

# DER BEITRAG DER MONGOLEN ZUR UMWANDLUNG DES SCHWARZEN MEERES. IN EINE DREHSCHIEBE DES EURASISCHEN HANDELS IM 13. UND 14. JAHRHUNDERT

Virgil Ciocîltan

Unzählige Quellen belegen die Hochkonjunktur des Schwarzmeerbeckens in der zweiten Hälfte des 13., im 14. und teilweise im 15. Jahrhundert. Unbestritten ist auch die Tatsache, dass das Gewässer den wirtschaftlichen Aufschwung, der beispiellos war, seiner Funktion als „Drehscheibe des Welthandels“ verdankte (so G. Brătianu).

Die Historiker schreiben diesen ausnehmenden Zustand dem Umbruch, der 1261 in diesem Raum stattfand, zu. Das Jahr bildet zweifellos einen Wendepunkt der Geschichte. Die Vertreibung der lateinischen Usurpatoren aus Konstantinopel durch Michael VIII. Palaiologos gab nicht nur den Meerengen neue Herren, sondern auch der See: Die volle Handelsfreiheit, die derselbe byzantinische Kaiser seinen genuesischen Bündnispartnern gewährte, ersetzte die seit 1204 dauernde Herrschaft der Venezianer.

Die Untertanen der ligurischen Republik ließen die Gunst der Zeit nicht ungenützt. Ihre äußerst rege und ergiebige Handelstätigkeit im pontischen Gebiet weckte frühzeitig auch hegemonische Ansprüche. Sie fanden ihren Niederschlag in einer konsequenten Politik, die als Endziel die Umwandlung des Schwarzen Meeres in ein *mare nostrum* verfolgte.

Angesichts der zeitlichen Übereinstimmung des pontischen Wirtschaftswunders mit der so deutlich ausgeprägten Vorherrschaft der ligurischen Kaufleute im Schwarzen Meer haben fast zwangsläufig die Forscher dieses geschichtlichen Abschnittes in den Genuesen sowohl die Initiatoren, als auch die tragenden Elemente der florierenden Konjunktur erblickt.

Ihr Urteil kann an sich kaum widerlegt werden, denn es basiert auf unleugbare Fakten sowie auf einer logischen Feststellung. Leider drückt diese Schlussfolgerung nur die halbe Wahrheit aus: Die Aufmerksamkeit, die den Tataren als Förderer des Schwarzmeerhandels geschenkt wurde, war viel zu flüchtig, um dieser Realität in ihrem vollen Umfang Rechnung tragen zu können.

Die einzige tatarische Leistung, die die Historiker in diesem Zusammenhang

gelegentlich erwähnen, ist die berühmte *pax mongolica*. Ihrer Auffassung nach, bildete sie die Grundbedingung für die mächtige Entfaltung des eurasischen Handels, die sich ihrerseits stimulierend auf den Warenaustausch im Schwarzmeergebiet auswirkte. Es ist zwar kein geringes Verdienst, das die Fachleute den Tschingisiden anerkennen, aber damit hört der Beitrag der Tataren zur ökonomischen Blüte des Gewässers keineswegs auf. Sowohl die Herrscher der Goldenen Horde als auch diejenigen des Ilkhanats haben viel tatkräftiger als gewöhnlich vermutet das mittelalterliche Schicksal des Schwarzen Meeres beeinflusst.

Die **Goldene Horde**, die Batu Khan 1242 in den Steppen Südrusslands gründete, beherrschte in den ersten zwei Jahrzehnten ihres Daseins die ganze Westhälfte des mongolischen Großreiches: Ihre Machtausstrahlung erstreckte sich weit über das eigentliche Wohngebiet der Nomaden. Im Süden deckte die Hegemonie der Goldenen Horde einen Teil Zentralasiens, den Iran und reichte westwärts bis zu den Gestaden des Mittelmeeres. Die Oberhoheit über diese Ländereien war für ihre Wirtschaft von außerordentlicher Bedeutung. Sie sicherte nämlich die Kontrolle bzw. die Ausbeutung der Seidenstraße, die der Schatzkammer in Sarai riesige Einkünfte erbrachte.

Diese günstige Lage änderte sich 1260/1 dramatisch, als in Persien unerwartet ein neuer mongolischer Staat auftauchte: das Ilkhanat. Sein Gründer Hülägü erfüllte sogleich die Hauptpflichten, die die geopolitischen Gegebenheiten einem iranischen Herrscher aufzwingen: Er restaurierte die historischen Grenzen des persischen Reiches und „nationalisierte“ somit einen der wichtigsten Abschnitte der Seidenroute. Die Einverleibung der Provinzen Aserbaidshan und Arran, die von nun an das Kerngebiet des neuen Staates bildeten, war für die Goldene Horde verhängnisvoll, weil mit dem Verlust der dortigen Handelsmetropole Täbris ihre wahrscheinlich reichste Einnahmequelle versiegt. Damit hörte das nördliche Tatarenreich praktisch für immer auf, sich an der Ausbeutung der Seidenstraße zu beteiligen.

Wie schmerzhaft der Schaden den Haushalt der Goldenen Horde betraf, kann an der Reaktion ihrer Oberhäupter gemessen werden: Ab 1263/3 bis gegen Ende des 14. Jahrhunderts - solange sie also fähig waren, kräftige Initiativen zu ergreifen - stellte die Zurückeroberung der transkaukasischen Gebiete die absolute außenpolitische Priorität des Nomadenreiches dar. Jedwelches andere Anliegen des Staates wurde ihr untergeordnet.

Das wiederholte Scheitern der Anstrengungen, nur mit eigenen Kräften oder mit Hilfe der mamlukischen Bündnispartner die mongolischen Rivalen im Iran zur Rückgabe der Henne mit goldenen Eiern, d. i. Täbris, zu zwingen, bewog die Nachfolger Batu Khans eine Ersatzlösung zu suchen. Diese Notwendigkeit bestimmte die Entwicklung einer neuen Handelsader, die ihr Herrschaftsgebiet überquerte und parallel zur Seidenstraße verlief. Sie verband über Urgentsch, Saraidshik, und Sarai Zentralasien mit den nordpontischen Häfen Tana und Kaffa. Wie erfolgreich diese kommerzielle Unternehmung der Tatarenkhane gewesen ist, bezeugen hinreichend die Karawanen der Muslime aus dem Orient und der Christen aus dem Abendland, die diesen Weg benützt haben.

Die schöpferische Tat der Herrscher der Goldenen Horde war für das Schwarze Meer von höchster Bedeutung: Das Gewässer wurde somit in den asiatischen Großhandelsnetz eingegliedert, was seinen wirtschaftlichen Status grundsätzlich änderte.

Unter diesen Umständen ist es verständlich, dass das Schwarze Meer als unvermeidliche Durchgangszone zwischen der eurasischen Steppe und dem Mittelmeer in das unmittelbare Interessenfeld der Goldenen Horde rückte. Um ihre lebensnotwendigen diplomatischen und kommerziellen Verbindungen mit den Anrainern des Mittelmeeres aufrecht zu erhalten, betrieben die Khane in Sarai eine klar umrissene Schwarzmeerpolitik. Ihre Eckpfeiler waren einerseits die Zusammenarbeit mit den italienischen Seemächten, Venedig und besonders Genua, andererseits die Bewachung der Meerengenfreiheit, die anhand eines ständig ausgeübten Druckes auf Byzanz bewahrt wurde.

Die Herrscher des **Ilkhanats** haben dem Schwarzen Meer einen ähnlichen Dienst geleistet. Als Nutznießer der Seidenstraße, aber auch einer der wichtigsten Abzweigungen des Fernhandels mit Gewürzen und Spezereien, die aus dem Indischen Ozean über Hormus nach Täbris strömten, oblag ihnen die Pflicht sie gegen die Angriffe sowohl der Rivalen aus dem Norden als auch der Mamluken, die den natürlichen Ausgang des transkaukasischen Umschlagplatzes zum Mittelmeer bedrohten, zu verteidigen. Unvergleichlich schlechter als im Kampf mit den Blutsverwandten, die immer wieder über den Kaukasus zurückgeschlagen wurden, konnten sich die Ilkhane als Schutzherren Kleinarmaniens behaupten: Die Heere der ägyptischen Sultane überrannten ununterbrochen in dem letzten Viertel des 13. Jahrhunderts das kleine und wehrlose Königreich. Die Tätigkeit in diesem „Vorzimmer“ des Großhandels wurde

dadurch dermaßen gestört und verunsichert, dass im konkreten Sinne des Wortes ein Ausweg gesucht werden musste.

Er wurde auch gefunden. Wahrscheinlich die meisten Waren, die aus China, Zentralasien und aus dem Indischen Ozean nach Täbris kamen und von dort zur kleinarmenischen Hafenstadt Ayas (Lajazzo) transportiert wurden, gelangte nun in Trapezund, von wo sie auf Schiffe verfrachtet den Weg über Konstantinopel zum Mittelmeer einschlugen.

Aus den Quellenaussagen ist zu entnehmen, dass der neue Ausläufer des Fernhandels Täbris-Trapezunt das gemeinsame Werk der Ilkhane und der Genuesen gewesen ist. Die Maßnahmen, die die Oberhäupter der Iranmongolen ergriffen haben, um diesen Weg funktionsfähig zu erhalten, ehren sie als (freilich interessierte) Kommerzförderer. Wie schwerwiegend die pontischen Folgen ihrer innovativen Politik gewesen sind, ist offensichtlich: Ihnen und wiederum den genuesischen Kaufleuten ist der zweite Anschluss des Schwarzen Meeres an den asiatischen Großhandel zu verdanken.

\*

**Fazit:** Die Funktion, die das Schwarze Meer als „Drehscheibe des Welthandels“ erfüllte, ist nicht ausschließlich auf die *pax mongolica*, wie die Historiker bisher annahmen, sondern auch – und zwar in entscheidender Weise – auf die doppelte Einschaltung des Gewässers in den eurasischen Handelsnetz zurückzuführen. Darin besteht die historische Leistung der Tschingisiden der Goldenen Horde und des Ilkhanats, die in Kooperation mit den italienischen Kaufleuten, die bekannte Hochkonjunktur des pontischen Beckens bewirkt haben.

In diesem Zusammenhang ist auf eine Merkwürdigkeit der Geschichte hinzuweisen. Zur Zeit der lebhaftesten kommerziellen Beziehungen zwischen Asien und Europa im Mittelalter hat das Schwarze Meer dem Fernhandel nicht nur als Drehscheibe gedient, sondern – dank der erwähnten Ablenkungen eines beträchtlichen Teils der asiatischen Warenströmungen von den normalen Trassen, die unmittelbar zum Mittelmeer führten – auch als Bypass.

**Contribuția mongolilor la transformarea Mării Negre  
în placă turnantă a comerțului eurasiatic în secolele XIII și XIV**

(Rezumat)

După cum dovedește starea de lucruri din Pontul Euxin în intervalul 1242-1261, când „pacea mongolă” domnea și pe cea mai mare parte a țărmurilor Mării Negre, vestita ordine asigurată pe vaste întinderi ale Asiei și ale Europei răsăritene nu a schimbat prin ea însăși datele negoțului pontic, dar a constituit neîndoiește fundalul indispensabil, care a făcut posibilă dezvoltarea excepțională a economiei Mării Negre după 1261, odată cu dubla ei conectare la traficul intercontinental. Incluziunea bazinului pontic în rețeaua marelui negoț datorită devierii axelor sale – a drumului mătăsii prin Hoarda de Aur (Urghenci-Sarai-Tana/Caffa), respectiv al celui al mirodeniilor prin Ilhanat (Ormuz-Tabriz-Trapezunt) – alcătuiește cel mai de seamă aport al celor două state mongole la transformarea Mării Negre în „placă turnantă a comerțului internațional”.

În acest context se cuvine subliniată una dintre marile ciudățenii ale istoriei: maxima apropiere și conlucrare euro-asiatică în evul mediu, izbutită prin efortul comun al căpeteniilor cinghizhanide și al negustorilor italieni, nu s-a realizat în fâgașul geografic normal, adică prin Mediterana orientală și prin Semiluna Roditoare, ci pe drumurile ocolite ale Mării Negre. Această apă a îndeplinit, așadar, concomitent cu funcția de placă turnantă și pe aceea de *bypass* al marelui comerț euro-asiatic.