

Stephan Barisitz: *Central Asia and the Silk Road. Economic Rise and Decline over Several Millennia*. Studies in Economic History, Springer International Publishing AG 2017. ISBN 978-3-319-51212-9, DOI 10.1007/978-3-319-51213-6. XV und 287 Seiten, 16 Tabellen (inkl. Boxen), 23 Graphiken. Schlüsselwörter: Geschichte Zentralasiens, Seidenstraße, Eurasische Steppennomaden, Mongolisches Reich, Han-Dynastie, Römisches Reich, Tang-Dynastie, Kolonialismus China, Kolonialismus Rußland.

---

Straßen sind, historisch-geographisch betrachtet, in vielen Variationen ansprechende und auch wissenschaftlich lohnende Objekte. In Europa wird seit vorrömischer Zeit die Bernsteinstraße zwischen Ostsee und Mittelmeer gerühmt, im vorderen Orient die Weihrauchstraße als einer der ältesten Handelswege der Welt, auf der die Schätze Südarabiens ans Mittelmeer gelangten, oder – weniger bekannt – die Ochsenstraße, auf der man Vieh aus der pannonischen Tiefebene quer durch Mitteleuropa bis nach Burgund und Frankreich trieb. Der wohl weltweit berühmteste solcher Verkehrswege aber ist sicherlich die „Seidenstraße“, deren Namen der deutsche Geograph Ferdinand von Richthofen um die Mitte des 19. Jh. prägte. Und schon er sprach nicht von einer, sondern von „Seidenstraßen“ als einem transkontinentalen Netzwerk von Handelswegen, welches in Wirklichkeit ja riesige Räume in Eurasien erschloß, durchquerte und mit den kontinentalen Großräumen Osteuropa, dem Orient, Nordafrika und Südwestasien verband. Es sind auch keine geringeren historischen Größen als etwa Alexander d. Gr., Dschingis Khan oder Timur Lenk, die je auf ihre Weise zur Blüte der Seidenstraßen beitrugen, der erste bereits 329 v. Chr. durch ein Handelsabkommen mit den Skythen (damals am Amu und Syr Darja). Großen Anteil am mittelalterlichen Bedeutungsgewinn der Seidenstraßen hatte der Mongole Dschingis Khan, in dessen Riesenreich die Gesetze der „Yassa“ für lange Zeit die Sicherheit der „Pax mongolica“ begründeten und damit Handelsbeziehungen sicherten und intensivierten. Im 14. Jh. wird Samarkand zur Hauptstadt im Reich Timur Lenks, für den sie zugleich das Zentrum der Welt ist. Und zuletzt ist auch der Niedergang der Seidenstraßen mit dem großen Namen Vasco da Gama verbunden, dessen Entdeckung der Schiffsroute um das Kap der Guten Hoffnung (1498) zum Niedergang der eurasischen Landwege führt.

Stephan Barisitz' Publikation ist ein umfassender Überblick über das vormoderne Zentralasien, der mehrere Jahrtausende Wirtschaftsgeschichte der Region der Seidenstraßen überschaut, in denen das wirtschaftliche Auf und Ab zwischen Wohlstand und Krisen ja untrennbar mit diesen Verkehrswegen verbunden ist. Es ist aber eigentlich mehr, nämlich – und das lag sicher mit in der Absicht des Autors – eine sehr detaillierte synthetische Studie über die Wirtschaftsgeschichte Zentralasiens, die bislang fehlte und vor allem angesichts der ökonomischen und mehr noch der steigenden strategischen Bedeutung dieser Region nicht nur gerechtfertigt sondern eigentlich notwendig geworden war. Diese Lücke füllt der Autor mit eindrucksvollen Analysen von Quellen und Materialien, die wiederholte Konjunkturen an den Seidenstraßen illustrieren, die Orient und Okzident über Jahrhunderte hinweg verbanden. Auch nomadische Steppenimperien, die häufig Zentralasien dominierten, seine Wirtschaft

prägten und die Handelsentwicklung beeinflussten, werden ausführlich behandelt. Die Veröffentlichung untersucht aber nicht nur Ursachen und Auswirkungen des Fernhandels, sondern diskutiert auch die vielen internen und externen Faktoren, die die politischen Entwicklungen begleiteten, einschließlich des allmählichen Endes der Seidenstraßen und damit des wirtschaftlichen Niedergangs Zentralasiens, und im Anschluß daran schließlich auch, wie dieser Niedergang im 18. und 19. Jh. den chinesischen und russischen Kolonialismus hervorbrachte.

Ein einleitendes Kapitel grenzt zunächst Zentralasien nach verschiedenen Gesichtspunkten ab, legt seine physisch-geographische Ausstattung und das wirtschaftliche Potential dar und gibt einen Überblick über Begriffe. Marginale Existenzbedingungen, die Weite des Raumes und sein Gefahrenpotential, die ja bis heute das Leben seiner Bewohner bestimmen, werden durch die Deutung von Regions- und Ortsnamen erklärend bereichert. Daran schließt eine eindrucksvolle Darstellung der gesamten wirtschaftshistorischen, sozialökonomischen und territorialpolitischen Entwicklung Zentralasiens, deren Inhalt hier nur in Überschriften wiedergegeben werden kann. Drei große Zeiträume werden unterschieden:

(1) **Von etwa 5000 v.u.Z. bis zur Völkerwanderung** im 4. Jh.: Hier finden sich die ersten Siedlungsansätze im Neolithikum, die um 2500 v.u.Z. beginnende Bildung „proto-urbaner“ Oasen im bronzezeitlichen Südmittelasien, rund 700 Jahre später weiter im Norden die Domestizierung des Pferdes und mit dieser der Aufstieg des „Seitenzweigs des Hirtennomadismus“ (H. Bobek); es folgen sodann die Reichsbildungen der Achämeniden, Alexanders und der Hunnen und ab etwa 200 v.u.Z., ausgehend von China, die Anfänge transkontinentaler Handelsbeziehungen.

(2) Vom nun beginnenden **Aufstieg der Nomadenherrschaften bis zur Hochblüte des Mongolenreichs** um 1350: Die Ausbildung des Hirtennomadismus ging durch Ausgliederung aus viehhaltenden Getreidebauerngesellschaften vor sich, wohl bevorzugt dort, wo die Verschränkung von ökologisch verschiedenartigen Gebieten besonderen Anreiz dazu bot, und diese „neue“ Lebensform breitete sich – in vielerlei Abwandlungen – in benachbarte Regionen aus. Die Raumüberwindung auf Pferd und Kamel begründete eine kriegerische Überlegenheit, die das berittene Nomadentum für lange Zeit zur Geißel der ansässigen Bevölkerung werden ließ, aber auch zu weitreichenden Eroberungen und Reichsbildungen führte. Vom 9. bis zum 13. Jh. kommt es zum Übergang von sesshaften zu nomadischen Territorialherrschaften, dem oft nur kräftige Staatsgebilde zu widerstehen vermochten, nicht selten nur unter Regierungen nomadischen Ursprungs. Eine weitere, jedenfalls positive Folge war die bessere Erschließung grosser Steppen- und Wüstenräume auch für den Handelsverkehr. Es ist das „alttürkische Khanat“ in Zentralasien, aus dessen Herrschaftsbereich die Hunnen nach Europa aufbrechen, es sind die türkischen Steppenreiche zwischen 600 und 850, die mit China, dem Kalifat in Persien und dem Khazarenreich im Westen in Kontakt, Konkurrenz und Konflikten stehen, und in welchen es bis zum 9. Jh. zu

einer Konsolidierung von „Seidenstraßenstaaten“ kommt. Die Schlußphase dieser Epoche bringt einerseits der Aufstieg des mongolischen Riesenreichs, das für eine historisch kurze Periode zu einem machtpolitischen Spielfeld auf zwei Kontinenten wird, einerseits fördernden Einfluß auf den Seidenstraßenhandel ausübt, andererseits aber als Reichsgebilde zerfällt, wozu sowohl innermongolische Feindseligkeiten als auch Epidemien wesentlich beitrugen.

(3) Vom **14. Jh. bis zum Beginn der Kolonisierung Zentralasiens** durch China und Rußland: In den Reichen Tamerlans, den Usbekischen Khanaten, der Goldenen Horde u.a. kommt es zu politischen Restabilisierungsversuchen, gepaart mit der weitgehenden religiösen Vereinheitlichung Zentralasiens im Zeichen des Islam und zu Ansätzen einer „postmongolischen Renaissance“ des Handels an den Seidenstraßen. Im 16. und 17. Jh. finden unter dem Einfluß europäischer Seehandelskonkurrenz wirtschaftspolitische Reformen statt, die starke Herrscher in ihren Territorien zustandebringen und die sogar „merkantilistische“ Züge tragen, doch ist der endgültige Kollaps der Macht der Nomaden und der Khanate nicht mehr aufzuhalten. Um die Mitte des 18. Jh. nimmt die Kolonisierung durch die chinesische Eroberung der Dsungarei und die russische in Westturkestan ihren Anfang; letztere war wohl noch weiter nach Süden ausgerichtet, fand aber mit dem Pamirabkommen von 1895 im Sinne der englischen „Pufferstaatpolitik“ ein Ende.

Der Autor hat sein Thema als komplexe raumwissenschaftliche und regionalhistorische Materie aufgefaßt, deren Eckpunkte er in einer knapp neunseitigen Übersicht (S. 271-279) zusammenstellt; es sei die Empfehlung erlaubt, hier mit der Lektüre zu beginnen, da dieses Schlußkapitel der „Lessons and Findings“ dem Leser gleich vorweg Struktur **und** inhaltliche Fülle des Werkes vorstellt:

- Zentralasien ist eine auf diesem Globus einzigartige Region des historischen Austauschs zwischen nomadischen und sesshaften Gesellschaften.
- Die Seidenstraßen bilden an die 2000 Jahre lang ein transkontinentales Handelsnetzwerk und erleben Hochblütezeiten während der Han-Dynastie bzw. der Parther- und Römerherrschaft (100 vor bis 200 nach Chr.), während der Tang-Dynastie, des Kalifats, im Khazarenreich (675-875) und im Jahrhundert der Mongolenreiche (1245-1345).
- Zentralasien und die Seidenstraßen werden bis zum Ende des 15. Jh. zu einem staats- und handelspolitischen Kernraum Eurasiens, in dem jedoch – anders als in Europa – kein städtisches Bürgertum entsteht.
- Dieser Epoche folgt der Niedergang, der einerseits als Folge der andauernden Zerstörung von natürlichen Ressourcen und Humankapital durch Dschingis Khan, seine Nachfolger und Timur Lenk erklärt werden kann, doch mehr wohl durch europäische Erfindungen und Eroberungen und mit diesen neu entstehende interkontinentale Handelswege.
- Der Autor schreibt den zentralasiatischen Herrschaftssystemen wohl Tendenzen zu staatspolitischer Souveränität zu, die sich (etwa am Beispiel des achämenidischen Persien) schon vor 2500 Jahren in Form regulärer Verwaltungs-, Steuer- und Militärsysteme zeigen,

was aber an der Persistenz der Steppenreiche bis ins 18. Jh. nichts ändert. Im Zuge der europäischen Invasion im 19. Jh. jedoch wird Zentralasien samt dem Raum der Seidenstraßen von „Europäischer Modernität“ überrannt.

- Zu allen Zeiten aber kommt China eine entscheidende herrschafts- und wirtschaftspolitische Rolle im Raum der Seidenstraßen zu. Seide aus China ist nicht nur das begehrteste Handesgut, sondern gilt zeitweise sogar als Währung, und die chinesische Kolonisation des Raumes läßt an Intensität und formender Durchdringung die Wirkung anderer Kolonialmächte – auch der Europäer – weit hinter sich. Vor allem aber gelangen neben Handelsgütern auch technische Errungenschaften und Knowhow aus China über die Seidenstraßen nach Europa: Papierherstellung und Buchdruck, die Kompaßnadel, Schießpulver und Raketen, Kohle als Brennstoff, das Porzellan, Papiergeld, der Abakus, Spielkarten u.v.m.

Der Autor, Ökonom und Wirtschaftshistoriker, hat die vorhandene Literatur aus ökonomischer Sicht synthetisch-wissenschaftlich ausgewertet und dabei eine Vielzahl von relevanten Faktoren (ökologische, wirtschafts- und machtpolitische, institutionelle, soziokulturelle, technologische, religiöse ...) als Maßstäbe angelegt, um Schlussfolgerungen sorgfältig ziehen zu können. Detaillierte regionsbezogene Informationen werden vom Verfasser auch in zahlreichen historisch-ökonomischen Karten graphisch verdichtet, was das Lesen begleitet und erleichtert. Sie zeigen Ressourcenausstattung, Herrschaftsbereiche, Transport- und Handelswege und Zentren im Seidenstraßennetzwerk in regionalen Abwandlungen über vier Jahrtausende. Der Reichtum an konsultiertem Material erlaubt es dem Autor sogar, Ursachen von wirtschaftlichen Höhen und Tiefen in Zentralasien teilweise neu zu interpretieren oder zeitlich einzuordnen. Interessant könnte freilich auch sein, das aus seinem Blickwinkel gesehene Seidenstraßennetzwerk der Vergangenheit den aktuellen Schemata einer „Neuen Seidenstraße“ oder „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels“ (gefördert von China) oder „Trans-Eurasischen Entwicklungskorridoren“ (durch Russland) oder auch anderen Initiativen gegenüberzustellen. Dies strebt der Autor jedoch nicht an. Ihm und dem Verlag gebührt jedoch für Erarbeitung und Herausgabe dieser beeindruckenden Publikation höchste Anerkennung.

*Franz Greif*