war es, die eigene Jurisdiktion auf die Staatsangehörigen anderer Länder auszudehnen. Die Franzosen, als die ersten Westeuropäer mit

---

<sup>540</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 329.

<sup>541</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 41.

<sup>542</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 335.

<sup>543</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 69.

<sup>544</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 207.

<sup>545</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 212.

der Kapitulation, hatten das Recht alle westlichen Christen mit der Ausnahme der Venezianer im Osmanenreich zu vertreten, worauf sie auch bestanden.<sup>546</sup> Die anderen Konsuln wie z.B. die niederländischen versuchten ebenso ihre Kundschaft nicht nur unter den eigenen Landsleute zu erweitern, sondern möglichst viele Kaufleute einzubeziehen.<sup>547</sup> Die Ragusaner als eine kleine Gruppe hatten diesbezüglich oft Probleme mit den anderen europäischen Konsuln, die von ihnen rechtswidrig Gebühren verlangten. In Alexandrien wurden sie beispielsweise oft von den französischen und katalanischen Konsuln in ihren Rechten usurpiert.<sup>548</sup> Die ragusanische Stellung in solchen Fällen war, dass sie als Haratschzahler nicht von ausländischen Diplomaten vertreten sein konnten, was die Osmanen ausnahmslos unterstützten.<sup>549</sup>

Die Bedeutung der konsularen Tätigkeit zeigte sich im Alltag der Kaufleute. Da die Konsuln die Oberhäupter der jeweiligen ausländischen Gemeinde waren, waren sie die offiziellen Ansprechpersonen im Kontakt mit den Osmanen oder anderen europäischen Nationen. Besonders wichtig waren sie, da viele praktische Entscheidungen auf einem provinziellen Niveau – nicht selten ohne Absicht auf Kapitulation – getroffen wurden. Die lokalen Machthaber waren oft für die Durchführung der Kapitulation wichtiger als die Zentralverwaltung in Istanbul, wie viele Beispiele zeigen. Es war daher oft viel bequemer sich mit lokalen Eliten zu arrangieren als auf die Antwort im Fall einer Streitfalles zu warten. Sogar im Fall eines günstigen Rechtsspruches verlor man viel Zeit auf die Antwort wartend und selbst dann war noch die Durchführung dieser Entscheidung nicht immer gewährleistet.<sup>550</sup> Es war nicht nur geboten, gute Verhältnisse mit den provinziellen Machthabern zu pflegen, sondern ebenso mit den niedriger positionierten Beamten wie Zollbeamten oder Agenten des Steuerpächters, mit denen die ausländischen Kaufleute im täglichen Kontakt standen. Solche Menschen hatten auch gewisse Freiheit in ihrem Handeln wie z.B. die Steuerpächter, die solange sie laut ihrem Vertrag in den Fiskus einzahlten, nicht so streng kontrolliert wurden.<sup>551</sup>

<sup>546</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 39. In der französischen Kapitulation von 1581 wurden Genueser, Engländer, Portugiesen, Spanier, Katalanen, Sizilianer und Florentiner und 1594 Spanier, Portugiesen, Genueser, Ankonitaner und Florentiner bestimmt, als jene die unter der französischen Flagge im Osmanenreich segeln müssen. In beiden Fällen wurden auch die Ragusaner in dieser Gruppe aufgezählt, obwohl sie in Wirklichkeit unter eigener Flagge segelten. In der Kapitulation von 1604 wurde zu diesen Nationen auch Neapel zugeordnet, obwohl es jetzt die französische Flagge benutzen konnte, aber dazu nicht verpflichtet war. Ibid., 40.

<sup>547</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 211.

<sup>548</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 39, 68; vgl. Miović, Dubrovačka republika u spisima, 88; Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 88.

<sup>549</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 39.

<sup>550</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 271f.

<sup>551</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 313.

Die lokalen politischen und ökonomischen Eliten hatten aber auch Interesse mit den Konsuln zusammenzuarbeiten.<sup>552</sup> Eine mittlere Ebene der Provinzgouverneurs und Kadis und vor allem Steuerpächter, Janitscharen und anderer Kontrolleure, deren Unterhalt direkt aus verschiedenen Abgaben der Händler bezogen wurde, waren daran interessiert, ihnen in ihrem Geschäft behilflich zu sein. Eine solche Organisation der Staatsmacht in mehreren Niveaus schuf eine Kluft, die die Möglichkeit bot, eine von Istanbul nicht abgesegnete Interaktion zu realisieren. Daher konnten sich des öfteren die einheimischen moslemischen und nicht-moslemischen Kaufleute in Getreideschmuggel mit den Venezianern einlassen.<sup>553</sup>

Ohne Hilfe des Konsuls konnten die Kaufleute beträchtliche Schwierigkeiten haben. Im Jahr 1539 berichtet der venezianische Händler und Agent Alvise Filareto über große Schwierigkeiten der französischen Kaufleute in Syrien, da sie dort zu dieser Zeit keinen Konsul hatten. Ihnen wurden von den lokalen Behörden Probleme gemacht und sie mussten sich an den Sultan direkt wenden, was insgesamt drei Monate dauerte.<sup>554</sup> Die legalen und illegalen Taxen waren oft ein Grund für die Streitigkeiten zwischen den venezianischen Kaufleuten und Osmanen. Daneben gab es ein ständiges Tauziehen um die Waren, deren Export verboten war.<sup>555</sup> Die Probleme gab es mit den Steuerpächtern und ihren Agenten, da sie ihren Profit oft rechtswidrig maximieren wollten.<sup>556</sup> Daher ist es kein Wunder, dass die immer pragmatischen Venezianer 1578 bald nach der Beendigung des Krieges um Zypern versuchten, eine Konsulat in Larnaka zu gründen.<sup>557</sup>

Da die Dienste des Konsuls für die problemlose Abwicklung der Geschäfte der Kaufleute unersetztlich waren, war es für die Staaten, die in der Levante aktiv waren, erforderlich, ein breites Netz von Konsularvertretungen zu haben.<sup>558</sup> Venedig war in der Levante seit dem frühen Mittelalter aktiv. Noch am Anfang des 17. Jahrhundert verlor das venezianische Netz der Konsularvertretungen nicht an Umfang. Neben dem Bailo in Istanbul, der zugleich als Botschafter fungierte, waren die Konsuls in Aleppo, Alexandrien, Tripoli und Iskenderun die prominentesten von ihnen. Der Konsul in Aleppo wurde von den Osmanen oft als *baylos* adressiert, genau wie jener in Istanbul, was deutlich auf seine Wichtigkeit hinweist. Ihre Konsulate waren grundsätzlich in den Hafenorten zu

<sup>552</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 272.

<sup>553</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 312.

<sup>554</sup> Arbel, Operating Trading Networks, 32.

<sup>555</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 320; vgl. Constantini, Venetian Trade and the Boundaries, 39.

<sup>556</sup> Daniel Goffman, Jews in Early Modern Ottoman Commerce. In: Avigdor Levy (Hg.), Jews, Turks, Ottomans. A Shared History Fifteenth Through the Twentieth Century (Modern Jewish History, Syracuse 2002) 15-34, hier 25.

<sup>557</sup> Constantini, Venetian Trade and the Boundaries, 39.

<sup>558</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 311.

finden und seltener im Inneren. Nur jene in Ankara und Aleppo (davor in Damaskus, s.u.) waren die nennenswerte Ausnahmen von dieser Regel.<sup>559</sup>

Viele von diesen Konsulaten befanden sich im ehemaligen Besitz Venedigs oder von Inseln, die auf bedeutenden Routen lagen, wie beispielsweise auf Chios, Naxos oder Zypern, von wo im 17. Jahrhundert Baumwolle exportiert wurde. Ein Beispiel dafür ist auch das Konsulat in Gallipoli (osm. Gelibolu), das lediglich als Hilfe bei der Passage dieses Zollpunktes diente, falls es zu Problemen mit den osmanischen Behörden kommen sollte. Da der Umfang des Verkehrs dort außergewöhnlich war, gab es viele Möglichkeiten für den gelegentlichen Missbrauch, weshalb die Konsularhilfe oft in Anspruch genommen wurde.<sup>560</sup> Die Konsulate befanden sich nicht nur auf den Routen sondern folgten ihnen gleichfalls. Das venezianische Konsulat in Damaskus wurde beispielsweise nach Aleppo übersiedelt, als diese Stadt für den Handel in der Levante bedeutender wurde.<sup>561</sup>

Das diplomatische Netz der Ragusaner war in Hinblick auf die Größe ihrer kleinen Republik sehr stark. Wie Venedig hatte Dubrovnik auch schon sehr bald Konsuln in den Städten der Levante. Die ragusanischen Diplomaten sind in einigen Städten der Levante schon im 14. Jahrhundert nachweisbar und ihre Aktivität wurde mit der Ankunft der Osmanen nicht unterbrochen.<sup>562</sup> In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatten die Ragusaner in Europa 44 und in der Levante 6 Konsulate.<sup>563</sup> In der Levante war das Konsulat in Alexandrien am wichtigsten. Der ragusanische Konsul in Alexandrien, der vom Sultan Selim I. als gleich dem Bailo von Venedig und Genua bestätigt wurde, war auch für Syrien zuständig, obwohl die Ragusaner in diesen Gebieten zeitweise von den anderen Konsuln vertreten wurden. In Alexandrien hatten sie auch eine Karawanserei, von der sie im Jahr 1600 behaupteten, dass sich bereits seit 200 Jahren in ihrem Besitz befand.<sup>564</sup> In Dubrovnik selbst residierten wiederum die Konsuln von Spanien, Frankreich und Toskana.<sup>565</sup>

Interessanterweise hatten die Rasuaner aber keinen ständigen diplomatischen Vertreter in Istanbul. Die ständige Konsularvertretung von Dubrovnik in Istanbul wurde erst 1688 gegründet.<sup>566</sup>

<sup>559</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 330-332.

<sup>560</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 331f.

<sup>561</sup> Lane, The Mediterranean Spice Trade, 50.

<sup>562</sup> Biegman, The Turco-Ragusian Relationship, 36-38.

<sup>563</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 50.

Zur Zeit von Murad III hatte Dubrovnik die Konsuln in Alexandrien, Vlora und Chios sowie im Westen in Ancona, Barletta, Bari, Trano, Ortona, Palermo, Messina, Neapel, Livorno, Genua, and Cádiz. Biegman, The Turco-Ragusian Relationship, 38; vgl. Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 89.

<sup>564</sup> Biegman, The Turco-Ragusian Relationship, 67.

<sup>565</sup> Biegman, The Turco-Ragusian Relationship, 35-38.

<sup>566</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 44.

Die diplomatischen Angelegenheiten wurden dort von gelegentlichen Gesandten erledigt. Die Gesandten wurden sowohl nach Istanbul als auch zu den benachbarten Beyler- und Sandschakbeys geschickt. Diese Menschen waren meistens gewöhnliche Bürger und Kaufleute, die mit diplomatischen Missionen vom Senat beauftragt wurden. Der Anlass war oft ein offizielles Ereignis wie Thronbesteigung oder die Beschneidung des Thronfolgers, wenn Geschenke abgesendet wurden.<sup>567</sup>

Die wichtigste Mission war jene der zwei Gesandten,<sup>568</sup> die den Tribut nach Istanbul brachten. Sie besuchten dabei die ragusanischen Kolonien und Ansiedlungen zwischen Dubrovnik und Istanbul, um die dort existierenden Streitfälle beizulegen. Da sie selbst die Kaufleute waren, nutzten sie diese außerordentliche Chance für ihr eigenes Geschäft, da sie Immunität genossen. Diese Gesandten wurden neben der Übergabe von Tribut auch vom Senat beauftragt, die Gelegenheit zu nutzen, um die laufenden Anliegen mit dem Sultan und anderen Würdenträger zu besprechen. Zu diskutierende Problemen, die Ansprechpersonen dafür sowie der Ablauf der Verhandlungen wurden sehr detailliert in den Instruktionen vom Senat festgelegt. Es wurden auch die Geschenke und „Geschenke“ in Geld und Naturalien vorgeschrieben und bestimmt, wer was bekommen sollte, vom Sultan bis zum *quello che conta gli denari del tributo*. Die wichtigen Amtsträger, die nicht mehr im Amt waren, wurden trotzdem beschenkt, da es passieren konnte, dass sie wieder einmal eine wichtige Funktion inne haben könnten, wie es z.B. mit Siyavuş Pascha der Fall war.<sup>569</sup>

Während des 16. und 17. Jahrhunderts waren diese Gesandten aus Dubrovnik, wenigstens offiziell allem Anschein nach, im Rang des westeuropäischen und italienischen Botschafters in Istanbul. Die Hohe Pforte wollte die Kontakte zwischen ihnen verringern, was auch der Wunsch der ragusanischen Regierung selbst war. Daher befand sich ihre Unterkunft in Phanar und nicht in Pera, wo die anderen Diplomaten wohnten.<sup>570</sup> Das heißt natürlich nicht, dass es gar keine Kontakte gab. Die Ragusener nutzten diese Anlässe, besonders die einflussreichen Diplomaten wie den französischen Botschafter zu kontaktieren. Die Treffen mit den osmanischen Amtsträgern und Sultan selbst waren selbstverständlich.<sup>571</sup> Den Gesandten assistierte dabei immer ein offizieller Dragoman, der die Treffen arrangierte, ihnen beiwohnte und manchmal bei der Überreichung der

<sup>567</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 36.

<sup>568</sup> Serb. *poklisar, poklisari*.

<sup>569</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 36-38.

<sup>570</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 38.

<sup>571</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 94.

Bittschriften vermittelte. Diese Person war ebenso ein Ragusaner, der jahrelang türkisch studiert hatte und sich mit den lokalen Gegebenheiten und Bräuchen auskannte. Solche Menschen wurden oft zu Konsuln ernannt.<sup>572</sup> Die Gesandten setzten nach der Übergabe von Tribut und der Audienz beim Sultan mit ihrer diplomatischen Mission fort und erledigten ebenso die Angelegenheiten aus dem Konsularbereich, da es in Istanbul keinen ragusanischen Konsul gab.<sup>573</sup>

Die ragusanischen Konsuln wurden allgemein vom Senat unter den Patriziern auf eine Periode von vier Jahren gewählt. Wie im Fall der anderen Konsuln wurden sie vom Sultan in ihrem Amt bestätigt.<sup>574</sup> Mit der konsularen Tätigkeit waren nicht selten die gewöhnlichen Kaufleute beauftragt, obwohl sie zu dieser Funktion offiziell nicht ernannt wurden. Ein solcher Fall ist Nicolo Prodaneli in Pera, der zwischen 1577 und 1581 in den *Acta Sanctae Mariae Maioris* ein Dutzend Briefe über seine Bemühungen die Ragusaner aus der Gefangenschaft zu erlösen, hinterließ. Die Konsuln Dubrovniks waren auch nicht immer Ragusaner. In Athen hatte diese Funktion ein gewisser Polyhroni, der gleichzeitig als niederländischer Konsul agierte. In Vlora war das ein Jude, der nicht viel Vertrauen von der Seite des Senats genoss und dem ragusanischen Gesandten, der dort das Getreide kaufen sollte, wurde geraten, ihm nicht zu glauben, aber doch die Freundlichkeit zu fingieren, da der Konsul eher ein osmanischer Mann war.<sup>575</sup>

Das Recht auf die Unterhaltung der Konsulate im Osmanischen Reich ist ein Beweis der besonderen Stellung der Ragusaner, die dadurch nicht als Reaya und gewöhnliche Haratschzahler betrachtet wurden. Dieses Recht wurde Dubrovnik stillschweigend anerkannt, da es in der Ahdname nicht erwähnt wird. Obwohl die anderen tributpflichtigen Territorien (Moldawien, Siebenbürgen, Khanat von Krim, die Barbaresken Staaten) auch Vertreter in Istanbul hatten, hatten die Ragusaner im Unterschied zu ihnen die Diplomaten auch in europäischen christlichen Staaten. Dieses Recht wurde Dubrovnik nie offiziell zugestanden. Trotzdem wurden die Beziehungen zu den anderen Staaten von der Hohen Pforte toleriert und auf keine Weise begrenzt oder gelenkt. Das ging so weit, dass Dubrovnik die Beziehungen mit den Feinden der Osmanen sogar während der Kriegshandlungen unterhielt. In der späteren Zeit schrumpfte das ragusanische Netz der Konsularvertretungen wegen der erhöhten Aktivität der Westeuropäer. Zum starken Verfall kam es aber nach dem Erdbeben im Jahr 1667.<sup>576</sup>

<sup>572</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 38.

<sup>573</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 44.

<sup>574</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 86; vgl. Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 87f.

<sup>575</sup> Biegman, The Turco-Ragusan Relationship, 40.

<sup>576</sup> Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital, 88-91.

Dieses gut entwickelte diplomatische System der mediterranen Seerepubliken diente den Westeuropäern als Vorbild und sie folgten ihnen hauptsächlich beim Aufbau eines eigenen Konsularnetzes. Sie konnten zusätzlich auf starke institutionelle Unterstützung der Handelsunternehmen und der Bourgeoise aus ihrem Heimat rechnen.<sup>577</sup> Bald konnte man ihre wirtschaftliche Expansion und Überlegenheit auch in der Diplomatie erkennen. Die Cottimo und Bailaggio, die Haupteinnahmen des venezianischen Konsuls fielen gewaltig, als die venezianischen Kaufleute begannen, die englischen Schiffe zu benutzen, weshalb die Konsuln der Serenissima ohne Geld für ihre Aktivitäten blieben.<sup>578</sup>

Im Unterschied zu den Europäern hatten die Osmanen im 16. und 17. Jahrhundert keine ständigen diplomatischen Vertreter in Europa. Zu gewissen Anlässen wurden die Gesandtschaften entsandt. In Venedig erschienen die osmanischen Gesandten zum ersten Mal im Jahr 1384. Die osmanische Anwesenheit in dieser Stadt ist aber meistens in Form von Seeleuten und Kapitänen belegt.<sup>579</sup> Während des 16. und in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts kamen osmanische Gesandte fast jedes Jahr nach Venedig. Diesen Menschen waren manchmal diplomatische Missionen anvertraut, aber sehr oft wurden sie damit beauftragt, die Botschaften zu überbringen und Waren für den Hof und die hohen Amtsträger einzukaufen.<sup>580</sup> Einen ständigen Konsul in Venedig hatten die osmanischen Kaufleute nicht. In manchen venezianischen Gebieten wählten die Händler jedoch selbst einen Konsul, der auch als solcher von der Serenissima anerkannt wurde. Sie wurden aber erst im 18. Jahrhundert auch von den Sultanen durch Berat in ihrem Amt offiziell bestätigt. Die Anwesenheit des Gesandten des Sultans bot den osmanischen Händlern eine gewisse Sicherheit und sie versuchten oft, mit diesen Diplomaten zu reisen, da ihre Waren weder dem Export- noch dem Importzoll unterlagen. Die Venezianer arbeiteten freilich daran, diese Praktik zu unterbinden und suchten einen Weg, die Waren der Kaufleute von jenen des Gesandten zu trennen. Diese Gesandten brachten meistens viele Güter mit sich und kauften ebenso viel, sodass ihr Ankommen immer einen Preisanstieg auf Rialto verursachte.<sup>581</sup>

In Dubrovnik, das aus osmanischer Sicht als ein Teil des Reiches galt, gab es keinen Konsul. Der Zollbeamte vor dem Stadttor auf Ploče galt allerdings als inoffizieller Konsul und als solcher wurde er sowohl von den Osmanen als auch von den Ragusaner akzeptiert. Er vermittelte zwischen

<sup>577</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 208.

<sup>578</sup> Faroqhi, The Venetian presence, 335.

<sup>579</sup> Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic, 159.

<sup>580</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 4.

<sup>581</sup> Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade, 9.

den ragusanischen und osmanischen Behörden und kümmerte sich um die osmanischen Untertanen, ihre Pflichten und ihr Eigentum in Dubrovnik.<sup>582</sup>

Das Konsularnetz spielte eine wesentliche Rolle in der Handelsexpansion der Europäer. Durch dieses Netz konnte man Informationen bekommen und eigene Händler im fremden Land schützen. Die Osmanen unterhielten in Europa gar kein Konsularnetz, was einerseits mit den restriktiven Ansichten der Europäer diesbezüglich zu begründen ist, und andererseits waren die Osmanen als die Händler in Europa weniger aktiv. Die Ausnahme davon sind nur gewisse Städte in Italien. Dieser Mangel der Osmanen wird später viel mehr zur Ausprägung kommen. Der Handel ist ein Werkzeug, um die einheimische Produktion und Manufaktur anzukurbeln. Die Unterstützung des Handels durch den Staat und seine Expositur im Ausland in Form der Konsularvertretungen stärkt daher die gesamte Wirtschaft. Aus diesem Grund gelangen die Osmanen in ein Circulus vitiosus. Für die Entwicklung des Handels waren die Konsuln notwendig und dafür war der Handel wiederum die Voraussetzung. Die Initiative in einem solchem Fall, sollte vom Staat kommen und das Osmanische Reich war daran nicht interessiert. Solange der Transithandel und die lokale Manufaktur im Osmanenreich funktionierten, gab es keine Probleme. Als die europäische Industrialisierung zunahm und der Atlantik bedeutender als der Mittelmeerraum wurde, wurden die Folgen der Vernachlässigung dieses Aspektes der osmanischen Wirtschaft viel sichtbarer und spürbarer.

## 4.6 Der lange Weg in die Peripherie

Im Jahr 1878 trafen sich die Vertreter der europäischen Großmächte in Berlin. Obwohl die osmanischen Diplomaten auch eingeladen waren, fand das Treffen eher deswegen statt, um ihnen die Ergebnisse mitzuteilen als sie zu konsultieren. Der Berliner Kongress war eigentlich nur der Höhepunkt einer longue durée, in dem die osmanische Macht nicht mehr der Größe ihres Staates entsprach. Der Weg in die Peripherie bereiteten die Osmanen gerade im 16. und 17. Jahrhundert vor, als sie im Zenit ihrer Macht standen. Aus diesem Grund war die Schädlichkeit dieser Entscheidungen unauffällig, da ihre vollen Auswirkungen erst in späteren Jahrhunderten sichtbar wurden. Im Laufe dieser Zeit wurde die osmanische Wirtschaft in die Weltwirtschaft und den

---

<sup>582</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 94.

-markt inkorporiert und zwar in ihrer Peripherie. Diese Erscheinung sollte man jedoch nicht als ein abruptes Ereignis betrachten sondern als einen Prozess, der schrittweise erfolgte und dessen Grundstein im 16. Jahrhundert lediglich gelegt wurde.

Die vorher besprochenen Unterschiede in den Wirtschaftssystemen zwischen dem Osmanischen Reich und Europa waren der Rahmen für die Entwicklungen, die im Grunde die Peripherisierung des osmanischen Handels und der Wirtschaft insgesamt verursachten. Begleitende Entwicklungen und Aspekte waren ebenso wichtig und alle zusammen wirkten synergetisch.

Die Produktion im Osmanenreich charakterisierten die Gilden, die selbstverwaltete Vereine Professioneller aus der jeweiligen Branche unter der Aufsicht der Regierung waren. Der Konservatismus der Gilden war ein Hindernis für die Entwicklung der Wirtschaft im Osmanischen Reich. Sie hatten Monopol auf die Preissetzung und die Produktionsmittel. Erst im 18. Jahrhundert kommt es zur Schwächung dieses Monopols und im 19. Jahrhundert verschwindet es dann zur Gänze. Die Gilden verhinderten jede Innovation, Verbesserung und Veränderung der Werktechniken oder Herstellung besserer Produkten. Sie setzten ebenso die Produktionsquoten fest.<sup>583</sup>

In der Periode zwischen 1550 und 1650 blieb die osmanische Technologie daher relativ schwach entwickelt, weshalb sie auch nicht kostengünstiger sein konnte als die der Europäer.<sup>584</sup> In Italien wurden schon relativ früh in der Seidenbearbeitung sogenannte *orsoglio alla bolognese*<sup>585</sup> eingeführt, was sowohl die Kapazitäten als auch den Bedarf an Seide erhöhte.<sup>586</sup> Gerade der technologische Fortschritt in der italienischen Seidenmanufaktur verminderte die Preise und verbesserte die Qualität ihrer Produkte, sodass dieser Wirtschaftszweig im 17. Jahrhundert nicht von den Westeuropäern bedroht wurde.<sup>587</sup> Die Importe der Seide aus der Levante nach England wuchsen von 1621 bis 1721 um 275% als Folge der Anwendung von *orsoglio*.<sup>588</sup>

Die schwierige Zeit für die osmanische Manufaktur ist besonders nach dem Einstieg der Produzenten aus dem Westen Europas eingetreten. Ihre Erscheinung auf dem osmanischen Markt bezeichnete den Anfang des Unterganges bei ihren osmanischen Konkurrenten in Thessaloniki,

<sup>583</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 231; vgl. Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 89; Braude, Venture and Faith in the Commercial Life, 537; Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans, 344.

<sup>584</sup> Murat Çizakça, Price History and the Bursa Silk Industry: A Study in Ottoman Industrial Decline, 1550-1650. In: The Journal of Economic History 40, H. 3 (1980) 533-550, hier 547.

<sup>585</sup> Eine Art Seidenmühle.

<sup>586</sup> Çizakça, Price History and the Bursa Silk Industry, 539.

<sup>587</sup> Çizakça, Price History and the Bursa Silk Industry, 546.

<sup>588</sup> Çizakça, Price History and the Bursa Silk Industry, 539f.

Safed und Manisa.<sup>589</sup> Ihnen zugunsten war insbesondere die Politik der osmanischen Regierung keine Begrenzungen auf die Importe zu setzen.<sup>590</sup> Für die osmanische Textilmanufaktur stellten nicht nur die europäischen Unternehmen eine Gefährdung dar, sondern auch die Importe aus Indien, wo die Arbeitskräfte noch billiger waren.<sup>591</sup> Die osmanische Textilmanufaktur war jedoch bis ins 18. Jahrhundert aktiv, da die regionale Herstellung von größeren und billigeren Textilien (osm. *aba*) wie z.B. in der Region um Plowdiw besonders verbreitet war.<sup>592</sup>

Die Steigerung der Importe von Textilien war nur der Anfang. Im Laufe des 17. Jahrhunderts, mit der Zunahme des Handels mit dem Westen Europas, kam es in der Levante zur qualitativen Veränderungen im Handel. Die Manufakturproduktion verlagerte sich zunehmend aus dem Mittelmeerraum auf die europäische Atlantikküste, wobei die Osmanen immer mehr Fertigprodukte (in erster Linie Textilien) aus Europa importierten und Rohstoffe exportierten.<sup>593</sup> Die neuen Häfen wie Izmir expandierten eben dank der Ausfuhr von Rohstoffen.<sup>594</sup> Nachdem in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts die Ausfuhr von Baumwolle, Saffianleder und Bienenwachs sowohl in Izmir als auch in Aleppo und Bosnien legalisiert wurde, begann eine Periode der Umleitung der Wirtschaft auf die Rohstoffe, die die europäischen Händler jetzt auch direkt von den Produzenten kaufen durften. Besonders die Baumwolle war eines der wichtigen Exportprodukte.<sup>595</sup>

Der Absatz der Manufakturwaren aus Europa senkte die Preise von gleichen Waren aus dem Osmanischen Reich und trieb gleichzeitig die Rohstoffpreise in die Höhe.<sup>596</sup> Die Preise der lokalen Textilprodukte stiegen ebenso aber langsamer als die Rohstoffpreise. Da die Rohstoffpreise stiegen und die Textilpreise nicht, wurde es rentabler, in die Rohstoffproduktion zu investieren. Der Preis der Rohseide in Bursa ist z.B. um 293% gestiegen.<sup>597</sup> Die Preisunterschiede waren so groß, dass auch die Transportkosten der arbeitsintensiven Rohstoffe wie Seide und Baumwolle nach Europa problemlos gedeckt waren.<sup>598</sup> Zusätzlich machten die Unterschiede im Wert der Manufakturwaren aus Europa und der osmanischen Rohstoffe, sowie die Kursunterschiede vom Geld dieses Geschäfts noch profitabler.<sup>599</sup>

---

<sup>589</sup> Goffman, Jews in Early Modern Ottoman Commerce, 20.

<sup>590</sup> Faroqhi, Textile Production in Rumeli, 68.

<sup>591</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 476.

<sup>592</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 457.

<sup>593</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 480; vgl. Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 216f, 224.

<sup>594</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 217.

<sup>595</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 458; vgl. Faroqhi, Die osmanische Handelspolitik, 221.

<sup>596</sup> Çizakça, Price History and the Bursa Silk Industry, 534.

<sup>597</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 218f.

<sup>598</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 9.

<sup>599</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 222.

Die Preisunterschiede waren schon immer sehr attraktiv, sodass vor der offiziellen Abschaffung der Ausfuhrverbote, derartige Waren nach Europa geschmuggelt wurden. Das galt im 16. Jahrhundert insbesondere für Getreide. Die osmanische Landwirtschaft war ineffizienter als in Europa, aber die riesigen Ackerflächen machten es möglich, dass diese extensive Landwirtschaft wiederum die Transportkosten erträglicher machte.<sup>600</sup> Venedig und Istanbul konkurrierten beispielsweise sehr lange um Getreide aus der Levante. Erst mit der Einschaltung der Importe aus dem Baltikum am Ende des 16. Jahrhunderts wurde diese Abhängigkeit vom levantinischen Getreide langsam ausgeglichen.<sup>601</sup>

Die erhöhten Exporte von Getreide, Seide, Baumwolle, Mohair sah die osmanische Regierung wiederum als eine gute Gelegenheit für den Fiskus und erhöhte deshalb die Zölle, was vielmehr die einheimischen als die europäischen Produzenten und Händler betraf.<sup>602</sup> Die Gier der korrupten Zollbeamten kann man dazu rechnen.<sup>603</sup> Es ist jedoch wichtig, zu betonen, dass alle diese Faktoren im 17. Jahrhundert noch immer keine zu extreme Auswirkung zeigten und der Einfluss der europäischen Wirtschaft insgesamt noch immer begrenzt war.<sup>604</sup>

Die Preisunterschiede ließen auch manche Aktionen der Zentralverwaltung zugunsten der Hersteller ohne Erfolg. Obwohl den Textilherstellern aus Thessaloniki beispielsweise das Vorkaufsrecht für Wolle gewährleistet wurde, profitierten sie nicht davon, da die lokalen Amtsträger in den viel profitableren Schmuggel der Wolle nach Europa verwickelt waren.<sup>605</sup>

Die Hochkonjunktur der Macht in den Provinzen war generell eine Erscheinung, die sich mit dem Nachlassen der Kontrolle aus Istanbul und durch den Handel der Provinzen mit den Ausländern erklären lässt. Das Avancement der Schicht der lokalen Amtsträger, die sich stark in die lokale Wirtschaft einmischten, wurde nach der lange Periode der Stabilität im 16. Jahrhundert nicht nur im Osmanenreich sichtbar sondern auch in Persien und Mogulreich, wo es zu solcher Verschiebung der Macht in die Provinz kam.<sup>606</sup>

Es gibt mehrere Faktoren, die eine solche Entwicklung ermöglichten. Die Strategie der Zentralverwaltung war schon immer, dass möglichst viele Konfliktsituationen mit den ausländischen Händlern von lokalen Behörden gelöst werden sollten. Die alltägliche Praxis zeigt

<sup>600</sup> McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 3, 7.

<sup>601</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 182-184; vgl. McGowan, Economic Life in Ottoman Europe, 3.

<sup>602</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 218.

<sup>603</sup> Hanna, Making a Big Money, 2.

<sup>604</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 219.

<sup>605</sup> Faroqhi, Textile Production in Rumeli, 68.

<sup>606</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 226.

tatsächlich, dass viele Probleme durch ad hoc Verhandlungen auf den niedrigeren Verwaltungsebenen gelöst wurden. Solche Dokumente wurden manchmal in ein Buch zusammengefasst und nach der Thronbesteigung des neuen Sultans, ihm zur Bestätigung geschickt. Diese Dokumente wurden viel mehr auf die alltäglichen Handelspraktiken bezogen als auf die Kapitulationen, die sich überwiegend mit zwischenstaatlichen Regelungen beschäftigten.<sup>607</sup> Die Tatsache, dass sich fremde Kaufleute an die relativ niedrige Verwaltungsebene wenden mussten, war der Ansicht des Beamten nach auch ein Zeichen der osmanischen Überlegenheit.<sup>608</sup>

Gewisse Autonomie zu dieser Zeit resultierte ebenso aus der Tatsache, dass die Kommunikationen nicht annähernd so gut waren wie heute, sodass die völlige Kontrolle aus Istanbul nicht immer möglich war. Da die lokalen Amtsträger als die Entscheidungsmächte antreten konnten, wuchs ihre Bedeutung für die ausländischen Unternehmer, die andererseits nicht mit dem Schmiergeld sparten, wenn es um lukrative Geschäfte ging. Die osmanischen Notabeln in Bosnien und Herzegowina zögerten nicht, einträgliche Arrangements mit den Venezianern zu vereinbaren, sogar wenn das auf Kosten Dubrovniks war, das unter dem Schutz des Sultans stand.<sup>609</sup> Man kann davon ausgehen, dass nur in der Umgebung Istanbuls und in Istanbul selbst die Befolgung der Regeln streng überwacht wurde.<sup>610</sup> Die Zentralverwaltung wollte beispielsweise aus diesem Grund die Handelsaktivitäten im Ägäis unterbinden und durch Istanbul kanalisiieren.<sup>611</sup> In kleineren Zentren mit weniger staatlicher Präsenz waren die Amtsträger in der Regel eher bereit, mit lokalen einflussreichen Gruppen und ausländischen Kaufleute zu kooperieren.<sup>612</sup>

Obwohl handelsbezogene Abgaben wie Zölle, Marktgebühren und Brückenzölle im Vergleich mit der Landwirtschaft beim Fiskus eher eine untergeordnete Rolle hatten, waren sie im Gegenteil im Einkommen der lokalen Potentaten verhältnismäßig viel höher. Der Handel brachte Reichtum und folglich die Macht der Granden der Provinz, die jetzt begannen, ihre Stellung in Istanbul effektiver zu verteidigen.<sup>613</sup>

Die nachlassende Einmischung des Staates und lockerere Kontrolle der Märkte begann mit dem Tod von Sokollu Mehmed Pascha im Jahr 1579. Diese Entwicklung war aber eine gute Chance

<sup>607</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 482.

<sup>608</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 271.

<sup>609</sup> Miović, Dubrovačka republika u spisima, 101.

<sup>610</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 257.

<sup>611</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 103.

<sup>612</sup> Pamuk, Institutional Change and the Longevity, 237; vgl. Pamuk, Changes in the factor markers in the Ottoman Empire, 113-116.

<sup>613</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 103.

für die osmanischen Händler und Maximierung ihrer Profite.<sup>614</sup> Obwohl der Atlantik zur Hauptachse des europäischen Handels wurde, hieß das einen relativen und nicht absoluten Verfall des Handels in der Levante.<sup>615</sup> Normalerweise waren die Profite der Händler im Osmanischen Reich begrenzt, genau wie jene der Handwerker und die Überschüsse wurden konfisziert.<sup>616</sup> Während die Handwerker rigoros überwacht und ihnen relativ wenig überlassen wurde, hatten die Kaufleute doch viel mehr Spielraum, da man sie weniger effektiv kontrollieren konnte.<sup>617</sup>

In der Historiographie überwiegt die Meinung, dass die einheimischen Kaufleute in der Levante im Grund die Hausierer waren, sogar wenn es um Großhändler geht. Es wird angenommen, dass die Waren von ihnen selbst oder von ihren Geschäftspartnern begleitet wurden. Sie verfügten über relativ wenigen Informationen über den Zielmarkt, weshalb sie auch nicht wagten, viel Geld in die Güter zu investieren. Grundsätzlich wagten sie einen Markt erst dann zu besuchen, wenn sie ein Profit von 25-30% erwarteten. Ein minderer Geschäftsumfang hinderte die Händler ein Agentennetz zu unterhalten oder in die großen Lagerräume zu investieren. Sie waren ebenso empfindlich, wenn es um die Zollerhöhungen ging und konnten diesbezüglich nicht so effektiv Druck auf die Entscheidungsträger ausüben wie die Europäer, die durch ihre diplomatischen Vertreter antreten konnten.<sup>618</sup>

Diese Ansichten waren nicht völlig unbegründet und man findet z.B. viele Belege über viele Seidenhändler, die unterwegs irgendwo zwischen Anatolien und Persien starben, wobei man keine Hinweise darauf finden kann, dass sie die Läden in Bursa besaßen. Der Handel mit Seide war nicht institutionalisiert und die Transfers von Geld und den Waren, fanden nicht regelmäßig statt. In Europa dagegen wurden schon im späten Mittelalter der Handel per Post oder durch die ständigen Vertreter entwickelt, was man im Handel zwischen den Handelszentren im Osmanenreich und Persien nicht behaupten kann. Überraschenderweise gab es nicht nur zwischen dem Osmanenreich und Persien oder Europa, sondern auch innerhalb des Osmanenreiches kein festgelegtes Prozedere oder Institutionen, die sich mit dem Umtausch und der Auszahlung von den Wechseln beschäftigen würden.<sup>619</sup> Es ist auch die statische und traditionelle Sichtweise der osmanischen Händler daran schuld, dass sie sich nicht über die Partnerschaften hinaus organisieren konnten, um es mit den

---

<sup>614</sup> Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade, 197; vgl. Hanna, Making a Big Money, 7-9.

<sup>615</sup> Hanna, Making a Big Money, 5.

<sup>616</sup> Hanna, Making a Big Money, 2.

<sup>617</sup> Faroqhi, Politics and socio-economic change, 99.

<sup>618</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 476f.

<sup>619</sup> Gerber, Economy and Society, 119f.

Aktiengesellschaften wie Levant Company oder Muscovy Company aufnehmen zu können.<sup>620</sup>

Obwohl solche Ansichten über die osmanischen Kaufleute oft zutreffen, sollte man doch etwas vorsichtiger sein, da diese Schicht eigentlich viel heterogener war. In der islamischen Welt generell kann man neben diesen Pendlern auch auf die große Händlerprinzen wie jene im Mogulreich stoßen, die den Fuggern oder Medicis ähnelten.<sup>621</sup> Die Wahrheit ist, dass die Quellenlage bezüglich der osmanischen Kaufleute jedoch viel dürftiger im Vergleich mit den klassischen Firmen Venedigs oder Handelskorporationen aus dem Westen Europas ist.<sup>622</sup>

Anscheinend spielten dabei auch die regionalen Unterschiede eine gewisse Rolle. In dieser Zeit kam es beispielsweise in Ägypten zur Entstehung der bedeutenden Handelsfamilien wie Abu Taqiyya, Al-Ruwi'i or Ibn Yaghmur, die die Zeitgenossen von Fuggern, Welsern oder den Medicis waren. Am Ende des 16. Jahrhunderts waren in Ägypten nämlich nicht nur die früheren Luxusgüter wie Gold, Koralle, Gewürze und Juwelen sondern auch die Massengüter wie Indigo Objekte des Handels. Dazu gab es noch neben den Transitwaren wie Kaffee, Gewürzen, indischen Textilien aus Asien und Holz und Metalle aus Europa, eine Reihe der einheimischer Produkte wie Reis, Getreide, Zucker und Leinen, die man sowohl im Osmanenreich weiter verkaufte oder nach Europa schickte.<sup>623</sup> Neben der günstigen geografischen Lage, war die Entfernung von Istanbul für diese Entwicklung ebenfalls wichtig.

Das Geld aus dem Handel wurde oft in die Cash crops investiert. Die Cash crops wurden anfangs für die einheimische Manufaktur errichtet und erst später wurden sie exportorientiert.<sup>624</sup> Die Textilmanufaktur und die Zuckerraffination waren in Ägypten in dieser Zeit noch immer gut entwickelt und profitabel.<sup>625</sup> Der Handel mit Europa, der zunehmend auf dem Import der Manufakturwaren und dem Export der landwirtschaftlichen Massengüter basierte, wurde jedoch zum Verhängnis der osmanischen Wirtschaft. Die Meinungen gehen auseinander, wann dieser Prozess als abgeschlossen betrachtet sein sollte. Sein Anfang liegt jedoch im 16. Jahrhundert. Die Inkorporation in die europäische Wirtschaft hieß aber gleichzeitige Peripherisierung.<sup>626</sup>

Die Wirtschaftspolitik diente im Osmanenreich zur besseren soziopolitischen Kohäsion und

<sup>620</sup> Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea, 111.

<sup>621</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 477.

<sup>622</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 480; vgl. Faroqhi, The Venetian presence, 311.

<sup>623</sup> Hanna, Making a Big Money, 9-12.

<sup>624</sup> Hanna, Making a Big Money, 13f.

<sup>625</sup> Hanna, Making a Big Money, 6.

<sup>626</sup> Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 97; vgl. Hanna, Making a Big Money, 4f, 9.

wurde nicht von den Prinzipien der Leistung und des Wachstums durch die Konkurrenz geleitet. Daher waren die Osmanen bereit, eine Wirtschaft zu organisieren, die für diese Zwecke gut genug war.<sup>627</sup> Ein solches System war aber nicht imstande, es mit dem in Europa entstandenen System aufzunehmen und bei seiner Integration zeigte es sich als unterlegen und rutschte in die Peripherie. Bis zum Ende des 16. Jahrhunderts expandierte das Osmanenreich, da immer neue hauptsächlich landwirtschaftliche Ressourcen oder Handelsrouten inkorporiert wurden, weshalb eine solche Wirtschaft noch immer funktionierte.<sup>628</sup> Ebenso bewahrte die Geschlossenheit des Marktes diese Anordnung.<sup>629</sup>

Die Eigenschaften des osmanischen Wirtschaftssystems und die fremde Konkurrenz verhinderten die Kapitalakkumulation bis zu einem Grad, der den Unternehmern die Autarkie sichern konnte, obwohl eine unternehmerische Schicht existierte und sogar Amtsträger in den Handel involviert wurden. Die osmanische Kontrolle der Wirtschaft war weiter nicht darauf ausgerichtet, die eigenen Hersteller und Händler vor den ausländischen Konkurrenten zu schützen. Die Hohe Pforte trieb eigentlich traditionell eine äußerst liberale Politik. Der osmanische Markt war für alle, die ihre Handelspenetration mit der Marine unterstützen konnten, geöffnet.<sup>630</sup>

Im 17. Jahrhundert waren die Osmanen jedoch militärisch noch immer eine Großmacht und die Europäer waren nicht imstande, ihren Handel auf diese Weise zu unterstützen. Die einheimischen Produktion- und Handelsnetze waren ebenso noch immer in gutem Zustand. Zusätzlich erlebte die Manufaktur in West- und Zentraleuropa im 17. Jahrhundert ebenso eine Periode der Wirtschaftskrise.<sup>631</sup> Im Laufe des 17. Jahrhunderts begann aber die europäische Wirtschaftsexpansion in der Levante. Während dieser Zeit konnten die westeuropäischen Staaten ihre Positionen ausbauen und festigen. Obwohl die osmanischen Exporte einen Bruchteil des Welthandels ausmachten, lieferten sie einen wichtigen Beitrag zur europäischen Industrialisierung, besonders im Fall der Textilmanufaktur. Das bezieht sich nicht nur auf die Rohstoffe für die Manufaktur sondern auch auf die Nahrungsproduktion.<sup>632</sup> Mit einer niedrigen Bevölkerungsdichte, genug Land und billigeren Arbeitskräften war das Osmanenreich für die Produktion dieser beider Güterkategorien geeignet.<sup>633</sup> Bald begannen die Osmanen ihre Exporte auf die Rohstoffe zu

<sup>627</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 260.

<sup>628</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 255-258.

<sup>629</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 270.

<sup>630</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 476-478.

<sup>631</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 480.

<sup>632</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 222.

<sup>633</sup> Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 208.

verlagern.<sup>634</sup>

Der Handel mit Europa wurde weiters auf eine provinzielle Ebene verlagert und verstärkte damit die zentrifugalen Kräfte.<sup>635</sup> Die Erweiterungen der Kapitulationsrechte waren neben der Steuerpacht die stärksten Trümpfe der lokalen Machthaber.<sup>636</sup> Dadurch wurden aber die Korruption und Nepotismus zusätzlich gestärkt und der Staat umgegangen.<sup>637</sup>

Die Inkorporation in eine europazentrierte kapitalistische Weltwirtschaft, erfolgte jedoch in verschiedenen Zeiten für verschiedene Regionen des Osmanenreiches.<sup>638</sup> Im 16. oder 17. Jahrhundert wurde sie noch nicht abgeschlossen, aber sie war schon im Gang.<sup>639</sup> Mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecken im 19. Jahrhundert war sie aber endgültig abgeschlossen.<sup>640</sup>

## 5. Schlussfolgerung

Im Mittelalter stand die Levante als Bindeglied zwischen Europa und Indien im Mittelpunkt des Welthandels. Die Routen, die am Landweg über Persien oder direkt zum Roten Meer führten, wurden an der Mittelmeerküste mit den maritimen Wegen fortgesetzt. Die italienischen Seerepubliken waren dabei die wichtigsten Vermittler im Mittelmeerraum, nicht nur im Mittelalter sondern auch in der Frühen Neuzeit.

Die geografische Lage des Osmanischen Reiches war günstig, da es sich durch die ganze Levante erstreckte und alle Routen zwischen Indien und Europa umfasste. Deshalb konnten die Osmanen sehr viel vom Transithandel profitieren. Mit der Implementierung des transatlantischen Handels und der Zunahme der Verschiffung um das Kap der Guten Hoffnung ging dieser Trumpf verloren. Sowohl die Osmanen, als auch die Venezianer und Ragusaner wurden die Opfer ihrer geografischen Lage. Sie wurden schlicht umgegangen und konnten dagegen nichts unternehmen. Schon die Lage der neuen wirtschaftlichen Metropolen wie London, Amsterdam oder Antwerpen weist auf die Bedeutung des Atlantiks für die neue Weltwirtschaft hin.

Der Transport der Handelsgüter zeigte im Osmanenreich keinen bedeutenden Unterschiede zu Europa, wenn es um die Transporte auf dem Landweg ging. Wegen der geografischen

<sup>634</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 217.

<sup>635</sup> Shechter, Market Welfare in the early-Modern Ottoman Economy, 272.

<sup>636</sup> Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 90.

<sup>637</sup> Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea, 111.

<sup>638</sup> Wallerstein, Decideli, Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire, 88.

<sup>639</sup> Faroqhi, Crisis and Change, 1590-1699, 479.

<sup>640</sup> Bulut, The Role of the Ottomans and Dutch, 223.

Gegebenheiten und der Tradition wurden im Osmanischen Reich die Karawanen viel mehr als in Europa eingesetzt, was im Grund nur ein Unterschied in der Form war. Der Landtransport als wenig lukrativer und mit nicht seltenen staatlichen Aufträgen, die wenig oder überhaupt nicht bezahlt wurden, wurde den kleinen Unternehmern überlassen. Wenn es um den maritimen Transport geht, war die Lage etwas anders. Die Europäer, besonders die Italiener, waren seit jeher in der Levante mit ihrer Handelsmarine präsent. Mit der Verlagerung der wirtschaftlichen Macht kam es auch zur Verlagerung der Technologieinnovationen nach Westeuropa, weshalb sowohl die osmanische als auch die venezianische Handelsmarine aus der Levante gedrängt wurden.

Venedig, das ein Synonym für den Handel mit Levante ist, war durch seine politische Elite, die hauptsächlich aus Kaufleute bestand, auf die Levante angewiesen. Im Unterschied zu Genua, das sich wegen der Konflikte mit den Osmanen langsam zurückzog und neue Kundschaft auf der Iberischen Halbinsel fand, konnte Venedig die Levante nicht so leicht los lassen, da es dort großes Landbesitz wie Kreta und Zypern besaß und andererseits traditionell große Einkünfte aus dem Levantehandel bezog. Dieser Kampf mit dem gewaltigen Osmanischen Reich führte aber dazu, dass die Ressourcen, die man sonst in die Manufaktur oder in den transatlantischen Handel umlenken konnte, im Ostmittelmeer gebunden blieben.

Hätten die Venezianer Zypern und Kreta an die Osmanen geschenkt, wäre das vielleicht besser für sie gewesen. Natürlich sollte man auch manche andere Faktoren der europäischen Politik wie z.B. das Papsttum und ihr Betreiben verschiedener Heiliger Ligen nicht vergessen. Trotzdem war im 17. Jahrhundert mit der Intensivierung der Handelsaktivitäten der westeuropäischen Staaten, die durch den transatlantischen Handel gestärkt wurden, Venedig nicht mehr in der Lage, Schritt zu halten. Die Lagunenstadt verschwand dadurch nicht völlig von der europäischen politischen Bühne, aber die Zeit in der sie ein Global Player war, war unvermeidlich vorbei.

Dubrovnik, als ein Schüler Venedigs, weist manche Eigenschaften aller mediterraner Seerepubliken auf. Territorial winzig, von der kargen Landschaft umgeben und isoliert, hatten die Ragusaner keine andere Wahl, als sich dem Meer zuzuwenden. Aus den Fischern entwickelten sich erfahrene Seeleute, die immer wagen, einen entfernten Hafen aufzusuchen und eine Handelsroute zu gründen. Da Dubrovnik sehr klein war, war es nie politisch so bedeutend, dass man es unbedingt militärisch ausschalten hätte müssen. Dazu führte die kleine Republik eine sehr geschickte Politik, die immer darauf ausgerichtet war, die mächtigen Schutzpatrone zu finden. Sie schafften es

gleichzeitig unter dem Schutz von gegenseitig verbitterten Feinden wie dem osmanischen Sultan einerseits und dem spanischen König und dem Papst andererseits zu stehen.

Die Rolle Dubrovniks in der Levante ähnelte jener ihres Erzfeindes Venedig. Die Venezianer versuchten immer wieder, den verhassten Konkurrenten am eigenen Hof auszuschalten, was ihnen aber nie gelang. Der Grund war hauptsächlich der militärische Schutz der Osmanen sowie die Handelsprivilegien, die sie den Ragusanern gewährleisteten. Durch diese Privilegien wurde es ihnen ermöglicht, unter äußerst günstigen Bedingungen im Osmanenreich Handel zu betreiben. Das konnten sie in erster Linie während der veneto-osmanischen Kriege nutzen, als sie praktisch die einzigen Vermittler im Mittelmeerraum waren.

Sowohl Venedig als auch Dubrovnik werden mit der Einschaltung der Franzosen, Niederländer und Engländer in den Levantehandel schwer betroffen. Diese Westeuropäer genossen viele Vorteile ihrer geografischen Lage und historischen Gegebenheiten. Da sie keine direkten territorialen Kontakte oder Konflikte mit den Osmanen hatten, wurden sie von ihnen als Verbündete betrachtet, was ihnen auch gewisse Handelsprivilegien brachte. Da sie alle Zugang zum Atlantik hatten, konnten sie sich in den transatlantischen Handel aber auch in den direkten Handel mit Indien und Persien einschalten. Von einer neuen Idee des Merkantilismus geführt, begannen sie mit einer relativ aggressiven Handelspolitik, die darauf ausgerichtet war, einerseits die Absatzmärkte und andererseits Rohstoffquellen zu finden. Sie suchten daher direkte Kontakte mit den Osmanen, wodurch wiederum sich die Vermittlerrolle Venedigs und Dubrovniks erübrigte. Zusätzlich waren sie in der Lage, durch die bessere Holzressourcen und dem folgender Technologiemigration, die besseren Schiffe zu bauen. Diese Tatsache führte zur Übernahme der Verschiffung im Mittelmeerraum von den traditionellen Dienstleistern wie Venedig und Dubrovnik.

Für sie alle waren die Entwicklungen am Schauplatz in der Levante wichtig. Mit der Expansion am Anfang des 16. Jahrhunderts kamen die Osmanen in den Besitz der wichtigsten Handelsrouten in der Levante. Das waren die uralten Wege, die seit der Antike für den Fernhandel benutzt wurden. Mit ihnen bekam das Osmanische Reich auch gewaltige Einkünfte von den Zöllen und anderen Transitgebühren.

Der Handel in der Levante war jedoch durch spezifische osmanische Ansichten die Wirtschaft betreffend geprägt. Ihr Verständnis der Wirtschaft war nämlich jenem in Europa diametral entgegengesetzt. Im Mittelpunkt war die Idee, dass der Wohlstand des Staates und der Gläubigen über den Markt, der als ein soziales Verteilungssystem betrachtet wurde, erreicht werden

kann. Dementsprechend sollte das Angebot der Güter auf dem Markt möglichst breit sein, was heißt, dass man vor allem die Waren importierten sollte und lediglich den Ausfuhr der überschüssigen Güter erlauben wollte. Für die Verwaltung, Überwachung und Wartung dieses Systems musste die Einmischung des Staates zu einem hohen Grad bestehen. Deshalb spricht man von einer Planwirtschaft im Osmanischen Reich.

Die politische Macht im Osmanischen Reich lag in den Händen der Menschen, die grundsätzlich Militärs waren und deren Haupteinkünfte nicht aus dem Handel stammten. Daher stand der Handel nicht im Mittelpunkt ihrer Gedankenwelt wie in Venedig oder Dubrovnik. Als Staatsbeamte wollten sie vor allem das Einkommen von den Zöllen und Steuer für den Fiskus sichern, ohne viel Rücksicht darauf, wer diese Abgaben zahlen musste – die einheimischen oder ausländischen Unternehmer. Das Wirtschaftssystem im Osmanenreich wurde weiters durch manche spezifisch islamische Aspekte begrenzt. Es kam nicht zur Entwicklung der Finanzierungsinstitutionen wie in Europa wegen des Zinsverbotes. Daher entwickelte sich die Steuerpacht als eine gängige Form des Kreditierens des Staates in der ganzen islamischen Welt. Dieses System konnte zu gewissen Zeitpunkten die Staatskasse fühlen, aber langfristig entbehrte der Staat gewaltige Summen.

Das Osmanenreich war ein sehr großer Staat, geografisch ausgedehnt und ständig in Kriege verwickelt. Zusätzlich wurde es im 16. und 17. Jahrhundert mit der Wirtschafts- und Bevölkerungsexpansion konfrontiert. Das trieb den Bedarf an Geld in die Höhe. Da außer der Steuerpacht keine andere Form des Kreditierens vom Fiskus möglich war, griff man zur Entwertung des Geldes. Langfristig führte das dazu, dass die ausländischen Währungen im Reich zu zirkulieren begannen, und dass das einheimische Geld völlig das Vertrauen der Bevölkerung verlor. Damit verlor die Regierung die Münzprägung, womit sie noch in Krisenzeiten profitieren konnte, was den zusätzlichen Verlust der Kontrolle über die Wirtschaft bedeutete. Da die Wege der Weltwirtschaft allmählich auf den Atlantik verlagert wurden, verlor die Levante ihre ehemalige Bedeutung.

Die Struktur des osmanischen Handels veränderte sich schrittweise. Das Gildensystem und die Zentralverwaltung, die alle Änderungen der Wirtschaft verhindern wollte, verhinderten die Innovationen in der Technologie und Institutionen. Ein mit Ressourcen begrenztes Westeuropa fing dagegen an, seine Ressourcen raffinierter zu nutzen. Mit den Preisunterschieden, die durch die extensive, aber enorme osmanische Landwirtschaft sowie durch die Vorschreibung der Preise, die durch die Regierung entstanden, begannen die Osmanen zunehmend Rohstoffe auszuführen und die

Manufakturwaren zu importieren. Eine Investition in die Cash crops für Europa oder Steuerpacht wurde in Osmanenreich einträglicher als die Investitionen in die Manufaktur.

Der europäische Handel im Osmanischen Reich induzierte auch den Ausbau des diplomatischen Netzwerkes, das anfangs in erster Linie den Kaufleuten diente und von ihnen finanziert wurde. Die Osmanen schufen hingegen keine ständigen diplomatischen Vertretungen in Europa, die eventuell ihren Unternehmern helfen konnten. Zusätzlicher Vorteil für die Europäer zeigte sich in der Organisation der Handelsunternehmen, die sich im Osmanenreich über die Partnerschaften hinaus nicht entwickeln konnten, während in Europa die mächtigen Aktiengesellschaften entstanden. Diese komplexen Organisationsformen, die durch die Aufteilung auf viele Kleinanlegern gleichzeitig Investitionen ermöglichten und Risiko teilten, waren ein zu großer Schritt für die Osmanen, den sie nie machten.

Das 16. und 17. Jahrhundert waren jedoch noch immer nicht die Zeit, in der sich diese Entwicklungen in voller Wucht entblößten. Die osmanische Manufaktur hatte in dieser Zeit Schwierigkeiten, aber sie funktionierte noch immer. Diese Periode stellte aber ein Wendepunkt dar, als die Osmanen noch mit Investitionen in die Technologie und Manufaktur die Lage ändern konnten. Das Problem war jedoch die Denkweise und die Umgebung insgesamt. Um zu karikieren, kann man sagen, dass die Osmanen ein Wirtschaftssystem wie das kommunistische im 20. Jahrhundert hatten. Es konnte grundsätzlich funktionieren und für sich selbst war es in Ordnung. Das Problem entstand, als sich die Osmanen im Wettbewerb mit dem entstehenden westlichen Kapitalismus befanden und im Vergleich mit ihm, zeigten sie sich als unterlegen. Genauer gesagt, der europäische industrielle Aufschwung und die merkantilistische Politik waren zu expansiv und aggressiv, bereit sogar seine Ausdehnung mit Waffen zu unterstützen, was die Chinesen viel später während der Opiumkriege ebenso erfuhren.

Eine solche Politik wurde nicht nur den Osmanen zum Verhängnis sondern auch Venedig und Dubrovnik, die ihren wichtigsten Trumpf – die Vermittlerrolle, verloren. Mit dem Abklingen der osmanischen Wirtschaft kam es aber zu einer zusätzlichen Veränderung. Ein Weltreich, sein kleinerer Satellit sowie sein Haupthandelspartner wurden zu den Kolonien jener, die einst am Rande der Welt standen und danach ihr Zentrum wurden. Die Rollen wurden komplett ausgetauscht.



## Literaturverzeichnis

Daron Acemoğlu, Simon Johnson, James Robinson, The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth. In: *The American Economic Review* 95, H. 3 (2005) 546-579.

Benjamin Arbel, Cyprus on the Eve of the Ottoman Conquest. In: Michalis N. Michael, Matthias Kappler, Eftihios Gavriel (Hg.), *Ottoman Cyprus. A Collection of Studies on History and Culture* (Near and Middle East Monographs. New Series 4, Wiesbaden 2009) 37-48.

Benjamin Arbel, Jews in International Trade: The Emergence of the Levantines and Ponentines. In: Robert C. Davis, Benjamin Ravid (Hg.), *The Jews of Early Modern Venice* (Baltimore 2001).

Benjamin Arbel, Operating Trading Networks in Times of War: A sixteenth-century Venetian patrician between public service and private affairs. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), *Merchants in the Ottoman Empire* (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 23-33.

Benjamin Arbel, Trading Nations. Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean (Leiden 1995).

Rene J. Barendse, Trade and State in the Arabian Seas: A Survey from the Fifteenth to the Eighteenth Century. In: *Journal of World History* 11, H. 2 (2000) 173-225.

Edward Barton, Edwin Pears, The Spanish Armada and the Ottoman Porte. In: *The English Historical Review* 8, H. 31 (1893) 439-466.

Yaron Ben-Naeh, Jews in the Realm of the Sultans. Ottoman Jewish Society in the Seventeenth Century (Texts and Studies in Medieval and Early Modern Judaism 22, Tübingen 2008).

James T. Bent, The English in the Levant. In: *The English Historical Review* 5, H. 20 (1890) 654-664.

Bhaswati Bhattacharya, Armenian European Relationship in India, 1500-1800: No Armenian Foundation for European Empire? In: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 48, H. 2 (2005) 277-322.

Nicolaas H. Biegman, The Turco-Ragusan Relationship. According to the Firmāns of Murād III (1575-1595) Extant in the State Archives of Dubrovnik (The Hague/Paris 1967).

Boško Bojović, Entre Venise et l'Empire ottoman, les métaux précieux des Balkans (XVe-XVIe siècle). In: *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 60e Année 6 (2005) 1277-1297.

Benjamin *Braude*, International Competition and Domestic Cloth in the Ottoman Empire, 1500-1650: A Study in Undevelopment. In: Review (Fernand Braudel Center) 2, H. 3 (1979) 437-451.

Benjamin *Braude*, Venture and Faith in the Commercial Life of the Ottoman Balkans, 1500-1650. In: The International History Review 7, H. 4 (1985) 519-542.

Fernand *Braudel*, A Model for the Analysis of the Decline of Italy. In: Review (Fernand Braudel Center) 2, H. 4 (1979) 647-662.

Fernand *Braudel*, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II, Band I: Die Rolle des Milieus (Frankfurt am Main 1990).

Fernand *Braudel*, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II, Band II: Kollektive Schicksale und Gesamtbewegungen (Frankfurt am Main 1990).

Fernand *Braudel*, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II, Band III: Ereignisse, Politik und Menschen (Frankfurt am Main 1990).

Fernand *Braudel*, Modell Italien 1450-1650 (Berlin 1999).

Fernand *Braudel*, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts, Band I: Der Alltag (München 1990).

Fernand *Braudel*, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts, Band II: Der Handel (München 1990).

Fernand *Braudel*, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts, Band III: Aufbruch zur Weltwirtschaft (München 1990).

Palmira Johnson *Brummett*, Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery (Albany 1994).

Mehmet *Bulut*, The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 45, H. 2 (2002) 197-230.

Douglas *Carruthers*, The Great Desert Caravan Route, Aleppo to Basra. In: The Geographical Journal 52, H. 3 (1918) 157-184.

Francis W. *Carter*, Cracow's Wine Trade (Fourteenth to Eighteenth Centuries). In: The Slavonic and East European Review 65, H. 4 (1987) 537-578.

Francis W. *Carter*, The Commerce of the Dubrovnik Republic, 1500-1700. In: The Economic History Review, New Series 24, H. 3 (1971) 370-394.

Francis W. Carter, The Early Development of a Pre-Industrial City. In: The Slavonic and East European Review 47, H. 109 (1969) 355-368.

Giancarlo Casale, The Ottoman Administration of the Spice Trade in the Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 49, H. 2 (2006) 170-198.

Giancarlo Casale, The Ottoman Age of Exploration (Oxford 2010).

Kemal Çiçek, Interpreters of the Court in the Ottoman Empire as Seen from the Sharia Court Records of Cyprus. In: Islamic Law and Society 9, H. 1 (2002) 1-15.

Carlo M. Cipolla, The Economic Decline of Italy. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 127-145.

Murat Çizakça, Price History and the Bursa Silk Industry: A Study in Ottoman Industrial Decline, 1550-1650. In: The Journal of Economic History 40, H. 3 (1980) 533-550.

Juan R. I. Cole, Rival Empires of Trade and Imami Shiism in Eastern Arabia, 1300-1800. In: International Journal of Middle East Studies 19, H. 2 (1987) 177-203.

Vera Constantini, Venetian Trade and the Boundaries of Legality in Early Modern Ottoman Cyprus. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), Merchants in the Ottoman Empire (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 35-46.

Metin M. Coşgel, Thomas J. Miceli, Risk Transaction Costs, and Tax Assignment: Government Finance in the Ottoman Empire. In: The Journal of Economic History 65, H. 3 (2005) 806-821.

William Crooke (Hg.), Travels in India by Jean-Baptiste Tavernier Baron of Aubonne. Translated from the original French edition of 1676 with a biographical sketch of the Author, Notes, Appendices, & c., Bd. I (New Delhi 1995).

William Crooke (Hg.), Travels in India by Jean-Baptiste Tavernier Baron of Aubonne. Translated from the original French edition of 1676 with a biographical sketch of the Author, Notes, Appendices, & c., Bd. II (New Delhi 1995).

Benedict Curipeschitz, Itinerarium oder Wegrayß Königlich Mayestät potschafft gen Constantinopel zudem Türkischen Keiser Soleyman. Anno 1530 (Klagenfurt 1997).

Benedict Curipeschitz, Ein Disputation oder Gesprech zwayr Stalbuben (Klagenfurt 1998).

Linda T. Darling, Ottoman Politics through British Eyes: Paul Rycaut's "The Present State of the Ottoman Empire". In: Journal of World History 5, H. 1 (1994) 71-97.

Geza *David*, Demographic Trends of Urban Population in the 16<sup>th</sup> Century Ottoman Hungary. In: Daniel *Panzac* (Hg.), *Histoire économique et sociale de l'Empire ottoman et de la Turquie (1326-1960)*. Actes du sixième congrès international tenu à Aix-en-Provence du 1er au 4 juillet 1992 (Collection *Turcica* 8, Paris 1995) 331-340.

Siriol *Davies*, Jack L. *Davis*, Greeks, Venice, and the Ottoman Empire. In: *Hesperia Supplements* 40: Between Venice and Istanbul: Colonial Landscapes in Early Modern Greece (2007) 25-31.

Mehmet *Demiryürek*, The Commercial Relations Between Venice and Cyprus After the Ottoman Conquest (1600–1800). In: *Levant* 42, H. 2 (2010) 237-254.

Ömer *Düzbakar*, Work and Organization in the Ottoman Empire: Notes on the Trade Guilds of Sixteenth- and Seventeenth-Century Bursa. In: *Journal of Turkish Studies* 3, H. 4 (2008) 414-453.

Charles F. *Dunbar*, The Bank of Venice. In: *The Quarterly Journal of Economics* 6, H. 3 (1892) 308-335.

Eric R. *Dursteler*, Venetians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean (Baltimore 2006).

Peter *Earle*, The Commercial Development of Ancona, 1479-1551. In: *The Economic History Review*, New Series 22, H. 1 (1969) 28-44.

Suraiya *Faroqhi*, Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (about 1560-1830). In: Suraiya *Faroqhi* (Hg.), *Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire* (London 1986) 153-175.

Suraiya *Faroqhi*, Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: *International Journal of Middle East Studies* 14, H. 4 (1982) 523-539.

Suraiya *Faroqhi*, Crisis and Change, 1590-1699. In: Halil *Inalcik*, Donald *Quataert* (Hg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914* (Cambridge 1994) 411-636.

Suraiya *Faroqhi*, Die osmanische Handelspolitik des frühen 17. Jahrhunderts zwischen Dubrovnik und Venedig. In: Suraiya *Faroqhi* (Hg.), *Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire* (London 1986) 207-222.

Suraiya *Faroqhi*, Honour and Hurt Feelings: Complaints addressed to an Ottoman merchant trading in Venice. In: Suraiya *Faroqhi*, Gilles *Veinstein* (Hg.), *Merchants in the Ottoman Empire* (Collection *Turcica* 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 63-78.

Suraiya *Faroqhi*, Labor Recruitment and Control in the Ottoman Empire (Sixteenth and Seventeenth Centuries). In: Donald *Quataert* (Hg.), *Manufacturing in the Ottoman Empire and Turkey 1500-1950* (Albany 1994).

Suraiya Faroqhi, Notes on the production of cotton and cotton doth in sixteenth- and seventeenth-century Anatolia. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), The Ottoman Empire and the World-Economy (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 262-270.

Suraiya Faroqhi, Politics and socio-economic change in the Ottoman Empire of the later sixteenth century. In: Metin Kunt, Christine Woodhead. (Hg.), Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World (London/New York 1995) 91-113.

Suraiya Faroqhi, The Development of the Anatolian Urban Network during the Sixteenth Century. In: Suraiya Faroqhi (Hg.), Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire (London 1986) 265-303.

Suraiya Faroqhi, Textile Production in Rumeli and the Arab Provinces: Geographical Distribution and Internal Trade (1560-1650). In: Suraiya Faroqhi (Hg.), Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire (London 1986) 61-83.

Suraiya Faroqhi, The Ottoman Empire and the World Around It (London 2004).

Suraiya Faroqhi, The Venetian presence in the Ottoman Empire, 1600-30. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), The Ottoman Empire and the World-Economy (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 311-344.

Suraiya Faroqhi, Towns, Agriculture and the State in Sixteenth-Century Ottoman Anatolia. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 33, H. 2 (1990) 125-156.

Suraiya Faroqhi, Towns and townsmen of Ottoman Anatolia. Trade, crafts and food production in an urban setting, 1520-1650 (Cambridge 1984).

Peter Feldbauer, Jean-Paul Lehners (Hg.), Die Welt im 16. Jahrhundert (Wien 2008).

Dennis O. Flynn, Arturo Giráldez, Born with a "Silver Spoon": The Origin of World Trade in 1571. In: Journal of World History 6, H. 2 (1995) 201-221.

Wantje Fritschy, State formation and urbanization trajectories: state finance in the Ottoman Empire before 1800, as seen from a Dutch perspective. In: Journal of Global History 4 (2009) 405-428.

Maria Fusaro, After Braudel: a Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime. In: Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (Hg.), Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy (International Library of Historical Studies, London/New York 2010) 1-22.

Haim Gerber, Economy and Society in an Ottoman City: Bursa, 1600-1700 (Jerusalem 1988).

Haim *Gerber*, Jews and Money-Lending in the Ottoman Empire. In: The Jewish Quarterly Review, New Series 72, H. 2 (1981) 100-118.

Haim *Gerber*, The Monetary System of the Ottoman Empire. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 25, H. 3 (1982) 308-324.

Daniel *Goffman*, Jews in Early Modern Ottoman Commerce. In: Avigdor Levy (Hg.), Jews, Turks, Ottomans. A Shared History Fifteenth Through the Twentieth Century (Modern Jewish History, Syracuse 2002) 15-34.

Daniel *Goffman*, The Ottoman Empire and Early Modern Europe (Cambridge 2002).

Rossitsa *Gradeva*, Villagers in international trade: the case of Chervena voda, seventeenth to the beginning of the eighteenth centuries. In: Oriente Moderno, Nuova Serie Anno 25 (86) 1 (2006) 1-20.

Richard *Grassby*, Love, Property and Kinship: The Courtship of Philip Williams, Levant Merchant, 1617-50. In: The English Historical Review 113, H. 451 (1998) 335-350.

Molly *Greene*, Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Mediterranean (Princeton/Oxford 2010).

Molly *Greene*, "Victims of Piracy?" Ottoman Lawsuits in Malta (1602-1687) and the Changing Course of Mediterranean Maritime History. In: Maria *Fusaro*, Colin *Heywood*, Mohamed-Salah *Omri* (Hg.), Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy (International Library of Historical Studies, London/New York 2010) 177-202.

Pauline *Grosjean*, The institutional legacy of the Ottoman Empire: Islamic rule and financial development in South Eastern Europe. In: Journal of Comparative Economics 39 (2011) 1-16.

Stefan *Halikowski Smith*, 'Profits sprout like tropical plants': a fresh look at what went wrong with the Eurasian spice trade c. 1550-1800. In: Journal of Global History 3 (2008) 389-418.

Abbas *Hamdani*, Ottoman Response to the Discovery of America and the New Route to India. In: Journal of the American Oriental Society 101, H. 3 (1981) 323-330.

Nelly *Hanna*, Making Big Money in 1600. The Life and Times of Isma'il Abu Taqiyya, Egyptian Merchant (Syracuse 1998).

Jane *Hathaway*, The Ottomans and the Yemeni coffee trade. Oriente Moderno, Nuova Serie Anno 25 (86) 1 (2006) 161-171.

Robin *Harris*, Dubrovnik. A History (London 2003).

Colin Heywood, The English in the Mediterranean, 1600-1630: A Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'. In: Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (Hg.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy* (International Library of Historical Studies, London/New York 2010) 23-44.

Halil Inalcik, Bursa and the Commerce of the Levant. In: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 3, H. 2 (1960) 131-147.

Halil Inalcik, Capital Formation in the Ottoman Empire. In: *The Journal of Economic History* 29, H. 1 (1969) 97-140.

Halil Inalcik, The Ottoman State: Economy and Society, 1300-1600. In: Halil Inalcik, Donald Quataert (Hg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914* (Cambridge 1994) 9-409.

Ronald C. Jennings, Loans and Credit in Early 17th Century Ottoman Judicial Records: The Sharia Court of Anatolian Kayseri. In: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 16, H. 2/3 (1973) 168-216.

Ronald C. Jennings, Zimmis (Non-Muslims) in Early 17th Century Ottoman Judicial Records: The Sharia Court of Anatolian Kayseri. In: *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 21, H. 3 (1978) 225-293.

De Lamar Jensen, The Ottoman Turks in Sixteenth Century French Diplomacy. In: *The Sixteenth Century Journal* 16, H. 4 (1985) 451-470.

Kamil Kivanç Karaman, Decentralized coercion and self-restraint in provincial taxation: The Ottoman Empire, 15th–16th centuries. In: *Journal of Economic Behavior & Organization* 71 (2009) 690–703.

Kamil Kivanç Karaman, Şevket Pamuk, Ottoman State Finances in European Perspective, 1500–1914. In: *The Journal of Economic History* 70, H. 3 (2010) 593-629.

Kéram Kévonian, Marchands arméniens au XVIIe siècle. In: *Cahiers du monde russe et soviétique* 16, H. 2 (1975) 199-244.

Ludá Klusáková, Between reality and stereotype: town views of the Balkans. In: *Urban History* 28, H. 3 (2001) 358-377.

Markus Koller, The Penjez - Some Remarks on a Merchant Family in Eighteenth-century Ottoman Bosnia. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), *Merchants in the Ottoman Empire* (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 175-192.

Carl M. Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century. In: *Journal of the American Oriental Society* 86, H. 2 (1966) 86-113.

Veselin Kostić, Dubrovnik i Engleska, 1300-1650 (Beograd 1975).

Veselin Kostić, Sličice iz života dubrovačkih trgovaca u Londonu u vrijeme kralja Henryja VIII. In: Analji Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 45 (2007) 117-129.

Metin Kunt, State and sultan up to the age of Süleyman: frontier principality to world empire. In: Metin Kunt, Christine Woodhead. (Hg.), Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World (London/New York 1995) 3-29.

Paola Lanaro (Hg.), At the Centre of the Old World: Trade and Manufacturing in Venice and on the Venetian Mainland (1400-1800) (Toronto 2006).

Frederic C. Lane, Double Entry Bookkeeping and Resident Merchants. In: Journal of European Economic History 6 (1977) 177-191.

Frederic C. Lane, Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic. In: Frederic C. Lane, Jelle C. Riemersma (Hg.), Enterprise and Secular Change. Readings in Economic History (London 1953) 86-101.

Frederic C. Lane, Pepper Prices Before Da Gama. In: Journal of Economic History 28 (1968) 590-597.

Frederic C. Lane, Recent Studies on the Economic History of Venice. In: The Journal of Economic History 23, H. 3 (1963) 312-334.

Frederic C. Lane, Seerepublik Venedig (München 1980).

Frederic C. Lane, Technology and Productivity in Seaborne Transportation. In: Benjamin G. Kohn, Reinhold C. Mueller (Hg.), Studies in Venetian Social and Economic History (London 1987) 233-244.

Frederic C. Lane, The Mediterranean Spice Trade Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 47-58.

Frederic C. Lane, Venetian Shipping during the Commercial Revolution. In: The American Historical Review 38, H. 2 (1933) 219-239.

Frederic C. Lane, Venetian Bankers, 1496-1533: A Study in the Early Stages of Deposit Banking. In: The Journal of Political Economy 45, H. 2 (1937) 187-206.

Frederic C. Lane, Venice. A Maritime Republic (Baltimore/London 1973).

Frederic C. *Lane*, Reinhold C. *Mueller*, Money and banking in medieval and Renaissance Venice. Bd. 2: The Venetian money market: banks, panics, and the public debt, 1200 - 1500 (Baltimore 1997).

Jacques *Le Goff*, Kaufleute und Bankiers im Mittelalter (Frankfurt/New York 1993).

Lester J. *Libby*, Venetian Views of the Ottoman Empire from the Peace of 1503 to the War of Cyprus. In: The Sixteenth Century Journal 9, H. 4 (1978) 103-126.

Albert H. *Lybyer*, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade. In: The English Historical Review 30, H. 120 (1915) 577-588.

Jon E. *Mandaville*, The Ottoman Province of al-Hasā in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: Journal of the American Oriental Society 90, H. 3 (1970) 486-513.

Robert *Mantran*, Foreign Merchants and the Minorities in Istanbul during the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: Benjamin *Braude*, Bernard *Lewis* (Hg.), Christians and Jews in the Ottoman Empire. The Functioning of a Plural Society. Band I: The Central Lands (New York/London 1982) 127-137.

Şerif *Mardin*, Power, Civil Society and Culture in the Ottoman Empire. In: Comparative Studies in Society and History 11, H. 3 (1969) 258-281.

Rudi *Matthee*, Between Arabs, Turks and Iranians: The Town of Basra, 1600-1700. In: Bulletin of the School of Oriental and African Studies 69, H. 1 (2006) 53-78.

Rudi *Matthee*, Between Venice and Surat: The Trade in Gold in Late Safavid Iran. In: Modern Asian Studies 34, H. 1 (2000) 223-255.

Bruce *McGowan*, Economic life in Ottoman Europe. Taxation, trade and the struggle for land, 1600-1800 (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1981).

Simon *Mercieca*, Maritime Caravans and the Knights of St. John: Aspects of Mediterranean Seaborne Traffic (Sixteenth-Eighteenth Centuries). In: Maria *Fusaro*, Colin *Heywood*, Mohamed-Salah *Omri* (Hg.), Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy (International Library of Historical Studies, London/New York 2010) 157-176.

Vesna *Miović*, Dubrovačka Republika u spisima osmanskih sultana, s analitičkim inventarom sultanskih spisa serije Acta Turcarum Državnog arhiva u Dubrovniku (Dubrovnik 2005).

Vesna *Miović*, The Jewish Ghetto in the Dubrovnik Republic (1546-1808) (Zagreb/Dubrovnik 2005).

Vesna Miović-Perić, Emin na Pločama kao predstavnik Osmanlija na području Dubrovačke Republike. In: Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 37 (1999) 205-215.

Vesna Miović, Nikša Selmani, Turska Kancelarija i Acta Turcarum od vremena Dubrovačke republike do danas. In: Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 45 (2007) 235-284.

Nicholas Mirkovich, Ragusa and the Portuguese Spice Trade. In: Slavonic and East European Review. American Series 2, H. 1 (1943) 174-187.

Harry A. Miskimin, The Impact of Credit on Sixteenth Century English Industry. In: Center for Medieval and Renaissance Studies, UCLA (Hg.), The Dawn of Modern Banking (New Haven/London 1979) 275-289.

Željko Muljačić, Jedno nepoznato izvješće iz Dubrovnika o stanju u Ottomanskem carstvu (1531.). In: Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 37 (1999) 33-46.

Rhoads Murphrey, Continuity and Discontinuity in Ottoman Administrative Theory and Practice during the Late Seventeenth Century. In: Poetics Today, Cultural Processes in Muslim and Arab Societies: Medieval and Early Modern Periods 14, H. 2 (1993) 419-443.

John U. Nef, Prices and Industrial Capitalism in France and England, 1540-1640. In: Frederic C. Lane, Jelle C. Riemersma (Hg.), Enterprise and Secular Change. Readings in Economic History (London 1953) 292-321.

Stephen Ortega, Across Religious and Ethnic Boundaries: Ottoman Networks and Spaces in Early Modern Venice. In: Mediterranean Studies 18 (2009) 66-89.

Salih Özbaran, Ottomans and the India trade in the sixteenth century: some new data and reconsiderations. Oriente Moderno, Nuova Serie Anno 25 (86) 1 (2006) 173-179.

Oktay Özsel, Population Changes in Ottoman Anatolia during the 16th and 17th Centuries: The "Demographic Crisis" Reconsidered. In: International Journal of Middle East Studies 36, H. 2 (2004) 183-205.

Zsigmond Pál Pach, Zur Geschichte des levantinischen Pfefferhandels um 1500. In: Jürgen Schneider (Hg.), Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege: Festschrift für Hermann Kellenbenz. Bd. 1: Mittelmeer und Kontinent (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 4, Stuttgart 1978) 521-529.

Şevket Pamuk, A Monetary History of the Ottoman Empire (Cambridge 2000).

Şevket Pamuk, Changes in factor markets in the Ottoman Empire, 1500–1800. In: Continuity and Change 24, H. 1 (2009) 107–136.

Şevket Pamuk, Institutional Change and the Longevity of the Ottoman Empire, 1500-1800. In: *The Journal of Interdisciplinary History* 35, H. 2 (2004) 225-247.

Şevket Pamuk, In the Absence of Domestic Currency: Debased European Coinage in the Seventeenth-Century Ottoman Empire. In: *The Journal of Economic History* 57, H. 2 (1997) 345-366.

Şevket Pamuk, Money in the Ottoman Empire, 1326-1914. In: Halil Inalcik, Donald Quataert (Hg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914* (Cambridge 1994) 947-985.

Şevket Pamuk, Prices in the Ottoman Empire, 1469-1914. In: *International Journal of Middle East Studies* 36, H. 3 (2004) 451-468.

Şevket Pamuk, The Monetary Crisis of the Seventeenth Century. In: Daniel Panzac (Hg.), *Histoire économique et sociale de l'Empire ottoman et de la Turquie (1326-1960). Actes du sixième congrès international tenu à Aix-en-Provence du 1er au 4 juillet 1992* (Collection Turcica 8, Paris 1995) 243-250.

Şevket Pamuk, The Ottoman Economy and Its Institutions (Variorum Collected Studies Series 917, Farnham/Burlington 2009).

Şevket Pamuk, The Price Revolution in the Ottoman Empire Reconsidered. In: *International Journal of Middle East Studies* 33, H. 1 (2001) 69-89.

Stefka Parveva, Rural Markets and Fairs: the Village of Sliven in the Sixteenth Century. In: *Etudes balkaniques* 1 (2008) 117-136.

Maria Pia Pedani, Ottoman Merchants in the Adriatic. Trade and Smuggling. In: *Acta Histriae* 16, H. 1-2 (2008) 155-172.

Maria Pia Pedani Fabris, Between Diplomacy and Trade: Ottoman merchants in Venice. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), *Merchants in the Ottoman Empire* (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 3-22.

Fernão Mendes Pinto, Merkwürdige Reisen im fernsten Asien 1537-1558 (Stuttgart/Wien 2001).

Manfred Pittioni, Der genuesische Orienthandel im 16. Jahrhundert (Wien 2006).

Manfred Pittioni, Der Islam in Europa: Ein historischer Abriß im Lichte der Handelsbeziehungen. In: Valeria Heuberger (Hg.), *Der Islam in Europa* (Frankfurt am Main 1999).

Manfred Pittioni, Kaproute und Osmanisches Reich - Ein Welthandelskrieg der Neuzeit. In: Peter Feldbauer, Gottfried Liedl, John Morrissey (Hg.), Vom Mittelmeer zum Atlantik. Die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion (Querschnitte 6, Wien/München 2001) 211-226.

Manfred Pittioni, The Economic Decline of the Ottoman Empire. In: Emil Brix, Klaus Koch, Elisabeth Vyslonzil (Hg.), The Decline of Empires (Wien/München 2001) 21-44.

Erich Prokosch (Hg.), Im Reiche des Goldenen Apfels. Des türkischen Weltenbummlers Evliyâ Çelebi denkwürdige Reise in das Giaurenland und in die Stadt und Festung Wien anno 1665 (Graz/Wien/Köln 1987).

Roderich Ptak, Die maritime Seidenstrasse (München 2007).

Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968).

Brian Pullan, Wage-Earners and the Venetian Economy, 1550-1630. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 146-174.

Donald Quataert, The Ottoman Empire, 1700-1922 (Cambridge 2000).

Richard T. Rapp, The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution. In: The Journal of Economic History 35, H. 3 (1975) 499-525.

Benjamin C. I. Ravid, The First Charter of the Jewish Merchants of Venice, 1589. In: AJS Review 1 (1976) 187-222.

Benjamin Ravid, The Legal Status of the Jews in Venice to 1509. In: Proceedings of the American Academy for Jewish Research 54 (1987) 169-202.

Andre Raymond, Soldiers in Trade: The Case of Ottoman Cairo. In: British Journal of Middle Eastern Studies 18, H. 1 (1991) 16-37.

Benedict S. Robinson, Green Seraglios: Tulips, Turbans, and the Global Market. In: Journal for Early Modern Cultural Studies 9, H. 1 (2009) 93-122.

Ruggiero Romano, Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 59-87.

Heiko Schüß, Wirtschaftskultur und Institutionen im Osmanischen Reich und der Türkei. Ein Vergleich institutionenökonomischer und kulturwissenschaftlicher Ansätze zur Erklärung der wirtschaftlichen Entwicklung (Wirtschaft des Vorderen Orients 1, Berlin 2008).

Desanka *Schwara*, Kaufleute, Seefahrer und Piraten im Mittelmeerraum der Neuzeit : entgrenzende Diaspora - verbindende Imaginationen (München 2011).

Domenico *Sella*, Crisis and Transformation in Venetian Trade. In: Brian *Pullan* (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 88-105.

Domenico *Sella*, Industrial raw materials in the import trade of northern and central Italy during the XVIIth century. In: The Journal of European Economic History 33 (2004) 59-70.

Domenico *Sella*, The Rise and Fall of the Venetian Woollen Industry. In: Brian *Pullan* (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 106-126.

Relli *Shechter*, Market Welfare in the Early-Modern Ottoman Economy: A Historiographic Overview with Many Questions. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 48, H. 2 (2005) 253-276.

Susan A. *Skilliter*, William Harborne and the Trade with Turkey, 1578-1582. A Documentary Study of the First Anglo-Ottoman Relations (London 1977).

Allaire B. *Stallsmith*, One Colony, Two Mother Cities: Cretan Agriculture under Venetian and Ottoman Rule. In: Hesperia Supplements 40: Between Venice and Istanbul: Colonial Landscapes in Early Modern Greece (2007) 151-171.

Joshua *Starr*, Jewish Life in Crete Under the Rule of Venice. In: Proceedings of the American Academy for Jewish Research 12 (1942) 59-114.

Traian *Stoianovich*, Between East und West. The Balkan and Mediterranean Worlds, Bd. 1: Economies and Societies Land, Lords, States and Middlemen. New Rochelle-New York 1992.

Traian *Stoianovich*, Between East und West. The Balkan and Mediterranean Worlds, Bd. 2: Economies and Societies Traders, Towns, and Households. New Rochelle-New York 1992.

Traian *Stoianovich*, Factors in the Decline of Ottoman Society in the Balkans. In: Slavic Review 21, H. 4 (1962) 623-632.

Traian *Stoianovich*, Land Tenure and Related Sectors of the Balkan Economy, 1600-1800. In: The Journal of Economic History 13, H. 4 (1953) 398-411.

Traian *Stoianovich*, The Conquering Balkan Orthodox Merchant. In: The Journal of Economic History 20, H. 2 (1960) 234-313.

Ilkay Sunar, State and economy in the Ottoman Empire. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), The Ottoman Empire and the World-Economy (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 63-87.

Jean-Baptiste Tavernier, Reisen zu den Reichtümern Indiens. Abenteurliche Jahre beim Großmogul 1641-1667 (Stuttgart 1984).

Baki Tezcan, The Ottoman Monetary Crisis of 1585 Revisited. In: Journal of the Economic and Social History of the Orient 52 (2009) 460-504.

Charles Tilly, Cities and States in Europe, 1000-1800. In: Theory and Society 18, H. 5: Special Issue on Cities and States in Europe 1000-1800 (1989) 563-584.

Peter Topping, Venice's Last Imperial Venture. In: Proceedings of the American Philosophical Society 120, H. 3 (1976) 159-165.

James D. Tracy (Hg.), The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World 1350-1750 (Studies in Comparative Early Modern History, Cambridge 1990).

Abraham L. Udovitch, Bankers without Banks: Commerce, Banking, and Society in the Islamic World of the Middle Ages. In: Center for Medieval and Renaissance Studies, UCLA (Hg.), The Dawn of Modern Banking (New Haven/London 1979) 255-274.

Richard W. Unger, The Ship in the Medieval Economy 600-1600 (London 1980).

Gülgün Üçel-Aybet, Social and Economic Life in 16<sup>th</sup> Century Bosnia under Ottoman Rule. In: Daniel Panzac (Hg.), Histoire économique et sociale de l'Empire ottoman et de la Turquie (1326-1960). Actes du sixième congrès international tenu à Aix-en-Provence du 1er au 4 juillet 1992 (Collection Turcica 8, Paris 1995) 529-538.

Gilles Veinstein, Les marchands étrangers dans l'Empire ottoman (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles). Questions de prix. In: Suraiya Faroqhi, Gilles Veinstein (Hg.), Merchants in the Ottoman Empire (Collection Turcica 15, Paris/Louvain/Dudley 2008) 47-62.

Immanuel Wallerstein, Hale Decideli, Reşat Kasaba, The incorporation of the Ottoman Empire into the world-economy. In: Huri İslamoğlu-Inan (Hg.), The Ottoman Empire and the World-Economy (Studies in modern capitalism. Etudes sur le capitalisme moderne, Cambridge 1987) 88-97.

Andrew M. Watson, Back to Gold-and Silver. In: The Economic History Review, New Series 20, H. 1 (1967) 1-34.

Thomas S. Willan, Some Aspects of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century. In: The English Historical Review 70, H. 276 (1955) 399-410.

Ann Williams, Mediterranean conflict. In: Metin Kunt, Christine Woodhead. (Hg.), Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World (London/New York 1995) 39-54.

Ann Williams, Sacra Militia, the Order of St. John: Crusade, Corsairing and Trade in Rhodes and Malta, 1460-1631. In: Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (Hg.), Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy (International Library of Historical Studies, London/New York 2010) 139-156.

Charles Wilson, Cloth Production and International Competition in the Seventeenth Century. In: The Economic History Review, New Series 13, H. 2 (1960) 209-221.

Michael Winter, Egyptian Society Under Ottoman Rule 1517-1798 (London/New York 1992).

Stuart J. Woolf, Venice and the Terraferma: Problems of the Change from Commercial to Landed Activities. In: Brian Pullan (Hg.), Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries (London 1968) 175-203.

Zdenko Zlatar, Between the Double Eagle and the Crescent. The Republic of Dubrovnik and the Origins of the Eastern Question (New York 1992).

Zdenko Zlatar, Dubrovnik's Merchants and Capital in the Ottoman Empire (1520-1620). A Quantitative Study (Istanbul 2010).

Zdenko Zlatar, Udio vlastele u dubrovačkoj kreditnoj trgovini (1520-1623): kvantitativna analiza vjerovnika. In: Analji Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku 45 (2007) 131-158.



# **Anhang**

## **Zusammenfassung**

Im Europa des 16. und 17. Jahrhunderts stellte die Levante eine wichtige Verbindung im Welthandel zwischen Indien und Europa dar. Durch ihre Expansion gelangten die Osmanen in den Besitz aller Routen, die über die Levante führten. Damit wurden sie zum Haupthandelspartner Venedigs und Dubrovniks zweier mediterraner Seerepubliken, die schon lange Handel mit dem Orient betrieben hatten. Dadurch erreichten sowohl Venedig als auch Dubrovnik in diesen zwei Jahrhunderten den Höhepunkt ihres Reichtums.

Mit der zunehmenden Teilnahme westeuropäischer Staaten am Handel mit der Levante wurden die beiden Seerepubliken stufenweise aus dem lukrativen Geschäft im Osmanischen Reich verdrängt. Gestärkt durch größere Ressourcen und durch den zunehmenden transatlantischen Handel, konnten die Westeuropäer mehr aufs Spiel setzen als ihre Kontrahenten aus dem Mittelmeer. Die Osmanen leisteten ihnen große Hilfe, durch die Kooperation mit den westeuropäischen Mächten suchten sie in erster Linie Verbündete gegen das Papsttum, die Spanier und die Habsburger. Durch die Kapitulationen bekamen die Westeuropäer auch beträchtliche Handelsprivilegien, die im mercantilistisch werdenden Europa gerne angenommen wurden. Andererseits machten die Osmanen eine gegensätzliche Politik, die die Einfuhr bevorzugte. Damit wurde ein sich gegenseitig ergänzendes System geschaffen.

Der mangelhafte Schutz der einheimischen Manufaktur und Kaufleute, den die osmanischen Regierung ihnen gewährte – sie hatte vor allem die fiskalischen Einkünfte im Auge – verursachte langfristig den Verfall dieser wirtschaftlichen Kategorie im Osmanenreich. Im 16. und 17. Jahrhundert konnten die Osmanen noch keine Folgen dieser Politik spüren, allerdings waren Venedig und Dubrovnik aufgrund mangelnder Ressourcen bald keine Konkurrenten für die Westeuropäer mehr. Dadurch entstanden die Zentren der kapitalistischen Weltwirtschaft in Westeuropa, die noch immer bestehen. Alle drei Staaten wurden Opfer in erster Linie ihrer geografischen Lage und zusätzlich der eigenen Weltanschauung.



## **Abstract**

The Levant was an important link in the international trade between India and Europe in the 16th and 17th centuries. In the course of their expansion throughout the Middle East the Ottomans came into possession of all routes leading through the Levant. Thereby they became the main trading partner of Venice and Dubrovnik, two Mediterranean maritime republics, both of which already had a long history of trade relations with the Orient at this time. Thanks to this interaction both Venice and Dubrovnik reached the height of their prosperity during these two centuries.

With the increasing involvement of the Western European countries in trade with the Levant, the two maritime republics were gradually forced out of the lucrative business within the Ottoman Empire. With greater resources and strengthened by the increasing transatlantic trade, the Western Europeans were capable of investing more in this economic race than their Mediterranean opponents. The Ottomans themselves rendered great help in this competition, because they saw in the Western European powers potential allies against the Papacy, Spain and the Habsburgs. With the capitulations the Western European states also gained significant trading privileges, which were gladly accepted because of their compatibility with the new European mercantilist theory. The Ottomans pursued a contrary policy, which preferred the import of goods, thereby creating a mutually supportive system.

However, the lack of protection of domestic manufacture and merchants by the Ottoman government, which mainly had fiscal income in mind, caused the long-term decline of these economic categories in the Ottoman Empire. In the 16th and 17th centuries, the Ottomans did not feel any consequences of this policy. On the downside, Venice and Dubrovnik had much fewer resources available and were thus soon eliminated as competition for the Western Europeans in the Levant. This resulted in the shift of the centers of the capitalist world economy to Western Europe, where they are still located. All three state investigated in this paper were victims primarily of their geographical location but also of their own world view.



## **Lebenslauf**

### Persönliche Angaben

Name Milan Mile Cvetojević

### Ausbildung

02/2011 – 06/2011	ERASMUS – Auslandsstipendium National and Kapodistrian University of Athens
10/2008 – 01/2013	Studium der Neogräzistik auf der Universität Wien
10/2007 – 01/2013	Studium der Geschichte auf der Universität Wien
10/2006 – 11/2012	Studium der Pflegewissenschaft auf der Universität Wien Wahlfach: Wirtschaft
03/2003 – 03/2004	Deutschlehrgang der Universität Wien
09/1999 – 09/2002	Elektrotechnische Mittelschule, Prijedor, Bosnien

### Weiterbildung

07/2011 Übersetzungsworkshop in International Writers & Translators Center of Rhodes (Διεθνές Κέντρο Συγγραφέων και Μεταφραστών) auf Rhodos

