

Die Bedeutung der Seidenstrasse für die nahöstliche Welt

von Arnold Hottinger

Die sogenannten Entdeckungen, die am Anfang der europäischen Neuzeit stehen, sind für die nicht-europäische, asiatische Welt und besonders für den Nahen Osten keine Entdeckungen gewesen. Vielmehr waren sie der Beginn eines grossen Unglücks. Die Folgen setzen sich bis in die heutige Zeit fort. Seit der Antike sind nämlich die Karawanen und Seewege, die den Fernen Osten mit Indien und Indien mit dem Mittleren Osten verbinden, immer bekannt gewesen. Es waren bloss die Europäer, die bis zum Beginn der Neuzeit nichts von ihnen wussten. Als einer von ihnen, der Venezianer Marco Polo diesen ganzen Weg bereiste, war die Unkenntnis der Europäer im Mittelmeer darüber so tief, dass sie Marco Polos Reisebeschreibung ironisch „Il Milione“ nannten. Es schien ihnen, er fäsele unbegründete Dinge und Zahlen, so dass er immer von Millionen redete.

Im Nahen Osten gab es seit der Antike Handelsstädte, die vom Durchgangsverkehr lebten und reich wurden, der sich von China bis ans Mittelmeer erstreckte. Ihre Händler wussten natürlich, dass es Richtung Osten ein Indien gab, dahinter ein Inselreich, aus dem die Gewürze kamen und noch weiter östlich China mit seiner Seide und seinem Porzellan. Sie wussten auch, dass von Basra aus, bei der Mündung von Euphrat und Tigris, die Handelsschiffe auf dieses östliche Meer hinausfuhren und dass ihre Kapitäne die Wege und Mittel kannten, um sich auf diesen Ozeanen zu bewegen. Der Durchgangsverkehr war die Lebensader der Haupthandelsstädte des Ostens. Im Nahen Osten, der engen Landbrücke, die den Osten mit dem Westen verbindet, war die Bedeutung dieses befruchtenden Transithandels besonders gross. Hier handelte es sich um eine Region mit vielen Wüsten und Steppen, deren landwirtschaftliche Möglichkeiten beschränkt waren. Der Durchgangshandel warf grössere Gewinne ab als die karge Land- und Wüstenwirtschaft der Bauern und Beduinen. Je nachdem wo die Routen gerade durchzogen, blühten die Handelsstädte oder verfielen sie wieder.

Die beiden grossen Ruinenstädte aus der Antike, **Petra** und **Palmyra**, zeigen dies plastisch. Petra liegt am südlichen Rande der grossen Durchgangsstrasse, die man auch die Seidenstrasse nannte. Es war eine Fluchtburg, die das Volk der Nabatäer (ursprünglich ein arabischer Stamm aus Nordarabien) in einer tiefen Felsenschlucht angelegt hatte. Dort gab es auch Wasser, obwohl sich ringsum Wüste erstreckt. Es gelang den Nabatäern die Transitwege über ihre Fluchtburg zu leiten, die aus Arabien kamen und Waren ans Mittelmeer brachten. Ihr Mittelmeerhafen wurde Gaza, heute eines der palästinensischen Autonomiegebiete. Die Nabatäer stellten Truppen auf, welche die Transitwege schützten und dafür sorgten, dass die Karawanen in Petra halt

machten und ihre Gebühren bezahlten. Petra wurde zwischen dem 5. Jahrhundert vor Christus und dem 2. nach Christus allmählich so reich, dass die Felsenstadt sich erlauben konnte, gewaltige Gräber und Grabtempel für ihre Könige im damals modernsten künstlerischen Stil, jenem des Hellenismus, aus den Sandsteinfelsen ihrer Schlucht herauszumeisseln. Sie stehen bis heute als Felsendenkmäler und bilden eine der grossen Überraschungen für jeden Besucher.

Der römische Kaiser Trajan hat Petra im Jahr 106 nach Christus erobert und zerstört (wie auch das jüdische Jerusalem), weil die Stadt ihm zu mächtig geworden war. Sie lebte weiter bis in die byzantinische Zeit, verlor aber schrittweise ihre Bedeutung zugunsten von Palmyra. Palmyra ist eine Oase tief im Inneren der Syrischen Wüste. Schon früh war sie eine Durchgangsstation für die Karawanen, die vom Euphrat ans Mittelmeer zogen. Diese zielten auf die Lücke in den Küstengebirgen des östlichen Mittelmeerrandes hin, deren Durchgang ihnen den schwierigen Weg über die Küstenberge und ihre Pässe ersparte. Es gelang den Palmyrenern nach der Niederlage von Petra, den Durchgangsverkehr vom Osten ans Mittelmeer zu monopolisieren. Sie stellten Truppen auf, die die Wüste zwischen Euphrat und der Stadt Edessa (heute Homs in Syrien) absicherten und dafür sorgten, dass sich der Verkehr über Palmyra abwickelte. Ihre Bogenschützen waren im ganzen römischen Reich berühmt. Die grosse Steininschrift, auf der die Zollgebühren niedergelegt sind, die für eine jede Ware zu bezahlen waren, wurde von den Archäologen auf dem Marktplatz des antiken Palmyra gefunden und befindet sich heute im Louvre. Davon wurde die Stadt Palmyra bis zum 3. Jahrhundert nach Christus so reich, dass sie gewaltige Tempel errichten konnte: einen Triumphbogen für den Besuch des römischen Kaisers Hadrian (im Jahr 129 nach Christus), eine Säulenstrasse inmitten der Wüste mit einigen Säulen aus massivem Assuangranit, der den ganzen Nil hinabgeschifft worden sein muss ... so schwer man sich ausmalen kann, wie das geschah; auch eine Totenstadt mit kunstvoll geschmückten unterirdischen Gräbern, in denen die Sarkophage der Aristokraten eingelagert wurden. All dies war gewaltig und solide genug, um bis auf den heutigen Tag überdauert zu haben.

Palmyra war so reich und mächtig, dass es eine kurze Zeit lang sogar ein eigenes Grossreich im Nahen Osten eroberte. Zur Zeit der Königin Zenobia, die als Regentin für ihren jungen Sohn wirkte, beherrschte die Handelsstadt alle Länder von Ägypten bis Kleinasien. Doch der Ehrgeiz und die Machtfülle der Zenobia forderten den Kaiser Aurelian heraus. Er kam persönlich nach dem Osten, um im Jahr 272 nach Christus die Truppen der Königin bei Emessa (Homs) vernichtend zu schlagen. Sie selbst wurde gefangen genommen und musste mit goldenen Ketten gefesselt den Triumphzug des Kaisers in Rom begleiten. Die Stadt wurde ihrer Mauern beraubt und geplündert.

Was den beiden Wüstenstädten geschah, ist besonders sichtbar, weil sie einzig vom Transithandel lebten. Als die Handelsströme versiegtten, zerfielen sie zu Ruinen. Es gab viele andere Transithandelsstädte an der Seidenstrasse, die in fruchtbaren

Landstrichen lagen und daher immer wichtige Städte geblieben sind, auch wenn die Handelsströme sie nicht mehr berührten. Sie wurden dann eben zu Provinzkapitalen. Doch auch solch alte Bevölkerungszentren lebten auf und wurden Grossstädte, Kulturzentren, Weltstädte, wenn der Handelsstrom sie befruchtete: Bagdad ging es so; Aleppo; Damaskus; Kairo; Alexandria; Konstantinopel-Istanbul; Trapezunt; den persischen Handelsstädten wie Ray (beim heutigen Teheran); Isfahan; Schiras; zentralasiatischen wie Samarkand; sogar unfruchtbaren und heissen Inseln wie Hormuz am Eingang zum Persischen Golf.

Für die Kultur der Muslime war der Handel ein tragendes Element. Die Höfe waren Zentren von Luxus und kulturellem Glanz; immer waren es jedoch die Händler, die sie befruchteten. Sie schufen eine die ganze islamische Welt umspannende Gesamtkultur und verbreiteten sie. Sie kam zustande durch die Mischung der persischen und byzantinischen Tradition und einen Überbau durch den Islam; dazu kamen Einflüsse aus Indien, Indonesien, China und Afrika. Das Ganze entwickelte sich zu einer neuen Synthese mit ihrem eigenen, unverwechselbaren Profil. Für diese Hochkultur mit ihren blühenden Städten: Moscheen; Palästen; Märkten; Hochschulen; mit ihren Gelehrten und Literaten; Kunsthandwerkern und eben Händlern, welche die ganze Mischung anreicherten und bewegten, haben die europäischen Entdeckungen der Wege nach Ostindien so etwas bedeutet wie eine Kurzschliessung der befruchtenden Handelsströme. Dies war der Anfang vom Ende. Mit ihr beginnt langsam aber unaufhaltsam ein Zerfall: Verlust nicht nur an materiellem Reichtum und Macht, sondern auch an Beweglichkeit, Anregung, Wachheit und Lebensfreude, wie sie zuvor von der Handelsbewegung stimuliert worden waren.

Der Zerfall kam keineswegs plötzlich. Er war in den ersten Jahrzehnten nach der portugiesischen Umsegelung Afrikas (Vasco da Gama 1498; zweite Reise 1502) noch kaum spürbar. Die damalige Seefahrt war ein riskantes und gefährliches Geschäft. Die Europäer mussten zuerst ihren Seehandel aufbauen. Sie mussten sich auch untereinander darüber einigen, wer diesen Handel führen oder gar monopolisieren durfte. Das führte zu Kriegen zwischen den Portugiesen und den Holländern, und dann zwischen den Holländern und den Briten. Die Franzosen waren auch an dem Wettlauf beteiligt und konnten sich ihrerseits in Teilzonen halten. Während diese Kämpfe vor sich gingen, betrieben Venedig und Genua die alten Routen vom östlichen an das westliche Mittelmeer weiter, die sie während Jahrhunderten reich gemacht hatten. Doch ihr Handelsbereich war eigentlich nur die letzte Etappe der Seidenstrasse. Das Hauptstück von China bis Alexandria, Antiochia oder Konstantinopel, das seit Menschengedenken in Händen der asiatischen Völker gelegen war, wurde nun ganz langsam aber unablässig durch die Seeroute ersetzt. Sie mündete zuerst in Lissabon, dann in den holländischen Seestädten und schliesslich in London und brachte den Reichtum der Welt dorthin. Dementsprechend wurde zuerst Lissabon die grösste und reichste Stadt Europas, kurz darauf die Handelsstädte der Niederlande und am Ende London, bis auch dieses von New York abgelöst werden sollte. Sie wurden Weltstädte

der Art wie sie Europa seit dem Untergang Roms nicht mehr gekannt, wie sie der Orient aber immer wieder besessen hatte: von Bagdad bis Konstantinopel-Istanbul. Die nahöstlichen wurden nun durch die neu aufwachsenden Handelstädte am europäischen Atlantikufer ersetzt. Ähnlich wie die Renaissance aus dem Mittelmeer-Handel der italienischen Handels- und Seefahrerstädte emporwachsen sollte, erstand nun, was wir die Neuzeit nennen: zu guten Teilen auf Grund des Überseehandels, der schrittweise die alten Routen der Seidenstrasse ausschaltete. Der Gewinn Europas wurde zum Verlust aller Länder, die zwischen China und dem Mittelmeer lagen. Dieser Verlust an Reichtum und Kreativität führte im 19. Jahrhundert zu einem derartigen Machtverlust des Orients und einem so grossen Machtgewinn der Europäer, dass diese sogar nach Asien und nach Afrika einbrachen und die dortigen Länder militärisch besetzten. Was man den Kolonialismus genannt hat.

Die Lücke von Homs (Edessa)

Die Ostküste des Mittelmeers ist von hohen Gebirgen überschattet: im südlichen Teil das Libanon Gebirge, das noch weiter südlich in die Hügel von Palästina ausläuft. Im nördlichen Teil die sogenannten Alawiten Berge (Jebel Alawi), steile und schroffe Felsengebirge, die sich über der Hafenstadt Lattakiye erheben. Zwischen diesen beiden Küstengebirgsketten liegt eine Lücke, die den Uebergang aus dem Inneren Syriens an die Küste erlaubt. Der Verkehr floss seit der Antike durch diese Lücke hindurch. Auch Heere benützten sie immer wieder. Deshalb bauten die Kreuzritter eine ihrer grössten Burgen am Rande der Lücke, das Krak du Chevalier.

Nicht nur Waren und Heereszüge zogen hier durch, auch die Winde vom Mittelmeer fallen durch diese Lücke nach dem Inneren Syriens ein. Sie wehen beständig von West nach Ost, so stark dass die Bäume im ganzen Gebiet alle schief stehen, nach Osten geneigt. Diesen Winden verdankt Palmyra ihr Wasser. Bei Palmyra erhebt sich ein steiler Berg. Er treibt die Mittelmeerwinde empor, was sie abkühlt und zur Wolken- und Regenbildung führt. Der Regen fällt auf Wüstenberge, das Wasser sammelt sich und fliesst aus in einigen permanenten Quellen mitten in der Syrischen Wüste. Dank ihnen gibt es die Oase Palmyra, die Palmenstadt.