



Institut für Ost- und
Südosteuropaforschung

Online-Handbuch zur Geschichte
Südosteuropas

Olga Katsiardi-Hering

Überregionale Vernetzung und Handel in Südosteuropa:
Verkehrswege zu Land wie See vom 16. bis 18. Jahrhundert

aus dem Band:

**Wirtschaft und Gesellschaft
in Südosteuropa bis 1800**

Inhalt

- 1 Einleitung: Ein forschungsgeschichtlicher Überblick
 - 1.1 Grundannahmen
 - 1.2 Forschungstendenzen
- 2 Netzwerkbildungen im Kontext der Handelsgeschichte Südosteuropas
 - 2.1 Zur Entwicklung klein- und großflächiger Handelsgebiete auf Mikro- und Makroebene
 - 2.2 Handelsregionen und deren Ausbildung: geographische Faktoren und politische Einflüsse
- 3 Handelswaren – Handelswege – Handelsmärkte
 - 3.1 Die bestimmenden Handelsakteure vom 16. bis ins 18. Jahrhundert: das Osmanische Reich, Venedig und Ragusa
 - 3.2 Das lange 18. Jahrhundert: der zunehmende Einfluss der europäischen Mächte im Handelsbereich
 - 3.3 Zur steigenden Bedeutung von Handelsmessen im 18. Jahrhundert
- 4 Die Blütezeit der internationalen (Handels-)Schifffahrt in Südosteuropa
 - 4.1 Venezianische Handelsschifffahrt, griechische Kaufleute und Ragusa
 - 4.2 Die Donau und deren wachsende Bedeutung
 - 4.3 Von der Internationalisierung des Handels mit dem Osmanischen Reich zur Entwicklung der griechischen Schifffahrt
- 5 Die Welt der Handelsleute: Kaufleute, Handelsfirmen, Netzwerke und Diaspora
 - 5.1 Auswärtige Einflüsse: Südosteuropa und der internationale Handel
 - 5.2 Südosteuropäische Kaufleute und Handelskompanien im internationalen und interregionalen Handel
 - 5.3 Begriffsgeschichtliche Betrachtungen zum „Balkan Orthodox Merchant“
- 6 Resümee

Zitierempfehlung und Nutzungsbedingungen für diesen Artikel

1 Einleitung: Ein forschungsgeschichtlicher Überblick *

1.1 Grundannahmen

„Zeit“ und „Raum“ sind zentrale Parameter. Die Zeit: Das 16. Jahrhundert bis zum Ende des „langen 18. Jahrhunderts“; der Raum: Südosteuropa.¹ Die überregionale kommerzielle Vernetzung steht im Fokus meiner Analyse, und es sind bezüglich des Südosteuropabegriffs zusätzliche Klarstellungen erforderlich. Innerhalb dieser an sich schon ausführlich untersuchten Zeitspanne vereinte sich das Gebiet zwischen dem mittel- und osteuropäischen Ungarn, der Donaumündung im Osten und der Ägäis im Süden nach den expansiven Kriegen von Süleyman I. („der Prachtige“, 1520–1566) zum ersten Mal unter einer Herrschaft, der osmanischen. Geopolitisch bildeten sich drei Zonen:² Territorien mit starker Ausrichtung auf das Meer (v. a. die gr. Halbinsel, das dalmatin. Küstenland, die Küstengebiete von Bosphorus [Marmararegion] u. Schwarzem Meer), die Regionen rund um die Donau und ihre breiten Zuflüsse, die oft militärische Konfliktzonen darstellten und ferner Gebiete waren, die von Umsiedlungen und administrativen Veränderungen zwischen zwei großen multinationalen Reichen geprägt waren, sowie das weite Hochland mit großen Ebenen dazwischen.

* Die hier abgebildete und kommentierte Bibliographie ist aufgrund des enormen Reichtums an Studien selektiv und beispielhaft. Danken möchte ich Frau Mag. Hiltrud Hartmann für die Übersetzung meines Handbuchbeitrags aus dem Griechischen. Dankbar bin ich auch Herrn Dr. Evin Pezo für seine sorgfältige Bearbeitung meines Textes.

¹ Siehe zur Diskussion des Südosteuropabegriffs im Rahmen des Handbuchprojekts die online zugängliche Reiheneinleitung von Oliver Jens SCHMITT/Konrad CLEWING/Ulf BRUNNBAUER, Ein Handbuch für das 21. Jahrhundert. Die Geschichte Südosteuropas, in: Handbuch zur Geschichte Südosteuropas. Bd. 1: Herrschaft und Politik in Südosteuropa von der römischen Antike bis 1300. Hgg. Fritz MITTHOF/Peter SCHREINER/Oliver Jens SCHMITT. Berlin, Boston 2019, 1–33, online unter <<https://www.hgoe.ios-regensburg.de/texte-des-online-handbuchs.html>> – sämtliche in diesem Beitrag erwähnten Internetadressen wurden Mitte Februar 2023 auf ihre Aktualität hin überprüft.

² Siehe auch die Argumente von Karl KASER, Raum und Besiedlung, in: Magarditsch HATSCHIK-JAN/Stefan TROEBST (Hgg.), Südosteuropa. Gesellschaft, Politik, Wirtschaft, Kultur. Ein Handbuch. München 1999, 53–72; außerdem Olga KATSIARDI-HERING, L'area balcanica nei secoli XVI–XVIII, in: Roberto BIZZOCCHI (Hg.), Storia d'Europa e del Mediterraneo. Bd. 12: Popoli, stati, equilibri del potere. Roma 2013, 613–648, 613–616; Egidio IVETIC, L'Adriatico come spazio storico transazionale, *Mediterranea – Ricerche storiche* 35 (2015), 483–498; DERS., Adriatico Orientale. Atlante storico di un littorale mediterraneo. Rovigno 2014.

Innerhalb dieser drei Bereiche kamen verschiedene Perioden osmanischer Herrschaft auf, je nach Epoche, der Art und Dauer der Eroberung, der sofortigen Etablierung staatlicher Macht oder nicht, ihrer geographischen, aber auch ihrer aktuellen wirtschaftlichen oder militärischen Position. Die hier vorhandenen Differenzierungen sind auf zahlreiche Prozesse langer Dauer zurückzuführen, unter anderem auf die jahrhundertelange Präsenz venezianischer Herrschaft im Mittelmeerraum,³ aber auch auf die französischen Eroberungen von unterschiedlicher Dauer sowie die territorialen und administrativen Veränderungen, die mit den Verträgen von Karlowitz (Sremski Karlovci) 1699 und Passarowitz (Požarevac) 1718 einhergingen. Der venezianische Besitz von Küsten und Inseln trug zumindest bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts zur Bewahrung der venezianischen maritimen Hegemonie und zur Aufrechterhaltung der maritimen Handelswege bei. Die „Vereinigung“ unter der osmanischen Besatzung war nach den beiden genannten Verträgen nicht mehr aufrechtzuerhalten, nachdem die zentralen und östlichen ungarischen Regionen zur Habsburgermonarchie übergegangen waren. Innerhalb des beschriebenen „vereinten“ südosteuropäischen Raums bildete Siebenbürgen bereits seit dem 13. Jahrhundert mit Siedlungen der sog. „Sachsen“⁴ und mit den aufeinanderfolgenden Beziehungen zu den umliegenden Mächten im Laufe der Zeit eine spezielle *territoriality*.⁵

Obwohl der östliche Teil Ungarns samt Siebenbürgen nach 1699 in die Habsburgermonarchie reintegriert wurde, blieben diese Gebiete meiner Meinung nach lange Zeit sowohl von der Habsburgermonarchie als auch vom Osmanischen Reich abhängig, zumindest im gewerblichen Bereich. Formal gehörten sie wirtschaftlich nicht zu ihnen, in Form von Mentalitäten, wirtschaftlichen Praktiken und zwischenmenschlichen Beziehungen jedoch durchaus. Menschen aus dem südlichen Teil Südosteuropas reisten weiterhin, insbesondere aufgrund von Handelstätigkeiten, in diese Regionen, aber auch in die autonomen Fürstentümer Walachei und Moldau und ließen sich dort nieder, wodurch sie eine breite kommerzielle und informelle Raumbindung von Individuen und Gruppen (human territoriality) bewiesen. All das beeinflusste auch die Handelsbeziehungen: Betroffen waren die Landwirtschaft,

³ Chryssa MALTEZOU (Hg.), *Βενετοκρατούμενη Ελλάδα. Προσεγγίζοντας την ιστορία της* [Griechenland unter venez. Herrschaft. Eine Annäherung an ihre Geschichte]. Bde. 1–2. Athen, Venedig 2010; Gherardo ORTALLI/Oliver Jens SCHMITT (Hgg.), *Balcani occidentali, Adriatico e Venezia fra XIII e XVIII secolo. Der westliche Balkan, der Adriaum und Venedig (13.–18. Jahrhundert)*. Wien 2009; s. ergänzend hierzu den Handbuchbeitrag von Oliver Jens SCHMITT, *Die venezianische Herrschaft in Südosteuropa (15.–18. Jahrhundert)*, in: *Handbuch zur Geschichte Südosteuropas*. Bd. 2: *Herrschaft und Politik in Südosteuropa von 1300 bis 1800*. Hg. DERS. Berlin, Boston/MA 2021, 385–463.

⁴ Über die Sachsen in Siebenbürgen s. Laszlo MAKKAJ, *Herausbildung der ständischen Gesellschaft (1172–1526)*, in: *Kurze Geschichte Siebenbürgens*. Hg. Béla KÖPECZI. Budapest 1990, 175–240; Gábor BARTA, *Die Anfänge des Fürstentums und erste Krisen (1526–1606)*, in: ebd., 243–301; Katalin PÉTER, *Die Blütezeit des Fürstentums (1606–1660)*, in: ebd., 302–358.

⁵ Ich verwende den Begriff *territoriality* hier in der Definition von Torsten MALMBERG, *Human Territoriality. Survey of Behavioural Territories in Man with Preliminary Analysis and Discussion of Meaning*. The Hague, Paris, New York 1980; s. hierzu außerdem Robert SACHS, *Human Territoriality. Its Theory and History*. Cambridge u. a. 1986.

der Handelsaustausch, die Neuausrichtung von Handelswegen, eine Stärkung Habsburgs im ungarischen bzw. siebenbürgischen Raum sowie eine Neuorientierung der Kaufleute aus dem Süden, von denen viele im langen 18. Jahrhundert eine in Zahlen durchaus beträchtliche „Diaspora“ im weiten ungarisch-österreichischen Raum etablierten. Diese Diaspora war unmittelbar mit dem osmanischen Südosteuropa sowie mit der habsburgischen Handelsorientierung verbunden. Unter diesem Aspekt werden auch Triest sowie die in Venedig ansässige südosteuropäische Diaspora sehr oft im Kontext der obigen Diskussionen zum Handel miteinbezogen.

Trotz der Vereinigung unter einer Verwaltungseinheit stellte Südosteuropa in der Zeit zwischen dem frühen 16. und dem Ende des 17. Jahrhunderts keine einheitliche wirtschaftliche *territoriality* dar.⁶ Der überregionale Handel setzt Bewegung, aber auch Stabilität voraus, benötigt Verwaltung und Mechanismen, die über physische wie territoriale Grenzen, menschliches Verhalten und staatliche Vorgaben hinausgehen. Für meine Thematik und den hier beleuchteten Zeitabschnitt stellt Südosteuropa die Halbinsel dar, die durch das Mittelmeer definiert wird. Ein informeller „Dialog“ scheint *à la longue durée* zwischen dem Mittelmeer und der unmittelbaren Küste der Halbinsel stattzufinden, mit natürlichen Häfen – Anlaufstellen von Handelsrouten oder mit durch Binnenhäfen zugänglichem Hinterland. An diesem „Dialog“⁷ ist die Adria mit der dalmatinischen Küste und ihren Küstenorten beteiligt. Diese stoßen jedoch zum allergrößten Teil auf das unmittelbar an der Adria gelegene und parallel zur Küste verlaufende Dinarische Gebirge. Ebenso sind die Ägäis⁸ und das Schwarze Meer⁹ Teil dieses „Dialogs“. Durch die Anbindung an das Mittelmeer orientiert sich Südosteuropa wiederum seit Jahrhunderten nach West- und (Ost-)Mitteleuropa.¹⁰ Der

⁶ Diese Problematik wird aufgezeigt in: Olga KATSIARDI-HERING, Commerce and Merchants in Southeastern Europe, 17–18th Centuries. „Micro-Districts“ and Regions, *Études Balkaniques* 51 (2015), H. 1, 19–35, 19–23; s. a. Oliver Jens SCHMITT/Michael METZELTIN (Hgg.), Das Südosteuropa der Regionen. Wien 2015.

⁷ Vgl. John R. LAMPE/Marvin R. JACKSON, Balkan Economic History, 1550–1950. From Borderlands to Developing Nations. Bloomington/IN 1982, 2–6; Virginia PASKALEVA, Levantiskata tãrgovija na Triest prez XVIII–XIX v. (s oãled na Balkanite) [Triests Levantehandel im 18.–19. Jh. (mit Blick auf den Balkan)], *Izsledvanija po bãlgarska istorija* 2 (1978), 229–261; Traian STOIANOVICH, Between East and West. The Balkan and Mediterranean Worlds. Bd. 2: Economies and Societies. Traders, Towns, and Households. New York 1992; ORTALLI/SCHMITT (Hgg.), Balcani occidentali; KATSIARDI-HERING, L'area balcanica, 614.

⁸ Despoina VLAMI, Trading with the Ottomans. The Levant Company in the Middle East. London, New York 2015.

⁹ Carl M. KORTEPETER, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century, *Journal of the American Oriental Society* 86 (1966), H. 2, 86–113; Halil INALCIK, The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans, *Apõelov Põntov* 35 (1979), 74–110; Faruk BILICI/Ionel CÂNDEA/Anca POPESCU (Hgg.), Enjeux politiques, économiques et militaires en Mer Noire (XIV^e–XXI^e siècles). Études à la mémoire de Mihail Guboglu. Brãila 2007.

¹⁰ Josef MATL, Die Europãisierung des Sũdostens, in: Balduin SARIA (Hg.), Võlker und Kulturen Sũdosteuropas. Kulturhistorische Beitrãge. Mũnchen 1959, 218–236; Olga KATSIARDI-HERING, Christian and Jewish Ottoman Subjects. Family, Inheritance and Commercial Networks between

restliche und größte Teil der Halbinsel hat während unseres Untersuchungszeitraums durch die unzugängliche Bergwelt und aufgrund von Navigationshindernissen in den Flüssen keinen direkten Zugang zum Meer – mit Ausnahme von Gebieten an der unteren Donau.¹¹ Somit ist der zentrale Teil der Halbinsel nur indirekt an dem soeben beschriebenen „Dialog“ beteiligt; dies betrifft vor allem die Ökonomie, zumal, wie noch darzustellen ist, viele der Handelsrouten auf einer Nord-Süd-Achse liegen oder die Halbinsel diagonal durchqueren und in den wichtigsten Mittelmeerhäfen enden (Ragusa/Dubrovnik,¹² Thessaloniki,¹³ Arta-Prevesa¹⁴) bzw. die hier beheimateten Menschen in einer von der Existenz des Meeres abgetrennten Hochland-Landwirtschaft primär von der Viehzucht leben. Dieser zentrale Raum ist kommerziell auf seine direkte und indirekte geographische Umgebung – es dominiert der lokale oder interregionale Handel – wie auch auf die Versorgung der bevölkerungsreichen osmanischen Hauptstadt Konstantinopel (Istanbul)¹⁵ und die Gebiete rund um das Schwarze Meer ausgerichtet.¹⁶

Die koexistierenden oder um den südosteuropäischen Raum konkurrierenden Reiche bestimmen ebenso den Handel (und die diesbezügliche Literatur ist sehr reichhaltig). Dabei handelt es sich erstens um das Osmanische Reich, dessen Expansionskriege im 16. Jahrhundert zur Herrschaftsausdehnung bis jenseits der Donau führen;¹⁷ zweitens um die Habsburgermonarchie, die bis zum späten 18. Jahrhundert¹⁸ mit ersterem in Konfrontation steht,

East and West (17th–18th C.), in: Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *La famiglia nell'economia europea, secoli XIII–XVIII. The Economic Role of the Family in the European Economy from the 13th to the 18th Centuries*. Firenze 2009, 409–440.

¹¹ Rossitsa GRADEVA, *Shipping Along the Lower Course of the Danube (End of the 17th Century)*, in: Elisabeth ZACHARIADOU (Hg.), *The Kapudan Pasha. His Office and His Domain. Halcyon Days in Crete IV. A Symposium Held in Rethymnon, 7–9 Jan. 2000*. Rethymno 2002, 301–323.

¹² Francis W. CARTER, *Dubrovnik (Ragusa). A Classic City-State*. London 1972; Antonio DI VITTORIO (Hg.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*. Bari 1990.

¹³ Nikolaos SVORONOS, *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*. Paris 1956.

¹⁴ Georgios SIOROKAS, *Το Γαλλικό προξενείο της Άρτας [Das frz. Konsulat in Arta (1702–1789)]*. Ioannina 1981.

¹⁵ Elena GROZDANOVA, *La production de la Roumélie et la vie économique de la ville d'Istanbul aux XVI^e et XVII^e siècles*, in: *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. Hg. Daniel PANZAC. Paris 1995, 194–207.

¹⁶ Halil INALCIK, *The Ottoman State. Economy and Society, 1300–1600*, in: DERS./Donald QUATAERT (Hgg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*. Cambridge 1994, 179–187 (Unterkap.: *Istanbul and the Imperial Economy*); Ebru BOYAR/Kate FLEET, *A Social History of Ottoman Istanbul*. Cambridge 2010, 157–204 (Unterkap.: *The Consuming City*).

¹⁷ Mustafa KUNT/Christine WOODHEAD (Hgg.), *Süleyman the Magnificent and His Age. The Ottoman Empire in the Early Modern World*. New York, London 1997; Virginia H. AKSAN/Daniel GOFFMAN (Hgg.), *The Early Modern Ottomans. Remapping the Empire*. Cambridge 2007.

¹⁸ Othmar PICKL (Hg.), *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege. Die Vorträge des 1. Internationalen Grazer Symposions zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Südosteuropas (5. bis 10. Oktober 1970)*. Graz 1971; Virginia H. AKSAN, *Ottoman Wars 1700–1870. An Empire Besieged*. London, New York 2007; Olga KATSIARDI-HERING, *The Habsburg Empire and the Ottoman*

aber auch mit Beginn desselben Jahrhunderts auf eine Expansion seines Wirtschaftsraumes setzt; drittens um das seit dem 18. Jahrhundert mächtige Russische Reich,¹⁹ das sich entlang der Land- und insbesondere der Wasserwege ausrichtet. Neben diesen Großreichen sind als maritime europäische Wirtschaftsmächte zu nennen: a) die Republik von Venedig, die das östliche Mittelmeer²⁰ mit ihren verstreuten Handelsposten seit dem 13. Jahrhundert (zumindest bis ins 17. Jh. hinein) dominiert – trotz der sieben venezianisch-osmanischen Kriege koexistiert Venedig mit dem Osmanischen Reich;²¹ b) der im Zentrum Süddalmatiens gelegene unabhängige Stadtstaat Ragusa, der zwar seit 1439 gegenüber Istanbul tributpflichtig war, doch ab 1442 über Kapitulationen (*abdname*, Privilegien) verfügte²²; c) mit Beginn des 16. Jahrhunderts und für den größten Teil des Untersuchungszeitraums kommen Frankreich, England und Holland, die mit entsprechenden Kapitulationen durch das Osmanische Reich versehen werden,²³ zu den schon im östlichen Mittelmeer agierenden, dominierenden

Empire in the Long 18th Century. A Recalcitrant but a Positive Vicinity, in: Lise ANDRIES/Marc André BERNIER (Hgg.), *L'Avenir des Lumières. The Future of Enlightenment*. Paris 2019, 253–280.

¹⁹ Hans HALM, *Donauhandel und Donauschiffahrt von den österreichischen Erblanden nach Neu rußland (1783)*, *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, N.F. 2 (1954), H. 1, 1–52.

²⁰ Siehe zur Weiterentwicklung der von Fernand Braudel eingebrachten Formulierung der „Northern Invasion“ (s. u. Kap. 4.3) im Mittelmeer: Maria FUSARO/Colin HEYWOOD/Mohammed-Salah OMRI (Hgg.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*. London 2010, bes. die Kap. von Maria FUSARO, *After Braudel. A Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime*, 1–22, u. Colin HEYWOOD, *The English in the Mediterranean, 1600–1630. A Post-Braudelian Perspective on the „Northern Invasion“*, 23–44; bzw. Maria FUSARO, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450–1700*. Cambridge 2015.

²¹ Aus der enormen Literatur: Suraiya FAROQHI, *The Venetian Presence in the Ottoman Empire, 1600–1630*, in: Huri İSLAMOĞLU-İNAN (Hg.), *The Ottoman Empire and the World-Economy*. Cambridge, New York, Paris 2004 (1987), 311–344; Eric DURSTELER, *Commerce and Coexistence. Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era*, *Turcica* 34 (2002), 105–133; Cristian LUCA/Gianluca MASI (Hgg.), *L'Europa centro-orientale e la penisola italiana. Quattro secoli di rapporti e influssi intercorsi tra stati e civiltà (1300–1700)*. Brăila, Venezia 2007; Cristian LUCA, *Țările Române și Veneția în secolul al XVII-lea. Din relațiile politico-diplomatice, comerciale și culturale ale Țării Românești și ale Moldovei cu Serenissima*. București 2007; DERS., *Venetian Merchants in the Lower Danube Area and Their Role in the Development of the International Trade Exchanges in the Seventeenth Century*, *The Czech Historical Review/Český časopis historický* 109 (2011), H. 2, 294–327.

²² Suraiya FAROQHI, *Before 1600. Ottoman Attitudes Towards Merchants from Latin Christendom*, *Turcica* 34 (2002), 69–104, 80f.

²³ Alfred WOOD, *A History of the Levant Company*. London 1935; Maurits H. VAN DEN BOOGERT, *The Capitulations and the Ottoman Legal System. Qadis, Consuls and Beratslis in the 18th Century*. Leiden, Boston/MA 2005; Edhem ELDEM, *Capitulations and Western Trade*, in: *The Cambridge History of Turkey*. Bd. 3: *The Later Ottoman Empire, 1603–1839*. Hg. Suraiya N. FAROQHI. Cambridge u. a. 2006, 283–335; Bülent ARI, *Early Ottoman-Dutch Political and Commercial Relations after 1612 Capitulations*, *Bulgarian Historical Review* 32 (2004), H. 3–4, 116–144; İsmail Hakkı KADI, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam*. Leiden 2012; vor allem s. die Analyse von Gilles VEINSTEIN, *Les capitulations franco-ottomanes de 1536 sont-elles encore controversables?*, in: Vera COSTANTINI/

Akteuren des überregionalen Seehandels von Südosteuropa und dem Osmanischen Reich hinzu.

1.2 Forschungstendenzen

Seit dem Ende des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts orientierten sich Forschungen zum maritimen Handel im östlichen Mittelmeerraum auf die Beziehungen zur Levante im Allgemeinen²⁴ sowie zu den benachbarten südosteuropäischen Reichen, zu Habsburg, aber auch zur Doppelmonarchie Österreich-Ungarn, zum Osmanischen und zum Russischen Reich im Besonderen.²⁵ Ein ausgesprochen hohes Interesse erwecken Arbeiten über die Handelsrouten und Märkte auf dem Balkan,²⁶ während der griechische Historiker Spyridon Lambros relativ früh den Reichtum der venezianischen, österreichischen und ungarischen Archive für die griechisch-orthodoxe Diaspora in Mitteleuropa hervorgehoben hat;²⁷ ein Thema, das jetzt einen der wichtigsten Forschungstrends zum interregionalen Handel in Südosteuropa ausmacht. Dessen Arbeit basiert auf Archivalien und anderen (publizierten) Quellen – v. a. auf konsularischen u. Verwaltungsquellen – westeuropäischer Staaten und besonders auf den wenigen südosteuropäischen zeitgenössischen Quellen, die gerettet wurden und der Forschung zur Verfügung stehen.

Markus KOLLER (Hgg.), *Living in the Ottoman Ecumenical Community. Essays in Honour of Surayya Faroqhi*. Leiden 2008, 71–88.

²⁴ Paul MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*. Paris 1896; DERS., *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*. Ports francs, d'autres fois et d'aujourd'hui. Paris 1911; WOOD, *A History of the Levant Company*; Pantelis KONTOGIANNIS, *Οι προστατευόμενοι* [Die *Protégés*]. Athen 1917. Mit seinem Buch hat Kontogiannis sehr früh das Thema der „protégés“/berathl der europäischen Handelsmächte in der Levante hervorgehoben; s. die neueste historiographische Betrachtung durch Michel FONTENAY, *Le commerce des Occidentaux dans les échelles du Levant au XVII^e siècle*, in: Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secc. XIII–XVIII. Europe's Economic Relations with the Islamic World, 13th–18th Centuries*. Firenze 2007, 519–550.

²⁵ Joseph GRUNZEL, *Die Handelsbeziehungen Österreich-Ungarns zu den Balkanländern*. Wien 1892; Adolf BEER, *Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II*, *Archiv für österreichische Geschichte* 86 (1898), 3–204; Marianne von HERZFELD, *Zur Orienthandelspolitik Österreichs unter Maria Theresia in der Zeit von 1740–1771*, *Archiv für Österreichische Geschichte* 108 (1919), 215–344; Hans HALM, *Österreich und NeuRußland (1783)*, *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 6 (1941), 275–493.

²⁶ Arno MEHLAN, *Mittel- und Westeuropa und die Balkanjahresmärkte zur Türkenzeit*, *Südost-Forschungen* 3 (1938), 69–120; DERS., *Die großen Balkanmessen in der Türkenzeit*, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 31 (1938), 10–49; DERS., *Der Bazar auf dem Balkan in der Türkenzeit*, *Südost-Forschungen* 5 (1940), 832–863.

²⁷ Spyridon LAMPROS, *Ἐρευναι ἐν ταῖς Βιβλιοθήκαις καὶ Ἀρχείοις Ρώμης, Βενετίας, Βουδαπέστης καὶ Βιέννης* [Forschungen in den Bibliotheken u. Archiven von Rom, Venedig, Budapest u. Wien], *Νέος Ἑλληνομνήμων* 17 (1923), 113–139, 368–386; 18 (1924), 48–69, 276–292, 374–382; 21 (1927), 43–52, 165–178; über die reiche Literatur informiert die online-Datenbank Bibliography of the Greek Diaspora, <<http://diaspora.arch.uoa.gr/main/index.php>>.

Aus den gleichen reichhaltigen Quellen stammen auch die meisten Nachkriegsarbeiten. Edhem ELDem stellt in seinem Kommentar zum Bild „of an increasingly aggressive encroachment of European trading activity on the Ottoman domains“ fest,²⁸ dass sich dieses in erster Linie aus den verfügbaren Quellen ergab. Wegen des merkantilistischen Interesses der westeuropäischen Länder blieben interessante statistische Zahlen erhalten, während von osmanischer Seite

a dominantly fiscalist view of trade justified the neglect of commercial record keeping, replacing it with the much more useful – from the state’s perspective – tracking down of fiscal revenues generated by this trade.²⁹

Die Erforschung der in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten zugänglich gemachten osmanischen Archivalien sowie die Erneuerung der Osmanistik³⁰ eröffnete neue Möglichkeiten für wirtschaftshistorische Betrachtungen auch der Völker Südosteuropas. Bislang konzentrierten sich auf osmanische Quellen gestützte Studien auf das Finanzwesen, die landwirtschaftliche Produktion und Viehzucht, das Steuerwesen³¹ und das Wachstum von Zünften und Handwerksbetrieben.³²

Die Blüte der Wirtschaftsgeschichte nach dem Zweiten Weltkrieg mit ihren vielfältigen Ansätzen – marxistischen u. anderen – zur Handelsgeschichte wie auch in Arbeiten zur industriellen Entwicklung beförderten auch hinsichtlich des interregionalen Handels in Südosteuropa eine Fülle von Studien und Theoremen zu Tage. Diese stehen ganz besonders mit den grundlegenden Arbeiten von Eric Hobsbawm, dem Diskurs bezüglich des Übergangs

²⁸ ELDEM, Capitulations and Western Trade, 283.

²⁹ Ebd., 288. Eine weitere historiographische Einbettung erfolgt durch KATSIARDI-HERING, Christian and Jewish Ottoman Subjects, 410–417.

³⁰ Einen sehr guten kritischen Überblick mit Blick auf die osmanische Historiographie bietet Maria Pia PEDANI, Note di storiografia sull'impero ottomano, *Mediterranea – ricerche storiche* 12 (2015), H. 34, 445–458; sehr interessant ist auch DIES., Venezia e l'Oriente. Note su recenti letture, *Mediterranea – ricerche storiche*, 11 (2014), H. 31, 397–416; einen kritischen Überblick über die türkisch-osmanische Wirtschaftshistoriographie s. Erol ÖZVAR, Economic History of Turkey, in: Francesco AMMANNATI (Hg.), Dove va la storia economica? Metodi e prospettive secc. XIII–XVIII. Where is Economic History Going? Methods and Prospects from the 13th to the 18th Centuries. Florence 2011, 79–105.

³¹ Spyros ASDRACHAS, *Μηχανισμοί της αγροτικής οικονομίας στην Τουρκοκρατία (15ος–16ος αι.)* [Mechanismen der Agrarwirtschaft während der osm. Herrschaft (15.–16. Jh.)]. Athen 1978; Vera MUTAFCHIEVA, Agrarian Relations in the Ottoman Empire in the 15th and 16th Centuries (Übers. aus dem Bulgarischen). Boulder/CO, New York 1988.

³² Gabriel BAER, The Administrative, Economic and Social Functions of Turkish Guilds, *International Journal of Middle East Studies* 1 (1970), H. 1, 28–50; DERS., Monopolies and Restrictive Practices of Turkish Guilds, *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 13 (1970), H. 2, 145–165; Donald QUATAERT (Hg.), *Manufacturing in the Ottoman Empire and Turkey (1500–1950)*. New York 1994; Suraiya FAROQHI, *Artisans of Empire. Crafts and Craftspeople under the Ottomans*. London 2009; DIES., *Travel and Artisans in the Ottoman Empire. Employment and Mobility in the Early Modern Era*. London 2014.

von Feudalismus zu Kapitalismus³³ wie auch zur Frühindustrialisierung³⁴ und historiographischen Strömungen wie der Stadt- oder Unternehmensgeschichte, aber auch Migrationsforschungen in Verbindung.

Diskussionen über das Verhältnis von Religion und Kapitalismus, die mit dem klassischen Buch von Max Weber begonnen hatten, erneuerten sich innerhalb der Entwicklung der Wirtschaftsgeschichte.³⁵ Die Erörterungen berührten auch die osmanische Wirtschaftsgeschichte³⁶ mit Fragen rund um die Akkumulation von Kapital oder auch nicht³⁷ und kreisten vor allem um Erklärungsversuche hinsichtlich der geringen An- bzw. Abwesenheit von Vertretern der muslimischen osmanischen Klasse (Eliten od. andere) im interregionalen, internationalen Land- und Seehandel in Südost- und Westeuropa.³⁸ Im Inneren Kleasiens

³³ Nikolai TODOROV, Sur quelques aspects du passage du féodalisme au capitalisme dans les territoires balkaniques de l'Empire ottoman, *Revue des Études Sud-Est Européennes* 10 (1963), H. 1–2, 103–136; die Frage nach dem Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus war Thema der marxistischen Historiographie nach dem Zweiten Weltkrieg; M.[aurice] DOBB u. a., *Η μετάβαση από τον φεουδαλισμό στον καπιταλισμό* [Der Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus]. Athen 1978.

³⁴ Peter KRIEDEL/Hans MEDICK/Jürgen SCHLUMBOHM, *Industrialisation before Industrialisation. Rural Industry in the Genesis of Capitalism*. Cambridge 1981 (Übers. aus dem Dt.); Socrate PETMEZAS, Patterns of Proto-Industrialization in the Ottoman Empire. The Case of Eastern Thessaly, ca. 1750–1860, *Journal of European Economic History* 19 (1990), H. 3, 575–603; eine Besprechung der Literatur im südosteuropäischen Kontext bietet Olga KATSIARDI-HERING, *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων. Από τη Θεσσαλία στην Κεντρική Ευρώπη (18ος–αρχές 19ου αιώνα)*. Επίμετρο. Η Αμπελακιώτικη συντροφιά (1805) [Meister u. Techniken der Garnfärbung. Von Thessalien bis nach Zentraleuropa (18. bis Anfang des 19. Jh.s). Supplement: Die Genossenschaft von Ambelakia (1805)]. Athen, Ambelakia 2003, 29–148.

³⁵ Siehe die entscheidende neueste Bilanz von Erik AERTS, *La religione nell'economia. L'economia nella religione. Europa 1000–1800*, in: Francesco AMMANNATI (Hg.), *Religione e istituzioni religiose nell'economia europea 1000–1800. Religion and Religious Institutions in the European Economy 1000–1800*, Florence 2012, 3–115.

³⁶ Eine kritische Beurteilung unternimmt Murat ÇIZAKÇA, *Long Term Causes of Decline of the Ottoman/Islamic Economies*, in: AMMANNATI (Hg.), *Religion and Religious Institutions*, 361–376.

³⁷ Hier geht es bes. um die Erneuerung der Problematik hinsichtlich der Wirtschaftsgeschichte durch die Studien von Ömer Lütfi Barkan und v. a. von Halil İnalçık; s. beispielhaft: Halil İNALCIK, *Capital Formation in the Ottoman Empire*, *Journal of Economic History* 29 (1969), 97–140; DERS., *The Ottoman Empire. Conquest, Organization and Economy*. London 1978; DERS., *Studies in Ottoman Social and Economic History*. London 1985 (Variorum Reprints); und bes. DERS./QUATAERT (Hgg.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*; für eine Auswahl wichtiger Artikel über die wirtschaftliche Struktur der Balkanländer innerhalb des Osmanischen Reiches s. Spyros ASDRACHAS (Hg.), *Η Οικονομική δομή των Βαλκανικών χωρών στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας, 15th–19th αι.* [The Economic Structure of the Balkan States under Ottoman Rule, 15th–19th Centuries]. Athen 1979, mit Beiträgen von Ömer Lütfi Barkan, Bistra Cvetkova, Sencer Divitçioğlu, Henri Stahl, Nikolai Todorov, Traian Stoianovich, José Gentil Da Silva, Arno Mehlhan, Nikos Svoronos, Halil İnalçık, Ljuben Berov, Gabriel Baer u. a.

³⁸ Murat ÇIZAKÇA/Macit KENANOĞLU, *Ottoman Merchants and the Jurisprudential Shift Hypothesis*, in: Surayya FAROQHI/Gilles VEINSTEIN (Hgg.), *Merchants in the Ottoman Empire*. Paris, Louvain, Dudley/MA 2008, 196–213; Benjamin BRAUDE, *Christians, Jews, and the Myth of Turkish Commercial Incompetence*, in: CAVACIOCCHI (Hg.), *Relazioni economiche*, 351–364; s. a. Maya

(Anatolien), im Nahen und Fernen Osten – primär basierend auf dem Finanzierungs- und Beteiligungsmodell der *Mudaraba* (commenda) – hatte sie ihre Beteiligung am Handel bereits bekannt gemacht.³⁹ So entstand auch im Rahmen der Weltsystem-Theorie von Immanuel Wallerstein⁴⁰ ein langer Dialog über die Einbeziehung des Osmanischen Reiches in die Peripherie oder Semiperipherie.⁴¹ Darin wurde die Rolle Südosteuropas reflektiert, zumal die Debatte nicht nur die Organisation der Produktion und der Wirtschaftspolitik des Osmanischen Reiches betraf, sondern auch die unternehmerische Initiative. Letztere konnte sich auch durch überregionalen Handel gerade der christlichen Untertanen durchsetzen, die durch den kommerziellen Vertrieb, unter anderem nach West- und Mitteleuropa und besonders im 18. und 19. Jahrhundert in vielen Welten und Netzen wirkten.⁴²

Beginnend mit dem wegweisenden Buch von Nikos Svoronos⁴³ zum Handel in Thessaloniki wurden zahlreiche Monographien zu Städten, Häfen,⁴⁴ aber auch zu den Handels-

SCHATZMILLER, A Misconstrued Link. Europe and the Economic History of Islamic Trade, in: ebd., 387–417.

³⁹ Murat ÇIZAKÇA, A Comparative Evolution of Business Partnerships. The Islamic World and Europe, with Specific Reference to the Ottoman Archives. Leiden, New York, Köln 1996, 10–85; DERS., Islamic Capitalism and Finance. Origins, Evolution and the Future. Cheltenham 2011.

⁴⁰ Immanuel WALLERSTEIN, The Modern World System. Bd. 1: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century; Bd. 2: Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy, 1600–1750. New York, London 1980.

⁴¹ Murat ÇIZAKÇA, Incorporation of the Middle East into the European World Economy, *Review* 8 (1985), H. 3, 353–377; İSLAMOĞLU-İNAN (Hg.), The Ottoman Empire; Reşat KASABA, The Ottoman Empire and the World Economy. The Nineteenth Century. Albany/NY 1988; Andrei PIPPIDI, Centre et périphérie dans le sud-est de l'Europe à l'époque médiévale et pré-moderne, *Revue des Études Sud-Est Européennes* 31 (1993), H. 3–4, 263–280; Mehmet BULUT, The Main Actors in the Early Commercial Integration Process between the Eastern Mediterranean and Western Europe during the 17th Century, in: Markus A. DENZEL (Hg.), From Commercial Communication to Commercial Integration. Middle Ages to 19th Century. Stuttgart 2004, 37–66.

⁴² Svetla IANEVA, Η έναρξη της ενσωμάτωσης των κεντρικών βαλκανικών επαρχιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα (τέλη 18ου–αρχές 19ου αι.) [Der Beginn der Integration der zentralen Balkanregionen des Osmanischen Reiches ins Weltwirtschaftssystem (Ende des 18. – Anfang des 19. Jh.s)], in: Andreas LYBERATOS (Hg.), Τα Βαλκάνια. Εκσυγχρονισμός, ταυτότητες, ιδέες. Συλλογή κειμένων προς τιμήν της καθηγήτριας Νάντιας Ντάνοβα [Der Balkan. Modernisierung, Identitäten, Ideen. Sammelband zu Ehren v. Professorin Nadia Danova]. Herakleion 2014 (Übers. aus der von Yura KONSTANTINOVA hg. bulg. Ausg.), 3–18.

⁴³ SVORONOS, Le Commerce de Salonique.

⁴⁴ Ivan ERCEG, Der Außenhandel der nordadriatischen Seestädte als Faktor im Entstehen der kapitalistischen Beziehungen in Österreich im 18. Jahrhundert, *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 55 (1969), 464–480; Bistra CVETKOVA, Vie économique de villes et ports balkaniques aux XV^e et XVI^e siècles. Paris 1971; CARTER, Dubrovnik; Di VITTORIO (Hg.), Ragusa e il Mediterraneo; Zdenko ZLATAR, Dubrovnik's Merchants and Capital in the Ottoman Empire (1520–1620). A Quantitative Study. Istanbul 2011; Olga KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste. La Comunità e l'attività economica (1751–1830). 2 Bde. Trieste 2018 (Übers. aus dem Gr.); Helen FRANGAKIS-SYRETT, The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700–1820). Athens 1992; Marie-Carmen SMYRNELIS, Une société hors de soi. Identités et relations sociales à Smyrne aux XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles. Paris 2005; Edhem ELDEM/Daniel GOFF-

gebieten Südosteuropas (Peloponnes, Epirus, Siebenbürgen u. a.) publiziert, die sich gerade im 18. Jahrhundert zu Transitorten oder Handelstoren nach West- und Zentraleuropa entwickelten.⁴⁵ Studien über den Warenverkehr, Produktpreise und Transportkosten⁴⁶ wurden durch Untersuchungen zu Handelsmessen,⁴⁷ Handelswegen⁴⁸ und die Stadtentwicklung

MAN/Bruce MASTERS, *The Ottoman City between East and West. Aleppo, Izmir, and Istanbul*. Cambridge 1999; Olga KATSIARDI-HERING, *City-Ports in the Eastern and Central Mediterranean from the Mid-Sixteenth to the Nineteenth Century. Urban and Social Aspects*, *Mediterranean Historical Review* 26 (2011), H. 2, 151–170.

⁴⁵ Samuel GOLDENBERG, *Der Südhandel in den Zollrechnungen von Sibiu (Hermannstadt) im 16. Jahrhundert*, *Revue des Études Sud-Est Européennes* 2 (1964), H. 3–4, 385–422; DERS., *Le commerce balkano-levantin de la Transylvanie au cours de la seconde moitié du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle*, *Revue des Études Sud-Est Européennes* 5 (1967), H. 1–2, 87–119; Dumitru LIMONA, *Les relations commerciales du Sud-Est de l'Europe à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle reflétées dans les documents archivistiques de Bucarest, Sibiu, Braşov*, in: Symposium „L'époque Phanariote“, 21–25 octobre 1970. À la mémoire Cléoboule Tsourkas. Thessaloniki 1974, 385–411; Vassilis KREMMYDAS, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου κατά το 18ο αιώνα (1715–1792) (Με βάση τα γαλλικά αρχεία)* [Der Handel der Peloponnes im 18. Jh. (1715–1792) (Aus den frz. Archiven)]. Athen 1972; Olga CİCANCİ, *Companiile greceşti din Transilvania şi comerţul european în anii 1636–1746. The Greek Companies of Transilvania and European Trade in 1636–1746*. Bucureşti 1981; Gheorghe LAZĂR, *Les marchands en Valachie, XVII^e–XVIII^e siècles*. Bucureşti 2006; Maria PAKUCS-WILLCOCKS, *Sibiu–Hermannstadt. Oriental Trade in Sixteenth Century Transylvania*. Köln u. a. 2007; LUCA, *Venetian Merchants in the Lower Danube Area*.

⁴⁶ Spyros I. ASDRACHAS, *Marchés et prix du blé en Grèce au XVIII^e siècle*, *Südost-Forschungen* 31 (1972), 178–209; Ljuben BEROV, *Transport Costs and Their Role in Trade in the Balkan Lands in the 16th–19th Centuries*, *Bulgarian Historical Review* 3 (1975), H. 4, 74–98; DERS., *Änderungen der Preisbedingungen im Handel Österreichs mit den Balkanländern im 15.–18. Jahrhundert*, in: *Österreichs Handel mit Südosteuropa und die wirtschaftliche Bedeutung der bulgarischen Länder bis Ende des 18. Jahrhunderts*. Hg. Vera P. MUSTAFČIEVA. Wien 1981, 13–34; Mircea N. POPA, *La circulation monétaire et l'évolution des prix en Valachie (1774–1831)*. Bucarest 1978, 123–442; Lidia A. DEMÉNY, *Marchandises orientales en Transylvanie et limitations des prix*, in: *Économies Méditerranéennes. Équilibres et intercommunications, XIII^e–XIX^e siècles*. Actes du II^e colloque international d'Histoire (Athènes, 18–25 septembre 1983). Bd. 2. Athènes 1986, 113–123.

⁴⁷ Georgeta PENELEA-FILITTI, *Les foires de la Valachie pendant la période 1774–1848*. Bucarest 1973; Surayia FAROQHI, *The Early History of the Balkan Fairs*, *Südost-Forschungen* 37 (1978), 50–68; Olga KATSIARDI-HERING, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων. Το εμπορικό πανηγύρι στη Senigallia (18ος–αρχές 19ου αι.)* [Vergessene Horizonte gr. Händler. Der Handelsjahrmarkt in Senigallia (18.–Anfang 19. Jh.)]. Athen 1989; Demetrios M. KONTOGEORGIS, *International and Regional Fairs in the Balkans from the Late Middle Ages up to the Nineteenth Century. Perseverance and Change in the Ottoman Southeastern Europe*, in: Markus A. DENZEL (Hg.), *Internationale Messen in Vergangenheit und Gegenwart. International Fairs in Past and Present*. Köln 2018, 285–324.

⁴⁸ Hermann KELLENBENZ, *Landverkehr, Fluß- und Seeschifffahrt im europäischen Handel (Spätmittelalter–Anfang des 19. Jahrhunderts)*, in: *Les grandes voies maritimes dans le monde, XV^e–XIX^e siècles.* Rapports présentés au XII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII^e Colloque. Paris 1965, 65–176; Dimitrios ANOGIATIS-PELE, *Δρόμοι και διακίνηση στον ελληνικό χώρο κατά τον 18ο αιώνα* [Wege u. Transport im hellenischen Raum im 18. Jh.]. Athen 1992; Katerina ΠΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, *Trading by Land and Sea. Changing Trade Routes and the Shift of Commercial Centres from Cen-*

auf dem Balkan abgelöst.⁴⁹ In den letzten Jahren erfährt die Geschichtsschreibung zum interregionalen Handel Südosteuropas geradezu einen Aufschwung. Sie thematisiert internationale Schifffahrtsfragen,⁵⁰ durch den Merkantilismus bedingte Migrationsbewegungen, die Diaspora, die Organisation lokaler Handelsunternehmen,⁵¹ insbesondere überregionale

tral to Eastern Europe in the Eighteenth and Nineteenth Centuries, in: Gelina HARLAFTIS/Radu PĂUN (Hgg.), *Greeks in Romania in the Nineteenth Century*. Athens 2013, 205–226.

⁴⁹ Nikolaj TODOROV, *La ville balkanique sous les Ottomans, XV–XIX^e s.* London 1977 (Variorum Reprints); Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος. Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας. *La ville neohellenique. Heritages ottomanes et état grec. Actes du Colloque International d'Histoire*. Athen 1985. Bde. 1–2; Grigor BOYKOV, *Balkan City or Ottoman City? A Study on the Models of Urban Development in Ottoman Upper Thrace, from the Fifteenth to the Seventeenth Century*, in: *Proceedings of the Third International Congress on Islamic Civilisation in the Balkans*. Bucharest, 1–5 November 2006. Hgg. Halit EREN/Sadik ÜNAY. Istanbul 2010, 69–85.

⁵⁰ Daniel PANZAC, *Commerce et navigation dans l'empire ottoman au XVIII^e s.* Istanbul 1996; DERS., *La marine ottoman. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572–1923)*. Paris 2009; Stelios PΑΡΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Hg.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1453–1850* [Gr. Handelsschifffahrt 1453–1850]. Athen 1972; Vassilis KREMMYDAS, *Ελληνική Ναυτιλία 1776–1835* [Gr. Schifffahrt 1776–1835]. Bd. 1: Όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας [Aspekte der Mittelmeerschifffahrt]; Bd. 2: Οι μηχανισμοί [Die Mechanismen]. Athen 1985–1986; bes. die Forschungen von Gelina Harlafti haben den Bereich international bekannt gemacht: Gelina HARLAFTI, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος–20ός αι.* [Geschichte der Schifffahrt in gr. Besitz, 19.–20. Jh.]. Athen 2001; DIES./Katerina PΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700–1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση* [Die Schifffahrt der Griechen, 1700–1821. Das Jh. der Blüte vor der Revolution]. Athen 2013; s. a. die Ergebnisse des internationalen Projekts unter Leitung von Gelina HARLAFTIS, *The Black Sea and Its Port-Cities, 1774–1914. Development, Convergence and Linkages with the Global Economy*, unter <<http://blacksea.gr/en/>>; Katerina GALANI/Gelina HARLAFTI (Hgg.), *Ο εμπορικός και πολεμικός στόλος κατά την Ελληνική Επανάσταση (1821–1831)* [Die Handels- u. Kriegsflotte während der gr. Revolution (1821–1831)]. Herakleion (im Druck).

⁵¹ Hier eine kurze Auswahl: Olga CİCANCI, *Formes d'organisation de l'activité commercial dans le Sud-Est de l'Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles jusqu'au commencement du XIX^e siècle*, in: *Économies Méditerranéennes. Équilibres et intercommunications, XIII^e–XIX^e siècles. Actes du II^e colloque international d'Histoire* (Athènes, 18–25 septembre 1983). Bd. 1. Athènes 1985, 77–90; Sneschka PANOVA, *Die Juden zwischen Toleranz und Völkerrecht im Osmanischen Reich. Die Wirtschaftstätigkeit der Juden im Osmanischen Reich (die Südosteuropaländer) vom 15. bis 18. Jahrhundert*. Frankfurt/M. u. a. 1997; Aggeliki IGGLESSI, *Βορειοελλαδίτες έμποροι στο τέλος της Τουρκοκρατίας. Ο Σταύρος Ιωάννου* [Nordgr. Händler am Ende der osm. Herrschaft. Stavros Ioannou]. Athen 2004; Svetla IANEVA, *The Commercial Practices and Protoindustrial Activities of Hacı Hristo Rachkov, a Bulgarian Trader at the End of the Eighteenth to the Beginning of the Nineteenth Century*, in: Ebru BOYAR/Kate FLEET (Hgg.), *The Ottomans and Trade*. Roma 2006, 77–91; LAZAR, *Les marchands en Valachie; Eftychia LIATA, G. A. Melos Trading Network (Venice 1712–1732). Structural Characteristics and Temporary Partnerships*, *The Historical Review* 7 (2010), 127–178; Cristian LUCA, *Greek and Aromanian Merchants, Protagonists of the Trade Relations between Transylvania, Wallachia, Moldavia and the Northern Italian Peninsula*, *Transylvanian Review* 19, Supplement No. 5 (2010), H. 4, 313–336; Svetlana IVANOVA, *Το καθεστώς των Ελλήνων εμπόρων στη Ρωμυλία τον 17ο και τον 18ο αιώνα* [Der Status der gr. Händler in Rumelien im 17. u. 18. Jh.], in: LYBERATOS (Hg.), *Τα Βαλκάνια*, 19–44.

Unternehmensnetzwerke sowie die warenbezogene frühe Unternehmerschaft von Banken, wie auf den folgenden Seiten dargelegt wird.

2 *Netzwerkbildungen im Kontext der Handelsgeschichte Südosteuropas*

In den letzten Jahren bediente man sich in sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Arbeiten wie auch Untersuchungen zum interregionalen und internationalen Handel⁵² der in der Soziologie und den Politikwissenschaften entwickelten Netzwerktheorien.⁵³ Hierbei wurde die komplexe Vernetzung persönlicher, familiärer, verwandtschaftlicher, freundschaftlicher und sozialer Bindungen untersucht, wo Vertrauen die Basis des jeweiligen Netzwerks darstellt, zumal wenn es sich überregional oder auch jenseits von Staatsgrenzen entwickelt. Mit der Schaffung notwendiger struktureller respektive institutioneller Rahmenbedingungen konnten sie notwendige Informationen zur Verfügung stellen sowie die Entwicklung der Geschäftstätigkeit im Bereich der Produktionstechnik, des Produktvertriebs nach Ort und Dauer wie auch im Bereich der Verlustreduktion vorantreiben. Besonders in Südosteuropa stützt sich der interregionale Handel auf die Einrichtung von Händlernetzwerken mit gemeinsamer ethnisch-religiöser und oft lokaler Identität. So lassen sich Ortswechsel, die Niederlassung von Händlern innerhalb des Osmanischen Reiches und die Bildung von Diaspora-Gemeinden nördlich der Donau und in West- und Nordeuropa durch die Organisation von Netzwerken ausreichend erklären.⁵⁴ Für die Zwecke einer komplexeren Präsentation meiner Argumentation jedoch schlage ich vor, die Netzwerke in eine andere analytische Form der Aufteilung Südosteuropas – nach „Mikro-/Makroebenen“⁵⁵ und Handelsregionen – zu integrieren.

⁵² Die Literaturfülle ist enorm; hier nur: Margit SCHULTE-BEERBÜHL/Jörg VÖGELE (Hgg.), *Spinning the Commercial Web. International Trade, Merchants and Commercial Cities, c. 1640–1939*. Frankfurt/M. 2004; Diogo Ramada CURTO/Anthony MOLHO (Hgg.), *Commercial Networks in the Early Modern World*. San Domenico, Florence 2002, bes. die Einleitung und die Artikel von Francesca Trivellato und Maria Fusaro; KATSIARDI-HERING, *Christian and Jewish Ottoman Subjects*.

⁵³ John A. BARNES, *Class and Committees in a Norwegian Island Parish*, *Human Relations* 7 (1954), 39–58; Marc GRANOVETTER, *The Strength of Weak Ties. A Network Theory Revisited*, *Sociological Theory* 1 (1983), 201–233.

⁵⁴ Ina BAGHDANTZ McCABE/Gelina HARLAFTIS/Ioanna PEPELASSI MINOGLU (Hgg.), *Diaspora Entrepreneurial Networks. Four Centuries of History*. Oxford, New York 2005; Maria STASSINOPOULOU/Maria-Christina CHATZIOANNOU (Hgg.), *Διασπορά – Δίκτυα – Διαφωτισμός* [Diaspora – Netzwerke – Aufklärung]. Athen 2005; Gelina HARLAFTI, *Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της Διασποράς. Η „χιώτικη“ φάση (1830–1860)* [Das unternehmerische Netzwerk der Diaspora-Griechen. Die „chiotische“ Phase (1830–1860)], *Μνήμων* 15 (1993), 69–127; Maria-Christina CHATZIOANNOU, *On Merchants' Agency and Capitalism in the Eastern Mediterranean 1774–1914*. Istanbul 2017.

⁵⁵ Eine erste Präsentation dieses Arguments s. KATSIARDI-HERING, *Commerce and Merchants*.

2.1 Zur Entwicklung klein- und großflächiger Handelsgebiete auf Mikro- und Makroebene

Als „Mikro-/Makroebene“ (zuweilen ist dies mit dem engl. micro-/macrodistrict gleichzusetzen) subsumiere ich (in Orientierung an Vera Zimányi)⁵⁶ für die Produktion und den Handel zentrale Orte wie Gebiete:

a) Sie bildeten sich um Markttorte oder Marktstädte aus. In den ungarischen Ländern betraf dies vor allem *oppida* und im sonstigen südosteuropäischen Raum geschah dies dort, wo der Staat durch sog. *hisba*-Gesetze⁵⁷ den Betrieb der Zünfte regulierte, indem er Kontrollen im Binnen- und Außenhandel durchsetzte und ein System von lokalen und überregionalen Märkten organisierte.⁵⁸ Als „micro-/macrodistricts“ kann man hier jene verstehen, die um Rusçuk (Ruse), Nikopol, Červena voda⁵⁹ in Bulgarien, Veroia (Veria/Karaferye),⁶⁰ Monastir (Bitola),⁶¹ in Serres und Meleniko (Melnik)⁶² in Makedonien, in Philippopolis (Plovdiv)⁶³ und Pazardžik in Bulgarien und in Adrianopel (Edirne)⁶⁴ in Thrakien entstanden.

b) „Micro-/macrodistricts“ entwickelten sich außerdem um bedeutende maritime südosteuropäische Handelszentren und entlang der Westküste Kleinasiens (Anatolien), die mit den

⁵⁶ Vgl. Vera ZIMÁNYI, Grundherr und Bauer am Markt im Ungarn des 16. und 17. Jahrhunderts, in: DIES. (Hg.), Studien zur deutschen und ungarischen Wirtschaftsentwicklung (16.–20. Jahrhundert). Budapest 1985, 73–83, 73; DIES., Economy and Society in Sixteenth and Seventeenth Century Hungary (1526–1650). Budapest 1987.

⁵⁷ Vgl. Cl. CAHEN/M. TALBI, s. v. Hisba, in: The Encyclopaedia of Islam. New Edition. Bd. 3: H–Iram. Hgg. B. LEWIS u. a. Leiden 1971, 485–489.

⁵⁸ Siehe außer den bereits oben zitierten Werken (Anm. 26, 46) außerdem Konstantinos KARANATIS, Les Marchés en Épire et leurs univers XVIII^{ème}–XIX^{ème} siècles. Paris 1993 (Dissertationschrift, Université de Paris I, Panthéon Sorbonne); DERS., Ετήσιες περιοδικές αγορές στην Ήπειρο [Jahrmärkte in Epirus], *Τα Ιστορικά* 11/21 (1994), 311–338.

⁵⁹ Rossitsa GRAĐEVA, Villagers in International Trade. The Case of Chervena Voda, Seventeenth to the Beginning of Eighteenth Century, in: DIES., War and Peace in Rumeli. 15th to Beginning of 19th Century. Istanbul 2008, 299–319.

⁶⁰ Antonis ANASTASOPOULOS, Building Alliances. A Christian Merchant in Eighteenth-Century Karaferye, in: BOYAR/FLEET (Hgg.), The Ottomans and Trade, 65–75; Eleni GARA, In Search of Communities in Seventeenth Century Ottoman Sources. The Case of the Kara Ferye District, *Turcica* 30 (1998), 135–162; DIES., Kara Ferye, 1500–1650. Menschen, Lokalgesellschaft und Verwaltung in einer osmanischen Provinz. Wien 2000.

⁶¹ Constantinos VACALOPOULOS, Aspects économiques de la Macédoine de Nord au milieu du XIX^e siècle et l'activité développée par les commerçants Grecs de la région de Monastiri, in: Greek-Serbian Cooperation 1830–1908. Collection of Reports from the Second Greek-Serbian Symposium, 1980. Belgrade 1982, 149–155.

⁶² V. NESHEVA, Melnik. Bogozidijat grad [Melnik. Die von Gott gemauerte Stadt]. Sofija 2008.

⁶³ Konstantinos OIKONOMOS, Εγχειρίδιον περί της επαρχίας Φιλίππουπόλεως ή, Περιγραφή αυτής συντεθείσα υπό αιδουσιμωτάτου Οικονόμου κυρίου Κωνσταντίνου ιερέως Φιλίππουπόλεως και εκδοθείσα δαπάνη του πανερωτάτου αγίου Φιλίππουπόλεως κυρίου Παΐσιου [Handbuch bezüglich der Provinz Filippoupolis oder deren Beschreibung, verfasst vom ehrwürdigen Konstantinos Oikonomos u. hg. auf Kosten des hochwürdigen Herren Paisios]. Wien 1819.

⁶⁴ Stefka PARVEVA, Rural, Agrarian and Social Structure in the Edirne Region during the Second Half of the Seventeenth Century, *Études Balkaniques* 3 (2000), 55–90.

umliegenden Produktionsstätten verbunden waren und Zugang zu internen und externen Handelsrouten hatten. Einige regionale Beispiele aus dem 17. und 18. Jahrhundert werden das Argument untermauern:⁶⁵ ① der Raum um Missolongi in Verbindung mit der Insel Kefalonia und der Adria,⁶⁶ ② der Raum um den Hafen von Galaxeidi, von Lepanto (Naupaktos) und Salona (Amphissa) in Verbindung mit Patras auf der Nord-Peloponnes,⁶⁷ ③ rund um die Inseln Hydra und Spetses und die angrenzende Küste der östlichen Peloponnes,⁶⁸ ④ der Raum um Valona/Vlora und Durazzo/Durrës in Albanien, ⑤ um Arta herum in Epirus,⁶⁹ ein Gebiet, das sich bis nach Ioannina erstreckte, und Dörfer im Pindos,⁷⁰ ⑥ sowie auch um Thessaloniki⁷¹ oder Smyrna (Izmir) in Kleinasien⁷² mit seinem produktiven Hinterland, dem Hafen von Çeşme und den benachbarten Inseln, besonders Chios.

c) Außerdem sind jene „Mikro-/Makroebenen“ zu nennen, die sich um die Herstellung von spezifischen Produkten und deren Vermarktung bildeten, wie z. B. Wachs, Seide,⁷³ Tabak,⁷⁴ Wolle (u. a. in dem Gebiet um das Pilion-Gebirge in Thessalien),⁷⁵ Leder,⁷⁶ Rind-

⁶⁵ Die genannten Beispiele sind als Hinweise zu verstehen; es gibt unzählige Fälle.

⁶⁶ Sehr hilfreich sind die Landkarten, dargelegt von ANOGIATIS-PELE, *Δρόμοι και διακίνηση*, 31; PAPAΚONΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, *Trading by Land and Sea*; DIES., *Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18ο αιώνα. Η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο* [Meer- u. Landtransporte u. beförderte Frachten im 18. Jh. Der Aufbau von Transportsystemen im Ostmittelmeer], in: HARLAFTI/PAPAΚONΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, 283–351 (v. a. die Karten 7.2–7.5); DIES., *Η συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η τριγωνική σύνδεση Μεσολογγίου, Πρέβεζας, Μάλτας* [Die gegenseitige Ergänzung der wirtschaftlichen Tätigkeit. Die Dreiecksverbindung von Missolongi, Prevesa, Malta], in: ebd., 603–629.

⁶⁷ KREMMYDAS, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου*.

⁶⁸ Nikolas PISSIS, *Investments in the Greek Merchant Marine (1783–1821)*, in: FAROQHI/VEINSTEIN (Hgg.), *Merchants in the Ottoman Empire*, 151–164, inkl. der beigefügten Bibliographie.

⁶⁹ ΣΙΟΡΟΚΑΣ, *Το Γαλλικό προξενείο της Άρτας*.

⁷⁰ Georgios MAKRIS/Stefanos PΑPAGEORGIΟΥ, *Το χερσαίο δίκτυο επικοινωνίας στο κράτος του Αλή Πασά Τεπελενλή. Ενίσχυση της κεντρικής εξουσίας και απόπειρα δημιουργίας ενιαίας αγοράς* [Das Kommunikationsnetz im Staat von Ali Pasha Tepelenli. Die Verstärkung der Zentralmacht u. der Versuch der Bildung eines gemeinsamen Marktes]. Athen 1990; IGGLESSI, *Βορειοελλαδίτες έμποροι*.

⁷¹ SVORONOS, *Le commerce de Salonique*.

⁷² FRANGAKIS-SYRETT, *The Commerce of Smyrna*; Olga KATSIARDI-HERING, *Σμύρνη, χώρος και κοινωνικές εξελίξεις, 18ος–1922. Στο δίκτυο των πόλεων-λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου* [Smyrna, Raum u. soziale Entwicklung, 18. Jh.–1922. Im Netz der Hafenstädte des Ostmittelmeers], in: Ioannes KARACHRISTOS/Paraskevas PΟΤΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Hgg.), *Σμύρνη. Η ανάπτυξη μιας μητρόπολης της Ανατολικής Μεσογείου (17ος αι.–1922)* [Smyrna. Die Entwicklung einer Metropole des Ostmittelmeers (17. Jh.–1922)]. Athen 2016, 73–91.

⁷³ ANOGIATIS-PELE, *Δρόμοι και διακίνηση στον ελλαδικό χώρο*, 43, mit aufschlussreichen Karten (43–47), die die Produktionswege und jene Gebiete zeigen, die im 18. Jh. am Warenvertrieb (Wolle, Seide, Baumwolle, Stoffe, Leder, Farben) im griechischen Raum beteiligt waren.

⁷⁴ SVORONOS, *Le commerce de Salonique*.

⁷⁵ PETMEZAS, *Patterns of Proto-Industrialization*.

⁷⁶ Slavko GAVRILOVIĆ, *Grada o balkanskim trgovcima u Ugarskoj XVIII veka* [Materialien zu Balkanhändlern in Ungarn im 18. Jh.]. Bde. 2–3. Beograd 1996–2008, mit ausgezeichnetem Quellenmaterial zu Zollämtern, bes. in ungarischen Grenzstädten während der Habsburgerherrschaft, aber auch zu Budapest, und zwar zu Geschäftsreisen von Händlern sowie zum Gütertransport aus serbi-

fleisch⁷⁷ und ganz besonders Baumwolle und rot gefärbtes Garn.⁷⁸ Diese stellten informelle Bereiche und Gebiete (konzeptionelle oder zeitgenössische bzw. aktuelle) dar, die sich über familiäre oder lokale Verbindungen durch die Produktion spezifischer Produkte und spezielle Herstellungstechniken auszeichneten. Gemeinsame Wirtschaftspraktiken entstanden hier in einem Netzwerk aus lokalen und überregionalen Märkten (Bazare). „Netzwerke“ bildeten sich aus, durch die diese Produkte kanalisiert wurden, und Familienmitglieder siedelten sich in neuen Zentren an. Diese Zentren konnten sich in der Nähe oder weit entfernt von den ursprünglichen „micro-/macrodistricts“ befinden. Zum weiteren Verständnis der Entstehung dieser „imaginären“ oder realen „micro-/macrodistricts“ kann die aus der Geographie stammende Theorie der Zentralen Orte beitragen.⁷⁹

2.2 Handelsregionen und deren Ausbildung: geographische Faktoren und politische Einflüsse

Die Orientierung und die Anbindung dieser „micro-/macrodistricts“ an interregionale Räume hingen von vielen Faktoren ab, aufgrund derer sich kleine und größere kommerzielle Regionen bildeten. Rund um den Regionenbegriff ist es in den letzten Jahren zu einer vielschichtigen Debatte gekommen.⁸⁰ Hier soll aber keine Bezugnahme auf politische wie staatliche Gegebenheiten erfolgen, sondern auf Bedingungen, die zur Gestaltung von so-

schen Gebieten nach Ungarn, selbst für die Zeit zwischen 1719 u. 1739, als Belgrad unter Besatzung der Habsburger stand. Es ist mir nicht gelungen, den 1985 publizierten ersten Band zu sichten.

⁷⁷ KUBINYI, Die Städte Ofen und Pest, 357, 399–409, 415f., 428–430; Lazlo MAKKAI, Der ungarische Viehhandel, 1550–1650, in: Ingomar BOG (Hg.), Der Außenhandel Ostmitteleuropas, 1450–1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa. Köln, Wien 1971, 483–506; ZIMÁNYI, Grundherr und Bauer; Markus KOLLER, Eine Gesellschaft im Wandel. Die osmanische Herrschaft in Ungarn im 17. Jahrhundert (1606–1683). Stuttgart 2010, 116–119.

⁷⁸ KATSIARDI-HERING, Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων.

⁷⁹ Michael MITTERAUER, Das Problem der zentralen Orte als sozial- und wirtschaftshistorische Forschungsaufgabe, *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 58 (1971), H. 4, 433–467; s. zur griechischen Diaspora: Olga KATSIARDI-HERING, Central and Peripheral Communities in the Greek Diaspora. Interlocal and Local Economic, Political, and Cultural Networks in the Eighteenth and Nineteenth Centuries, in: Minna ROZEN (Hg.), Homelands and Diasporas. Greeks, Jews and Their Migrations. London, New York 2008, 169–180.

⁸⁰ Stefan TROEBST, „Geschichtsregion“. Historisch-mesoregionale Konzeptionen in den Kulturwissenschaften, in: Europäische Geschichte Online (EGO). Hg. Institut für Europäische Geschichte, Mainz 2010-12-03, <<http://www.ieg-ego.eu/de/threads/theorien-und-methoden/geschichtsregion/stefan-troebst-geschichtsregion>>; Ulf BRUNNBAUER, Der Balkan, in: Europäische Geschichte Online (EGO). Hg. Institut für Europäische Geschichte, Mainz 2013-06-10, <<http://ieg-ego.eu/de/threads/crossroads/grenzregionen/der-balkan>> (samt weiterer Literaturhinweise); s. a. Harald HEPPNER, Regionalismus und Zentralismus in der südosteuropäischen Geschichte, in: Heinz-Dietrich LÖWE/Günther H. TONTSCH/Stefan TROEBST (Hgg.), Minderheiten, Regionalbewußtsein und Zentralismus in Ostmitteleuropa. Wien, Köln, Weimar u. a. 2000, 1–20; SCHMITT/METZELIN (Hgg.), Das Südosteuropa der Regionen.

zialwirtschaftlichen Räumen beitragen, in Abhängigkeit politischer Entscheidungen der betroffenen Länder und der sozioökonomischen Orientierung ihrer Staatsangehörigen, der Handlungsreisenden und abhängig vom jeweiligen Konsum der Produkte. Dabei verwende ich den Begriff Region anstelle von Netzwerk, weil ich die reale und imaginäre Verbindung auch von weit voneinander entfernten Gebieten durch die wirtschaftliche und soziale Vernetzung der Menschen und Waren als eine übergreifende Aktionseinheit hervorheben möchte. Denn es handelt sich dabei, meiner Meinung nach, nicht um eine einfache Abfolge von Finanztransaktionen bestimmter Personen und ihrer Unternehmen, sondern oft um die Einbeziehung der gesamten Produktion auf der „Mikro-/Makroebene“ sowie des Ausgangspunkts der fahrenden Händler und der Organisation des Warenvertriebs in einer imaginären, jedoch für die sozioökonomischen Gegebenheiten der regionalen Nachbarschaft (voisinage) realen Geschehenseinheit.⁸¹

Innerhalb der auf diese Weise definierten Regionen entstanden dichte wirtschaftliche, gesellschaftliche und mentalitätsgebundene Kontakte mit den Erzeugern, mit den Produktions- und Herkunftsorten der Händler, neue Unternehmens-Umgebungen, aber auch viele dazwischen liegende „microdistricts“. Diese (imaginären) Regionen bildeten sich durch Familienbande, ständig erneuert durch die Einrichtung kurzfristiger Geschäftspartnerschaften, aber auch durch die Gründung weiterer Familienbetriebe oder Unternehmen mit großer Belegschaft (Handelskompanien/compagnie).⁸² Ebenso wichtig war der Einsatz von Vertretern an den traditionell über Jahrhunderte bekannten⁸³ Reisestationen, in der Regel Angehörige oder Personen aus dem gleichen Ort. Zu einer solchen Regionenbildung trugen außerdem Gemeindegründungen an Reisestationen, Neuansiedlungen (Arbanasi),⁸⁴ der Bau

⁸¹ Eine sehr gute Analyse der „voisinages“ für die Bewegungen der Epiroter in Richtung der Donaufürstentümer erhalten wir von Lidia COTOVANU, *Migrations et mutations identitaires dans l'Europe du Sud-Est (vues de Valachie et de Moldavie, XIV^e-XVII^e siècles)*. Paris 2014 (Dissertationsschrift, École des hautes études en sciences sociales), 701–720.

⁸² Zu den „Handelskompanien“ s. die Literaturangaben in: Olga KATSIARDI-HERING, *Αδελφότητα, Κομπανία, Κοινότητα. Για μια τυπολογία των ελληνικών κοινοτήτων της Κεντρικής Ευρώπης, με αφορμή το άγνωστο Καταστατικό του Miskolc (1801)* [Bruderschaft, Kompanie u. Gemeinde. Eine Typologie der gr. Gemeinden Zentraleuropas anhand der unbekanntenen Statuten von Miskolc (1801)], *Εώς και Εσπέρια* 7 (2007), 247–310.

⁸³ Lidia COTOVANU, *Autour des attaches épirotes du futur prince de Moldavie Constantin Duca (XVII^e siècle)*, in: Cristian LUCA/Ionel CÂNDEA (Hgg.), *Studia varia in honorem Professoris Ștefan Ștefănescu Octogenarii*. București, Brăila 2009, 465–488; LUCA, *Greek and Aromanian Merchants*.

⁸⁴ Stefanos ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, *Ένα στιχούργημα για το Αρβανιτοχώρι (Αρμπανάσι) του Μεγάλου Τιρνόβου Βουλγαρίας* [Ein Gedicht für Arvanitohori (Arbanassi) des Großen Târnovo Bulgariens], *Makedonika* 16 (1976), 13–22; Violetta BARBU, *Les Arbanassi. Un réseau marchand aux frontières de l'Empire Ottoman au début du XVII^e siècle*, *Études Balkaniques* 46 (2010), H. 1–2, 206–222; Paschalis M. ΚΥΤΡΟΜΙΛΙΔΗΣ, *In the Pre-Modern Balkans ...: Loyalties, Identities, Anachronisms*, in: Dimitris TZIOVAS (Hg.), *Greece and the Balkans. Identities, Perceptions and Cultural Encounters since the Enlightenment*. Aldershot 2003, 19–29.

von Kirchen (gr.-orth. Kirche in Bukarest⁸⁵ oder Iassy [Iași], Kronstadt [Brașov]⁸⁶), die sich von bestehenden orthodoxen Kirchen der Mehrheitsgesellschaft unterscheiden, der Erhalt von Bräuchen, Eheschließungen mit Landsleuten und testamentarische Zuwendungen an Herkunftsorte bei.

Die beschriebenen Regionen bildeten sich aufgrund von:

a) Eroberung oder Verlust von Territorien nach kriegerischen Auseinandersetzungen. Als derartige Fälle könnten die Fürstentümer Moldau und Walachei nach ihrer Integration als Vasallenstaaten in das Osmanische Reich im frühen 16. Jahrhundert bezeichnet werden, ebenso der Erwerb von Ungarn durch das Osmanische Reich und die daraus folgende Stärkung des *Regnum Tripartitum*⁸⁷ oder Siebenbürgen⁸⁸ vor und nach seiner Integration ins Osmanische Reich. Siebenbürgens Verlust durch die Osmanen und seine Integration mit privilegiertem Status als autonomes Fürstentum in das Habsburgerreich führte zur Eingliederung wie Veränderung lange etablierter kommerzieller Transaktionen und stärkte somit bereits bestehende Handelskompanien. Diese bildeten ihrerseits eigene interregionale und transterritoriale Aktionsräume aus, die über den serbischen und bulgarischen Raum von Epirus/Albanien, Westmakedonien, durch Handelsrouten in den serbischen und bulgarischen Raum, also über Wege, die die Donau überquerten, nach Polen⁸⁹ führten, vor allem in die Ukraine und Richtung Westen in industrialisierte Gebiete Österreichs und Böhmens.⁹⁰ Ein weiteres Beispiel stellt die Peloponnes dar, gerade in der zweiten Besatzungszeit der Os-

⁸⁵ COTOVANU, *Migrations et mutations identitaires*, 712.

⁸⁶ Olga KATSIARDI-HERING, *Η ελληνική Διασπορά στην Κεντρική Ευρώπη. Ο χώρος, η κοινωνία και οι άνθρωποι* [Die gr. Diaspora in Zentraleuropa. Der Raum, die Gesellschaft u. die Menschen], in: Nikos FOKAS (Hg.), *Η Ελληνική Διασπορά στην Κεντρική Ευρώπη* [Die gr. Diaspora in Zentraleuropa]. Budapest 2012, 21–25.

⁸⁷ KOLLER, *Eine Gesellschaft im Wandel*, 18.

⁸⁸ Siehe zu Siebenbürgen: Ioan-Aurel POP/Thomas NÄGLER/András MAGYARI (Hgg.), *The History of Transylvania*. Bd. 2: From 1541 to 1711. Cluj-Napoca 2009, und bes. um Hermannstadt herum s. PAKUCS-WILLCOCKS, *Sibiu–Hermannstadt*, 58, 67–73; sehr interessant ist die Karte auf dem Buchdeckel mit dem Titel *Trade Routes in Sixteenth Century Transylvania*; Maria PAKUCS, „This is their profession“. Greek Merchants in Transylvania and Their Networks at the End of the 17th Century, *Cromohs – Cyber Review of Modern Historiography* 21 (2017–2018), 36–54; Daniel DUMITRAN, *From the Balkans to the Habsburg Empire. The Social Integration of Non-Privileged Greek Merchants in the Small Towns of Transylvania and Hungary*, in: Antonello BIAGINI/Giovanna MOTTA (Hgg.), *Empires and Nations from the Eighteenth to the Twentieth Century*. Bd. 1. Cambridge 2014, 15–23.

⁸⁹ Besonders zu den osmanisch-polnischen Handelsbeziehungen auf der Basis von sultanischen *ahdnames* (Privilegien, Kapitulationen) s. Viorel PANAITI, *Trade and Merchants in the 16th Century. Ottoman-Polish Treaties*, *Revue des Études Sud-Est Européennes* 32 (1994), H. 3–4, 259–276.

⁹⁰ COTOVANU, *Migrations et mutations identitaires*; PAKUCS-WILLCOCKS, *Sibiu–Hermannstadt*; Iannis CARRAS, *Εμπόριο, Πολιτική και Αδελφότητα. Ρομιοί στη Ρωσία, 1700–1774* [Handel, Politik u. Bruderschaft. Griechen in Russland, 1700–1774]. Athen 2011 (Dissertationsschrift, Institut für Politikwissenschaften u. Verwaltung).

manen nach der Niederlage der Venezianer und der osmanischen Rückeroberung (1715).⁹¹ Die Peloponnes wurde eine Verwaltungs- und Wirtschaftsregion⁹² mit mehreren „micro-/macrodistricts“, die die umliegenden östlichen und westlichen Inseln (jeweils Hydra, Spetses u. Zakynthos) oder Galaxeidi und Missolongi im Norden eingliederten. Die Ostküste der Adria mit ihren zahlreichen venezianischen Besitzungen, den osmanischen Häfen und natürlich der Hafenstadt Ragusa bildeten ebenso eine eigene Region.⁹³

b) Erneuerteres Interesse seitens des Osmanischen Reiches an Rohstoffen, was sich besonders ab dem 16. Jahrhundert (v. a. nach der Wirtschaftskrise gegen Ende des Jh.s) und trotz der großen Produktion gewerblicher und industrieller Waren abzeichnet. Dies habe zur Eingliederung des Reiches in den internationalen Handel geführt; dennoch wurde es nicht wirklich eingebunden in die neuen Entscheidungszentren.⁹⁴ Die osmanische Handelspolitik zielte auf Handels- und Steuerprivilegien (ahdname: Kapitulationen) in Staaten und Stadtstaaten. Zum Beispiel bestätigte und erweiterte sie die Regelung von Steuervorteilen, die Ragusa seit dem Mittelalter in Südosteuropa genoss.⁹⁵ Ragusa nahm ab dem 16. Jahrhundert den Platz der finanzkräftigen mitteleuropäischen und venezianischen sowie florentinischen Handelshäuser ein, die nach der Ausweitung des Osmanischen Reiches nördlich der Donau gezwungen waren, sich zurückzuziehen oder in den Nordwesten der ungarischen Gebiete auszuweichen.⁹⁶ Es baute also inner- und außerhalb des Osmanischen Reiches durch kommerzielle Stationen und Gemeinden (Händlerkolonien u. als „Nationen“ bezeichnete Gemeinden) seine eigene kommerzielle Handelsregion auf, die es in bulgarischen Gebieten, gerade im Rahmen „Zentraler Orte“, aber auch bis hin nach Istanbul organisierte. Vidin, Tärnovo, Sofia, Plovdiv, Nikopol, Rusçuk (Ruse), Stara Zagora, Razgrad, Šumen, Provadia, Varna⁹⁷ sind nur einige der Städte im Netzwerk der ragusanischen „imaginären“ kommer-

⁹¹ Michael SAKELLARIOU, *Η Πελοπόννησος κατά την δευτέραν Τουρκοκρατίαν (1715–1821)* [Die Peloponnes während der zweiten Türkenherrschaft (1715–1821)]. Athen 2¹978.

⁹² KREMYDAS, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου*.

⁹³ IVETIC, *L'Adriatico come spazio storico*; DERS., *Venezia e l'Adriatico orientale. Connotazioni di un rapporto (secoli XIV–XVIII)*, in: ORTALLI/SCHMITT (Hgg.), *Balcani occidentali*, 239–260.

⁹⁴ Siehe oben Anm. 42.

⁹⁵ Suraiya FAROQHI, *Die osmanische Handelspolitik des frühen 17. Jahrhunderts zwischen Dubrovnik und Venedig*, in: Gernot HEISS/Grete KLINGENSTEIN (Hgg.), *Das Osmanische Reich und Europa, 1683 bis 1789. Konflikt, Entspannung, und Austausch*. München 1983, 207–222.

⁹⁶ Bariša KREKIĆ, *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*. London 1980 (Variorum Reprints); András KUBINYI, *Die Städte Ofen und Pest und der Fernhandel am Ende des 15. und am Anfang des 16. Jahrhunderts*, in: BOG (Hg.), *Der Außenhandel Ostmitteleuropas*, 342–433, 376–407; viele Einzelheiten gibt Othmar PICKL, *Die Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel zwischen Ungarn und Italien im 16. Jahrhundert*, in: DERS. (Hg.), *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*, 71–130 (bes. interessant ist die Karte auf den Seiten 74f.); zum Wandel des Handels von Ungarn ab der Mitte des 16. Jh.s siehe v. a. Géza PÁLFFY, *The Kingdom of Hungary and the Habsburg Monarchy in the Sixteenth Century*. New York 2009, 139ff.

⁹⁷ CARTER, *Dubrovnik*, darin viele Karten mit den Handelsstationen und Netzwerken zu Handelsprodukten der Ragusaner; s. bes. zum Netzwerk ragusanischer Händler innerhalb bulgarischer Grenzen Ioanna SPISAREVSKA, *Les relations commerciales entre Dubrovnik et les régions bulgares sous la domination ottoman (XV^e–XVI^e s.)*, in: *Etudes historiques*. Bd. 7. A l'occasion du XIV^e

ziellen Region, die sich einerseits rund um die Haupteinkaufswege neben der Achse Belgrad–Sofia–Philippopolis (Plovdiv)–Adrianopel (Edirne)–Konstantinopel (Istanbul)⁹⁸ und andererseits am rechten Ufer der Donau bis hin zum Schwarzen Meer erstreckte.⁹⁹ Um diese Stationen einer imaginären ragusanischen Region gab es „micro-/macrodistricts“ mit ragusanischen Händlern, die mit lokalen Bauern und Handwerkern zusammenarbeiteten, die wiederum in Form von „Satelliten“ und im Auftrag von ragusanischen Gemeinden agierten. Dieser ragusanische Aktionsraum reichte bis auf die gegenüberliegende Adriaseite und ins Mittelmeer.¹⁰⁰ Im Bereich solcher erweiterten südosteuropäischen Handelsregionen spielte natürlich das Netzwerk umfangreicher venezianischer Besitztümer,¹⁰¹ das sich zu verschiedenen Zeiten von den dalmatinischen Küsten und den Ionischen Inseln bis zu manchen osmanischen Hafenstädten und Festungen (Methone, Koron/Korone, Nauplia, Monemvasia) auf der Peloponnes, aber auch auf die ägäische Inselwelt erstreckte, bis zum 18. Jahrhundert eine dominante Rolle.

c) Regionen bildeten sich ebenso aufgrund der Kapitulationen zwischen dem Osmanischen Reich und den maritimen Handelsmächten (Venedig, Frankreich, England, Niederlande) oder aufgrund von politisch-militärischen und wirtschaftlichen Verträgen (Zsitvatorok 1606, 1617,¹⁰² Passarowitz 1718, Küçük Kaynarca 1774, Handelsvertrag [sog. Sened] von 1784 mit den Habsburgern) aus,¹⁰³ als Folge kriegerischer Niederlagen gegen die Habsburger bzw. Russland. Vielfach entwickelten sich diese um die großen Hafenstädte herum, wo

Congrès International des Sciences historiques, San Francisco, 1975. Sofia 1975, 101–132; Zdenko ZLATAR, Dubrovnik's Investments in Its Balkan Colonies, 1594–1623. A Quantitative Analysis, *Balkanica* 7 (1976), 103–118; Ivan RUSSEV, Der Handel von Ragusa auf dem Balkan und die Bildung bulgarischer Handelsgesellschaften während der Wiedergeburt, *Bulgarian Historical Review* 29 (2001) H. 3–4, 52–63; aus dem interessanten Buch von Cvetana GEORGIEVA, Prostranstvo i prostranstva na bălgarite. XV–XVII vek [Space and Spaces of Bulgarians. Fifteenth to Seventeenth Century]. Sofija 1999, konnte ich allein die englischsprachige Zusammenfassung erschließen.

⁹⁸ Ulrike TISCHLER-HOFER, Das andere Edirne. Typische und bleibende Abweichungen, *Études Balkaniques* 51 (2015), H. 4, 151–187, bes. Karte 6 zum „osman. Kernraum“ (182) mit den Handelswegen rund um Adrianopel.

⁹⁹ CARTER, Dubrovnik, insbes. die Karten Nr. 69–75 auf den Seiten 360–374.

¹⁰⁰ Antonio DI VITTORIO/Sergio ANSEMI/Paola PIERUCCI (Hgg.), Ragusa (Dubrovnik) una repubblica adriatica. Saggi di storia economica e finanziaria. Bologna 1994.

¹⁰¹ Eine seriöse Analyse der venezianischen Besitzungen im Osten s. Anastasia PAPADIA-LALA, Ο θεσμός των αστικών κοινοτήτων στον ελληνικό χώρο κατά την περίοδο της βενετοκρατίας (13ος–18ος αι.). Μια συνθετική προσέγγιση [Die Institution der Bürgergemeinden im gr. Raum während der venez. Herrschaft (13.–18. Jh.). Eine synthetische Annäherung]. Venedig 2004.

¹⁰² Aufgrund des Handelsvertrags von 1617 wurde der habsburgische Kaiser von den Osmanen als „gleichberechtigter Partner“ anerkannt: Othmar PICKL, Österreichisch-Ungarische Handelsbeziehungen entlang der Donau vom 15. bis zum 18. Jahrhundert, *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz* 1987 (1988), 11–40, 30.

¹⁰³ Ileana CĂZAN, Stratégie et commerce. Navigation autrichienne au Bas Danube au XVIII^e siècle, in: Faruk BILICI/Ionel CÂNDEA/Anca POPESCU (Hgg.), Enjeux politiques, économiques et militaires en Mer Noire (XIV^e–XXI^e siècles). Études à la mémoire de Mihail Guboglu. Brăila 2007, 211–221, 219.

die sog. „gleichberechtigten“ europäischen Mächte ihre eigenen Handelskolonien gründeten. Ebenso entstanden in Verbindung mit dem Hinterland dieser Hafenstädte jeweils eigene „macrodistricts“. Einige Beispiele mögen genügen: In Bezug auf Venedig bestanden derartige Regionen aus verschiedenen Hafenstädten und Inseln entlang der dalmatinischen Küste¹⁰⁴ (wie die Bucht von Kotor/Bocche di Cattaro/Boka Kotorska, Zara/Zadar, Spalato/Split), an der albanischen Küste (Durazzo/Durrës, Valona/Vlorë u. a.) oder auch im ionischen Raum bereits seit dem 14. und bis einschließlich des 18. Jahrhunderts. Sehr oft stellten die Häfen der Ionischen Inseln, z. B. Korfu, zusammen mit dem Hinterland von Epirus (nämlich Ioannina¹⁰⁵) – wiederum im Rahmen der Theorie der Zentralen Orte – eine sich gegenseitig ergänzende und miteinander konkurrierende breitere Region dar. Ein weiteres Beispiel ist der Levantehandel der Levant Company in Thessaloniki,¹⁰⁶ ausgeführt durch französische Händlerkolonien (nations françaises),¹⁰⁷ wie auch durch griechisch-orthodoxe Händler der Diaspora,¹⁰⁸ die über Verbindungen zu Tabak-, Woll-, Baumwoll- und Weinproduzenten um Serres herum und in Melnik in Ostmakedonien verfügten. Dort entwickelten sich rund um Produktion und Vertrieb dieser Produkte einzelne „microdistricts“ heraus. Ein weiteres Beispiel stellen die französischen Händlerkolonien in Smyrna dar,¹⁰⁹ wo mit Hilfe der Griechen und armenischer *berathli* (protégés) als Mitarbeiter sowie aufgrund von entsprechenden Handelsbeziehungen letzterer mit lokalen Produzenten im anatolischen Hinterland, aber auch mit Handelsvertretern in fernerer Gegenden „macrodistricts“ entstanden, die sich in die imaginäre französische Handelsregion eingliederten.

d) Des Weiteren können die Herstellung und der überregionale Vertrieb bestimmter Produkte aus gewissen Regionen in Betracht gezogen werden. Hier vorhandene imaginäre Regionen sind beispielsweise Provinzen, wo für die sich industriell entwickelnden mitteleuropäischen Regionen notwendige Baumwolle oder Baumwollgarne produziert wurden, samt der Wege zu den „microdistricts“ in Ampelakia in Thessalien oder in Siatista, Kozani, Mona-

¹⁰⁴ Vgl. ORTALLI/SCHMITT (Hgg.), *Balcini occidentali*; hier bes. IVETIC, *Venezia e l'Adriatico orientale*, sowie im selben Band Vera COSTANTINI, *Commerci ed economie nell'Adriatico dell'età moderna*, 363–372.

¹⁰⁵ Vassilis KREMMYDAS, *Ιστορία του ελληνικού εμπορικού οίκου της Βενετίας „Σελέκης και Σάρρος“*. *Μια στατιστική προσέγγιση* [Geschichte des gr. Handelshauses von Venedig „Selékis und Sárros“. Eine statistische Annäherung], *Thesaurismata* 12 (1975), 171–199, v. a. die Tafeln II–V u. Karte II (176–180); MAKRIS/PAPAGEORGIOU, *Το χερσαίο δίκτυο επικοινωνίας*, bes. die Karte auf S. 134; GERASIMOS PAGRATIS, *Γιαννιώτες έμποροι στη Βενετία στα μέσα του 16ου αιώνα (1550–1567)* [Händler aus Ioannina in Venedig Mitte des 16. Jh.s (1550–1567)], *Thesaurismata* 28 (1998), 129–174.

¹⁰⁶ Despoina VLAMI, *Βρετανικό εμπόριο και διπλωματία στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Levant Company στη Θεσσαλονίκη, 1792–1825* [Brit. Handel u. brit. Diplomatie im Ostmittelmeer. The Levant Company in Thessaloniki, 1792–1825], *Μεσαιωνικά και Νέα Ελληνικά* 9 (2008), 143–268.

¹⁰⁷ SVORONOS, *Le commerce de Salonique*.

¹⁰⁸ KATSIARDI-HERING, *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής*, 79–81.

¹⁰⁹ Elena FRANGAKIS-SYRETT, *Networks of Friendship, Networks of Kinship. Eighteenth-Century Levant Merchants*, *Eurasian Studies* 1 (2002), H.2, 184–205; DIES., *Market Networks and Ottoman-European Commerce, c.1700–1825*, in: BOYAR/FLEET (Hgg.), *The Ottomans and Trade*, 109–128.

stiri/Manastir (Monastir/Bitola) und auch in Westmakedonien¹¹⁰ und natürlich im Tal von Serres. Thessalier und Makedonier schufen ihre Familiennetzwerke, aber gleichzeitig auch eine Region wirtschaftlicher und sozialer Kommunikation, die aus Handelsvertretern sowie bulgarischen, serbischen und siebenbürgischen Standorten (Zwischenstationen) bestanden wie auch aus ungarischen und österreichischen Stationen (Serres, Bitola, Skopje, Craiova, Belgrad, Semlin/Zemun, Pančevo, Orșova, Debrecen, Giurgiu, Bukarest, Pest, Wien, Leipzig etc.), die von den einzelnen Konkurrenten schwer zu durchbrechen waren.¹¹¹

e) Zuletzt sind interregionale Räume zu nennen, die verschiedene Standorte verknüpften und im Verkehr der sog. *letters of exchange* (Wechsel) eine zentrale Rolle spielten. In diesen Regionen agierten häufig voneinander getrennt auftretende Gruppen, die sich weltweit in den frühen Finanzzentren bewegten, mal als Kooperationspartner, mal als Konkurrenten. Dabei standen sie in ständigem Kontakt mit ihren Heimatorten und den neuen umliegenden Zielorten in der Diaspora und der osmanischen Hauptstadt. Das außergewöhnlich gut erforschte Beispiel des frühen Bankunternehmens von Stavros Ioannou¹¹² mit der Ausbreitung seines Wirkungsbereichs von seiner Heimatstadt Ioannina unter dem aus Tepelena stammenden Ali Pascha von Ioannina bis zu seinem parallelen Wohnsitz in Wien und seinem Devisenverkehr bis nach Venedig, Triest, Livorno, Amsterdam, Istanbul und Izmir belegt die Schaffung einer breiten imaginären Region von Handelsbanken und Unternehmern mit neuer Orientierung, neuen Verbindungen zu ihren Heimatorten und der Verbreitung von Mentalitäten und Interessen.

Es ist nicht immer notwendig, geographische Faktoren als die am bedeutendsten für die Ausbildung dieser überregionalen Räume zu betrachten. Berge und Flüsse mögen Wirtschaftsregionen gleichzeitig getrennt und vereint haben, aber politische Umstände haben kurz- oder langfristig zur Entstehung oder zum (erneuten) Niedergang dieser Regionen beigetragen. So durchschneidet das Pindosgebirge den albanischen, epirotischen und westmakedonischen Raum vertikal, aber durch diese Räume und ihre zerstreuten walachischen/aromunischen Dörfer, und nicht nur durch diese bildete sich eine beinahe zeitlose epirotisch-makedonisch-thessalische imaginäre Region, die vom 15. Jahrhundert an und verstärkt ab Mitte des 17. Jahrhunderts den Handelsverkehr aus dem Süden nach Norden und umgekehrt do-

¹¹⁰ Katerina ΠΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, *Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις στην Κεντρική Ευρώπη το β' μισό του 18ου αιώνα. Η οικογένεια Πόνδικα* [Gr. Handelsunternehmen in Zentraleuropa in der zweiten Hälfte des 18. Jh.s. Die Familie Pondika]. Athen 2002 (unveröffentl. Dissertationsschrift, Fak. f. Gesch. u. Arch.); Ikaros ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ, *Από το Μοναστήρι στην Πέστη. Επιχείρηση και αστική ταυτότητα της οικογένειας Μάνου (τέλη 18ου αιώνα–19ος αιώνας)* [Von Monastiri nach Pest. Unternehmen u. Identität der Familie Manou (Ende des 18.–19. Jh.s)]. Athen 2016, 166–177; DERS., *Μεταναστευτικές διαδρομές από τον χώρο της Μακεδονίας στην ουγγρική ενδοχώρα (17ος αιώνας – αρχές 19ου)* [Emigrationswege aus dem Raum Makedoniens ins ung. Hinterland (17.–Anfang 19. Jh.)], in: Ioannes ΚΟΛΙΟΠΟΥΛΟΣ/Iakovos ΜΙΧΑΙΛΙΔΗΣ (Hgg.), *Οι Μακεδόνες στη Διασπορά, 17ος, 18ος και 19ος αιώνας* [Die Makedonier in der Diaspora 17., 18. u. 19. Jh.]. Thessaloniki 2011, 178–235.

¹¹¹ ΚΑΤΣΙΑΡΔΙ-ΗΕΡΙΝΓ, *Τεχνίτες και τεχνικές*, 131–168.

¹¹² ΙΓΓΛΕΣΣΙ, *Βορειοελλαδίτες έμποροι*, bes., 110, 114, 118, 166, u. Karten 1f.

minierte, in diagonaler Richtung, aus den Donaufürstentümern an die dalmatinischen und epirotischen Küstengebiete.

Triest war und ist als Hafenstadt begehrenswert, aber erst das im 18. Jahrhundert aufkommende politische Klima (nach der Erklärung zum Freihafen durch Kaiser Karl VI. im Jahre 1719)¹¹³ förderte dessen Entwicklung in besonderem Maße. Unter günstigen Bedingungen entstand hier schließlich bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein überregionaler Raum, in dem (um im Untersuchungsgebiet zu verbleiben) sich ab dem späten 19. Jahrhundert maritime Handelsnetze mit Schiffen unter dalmatinischer Besatzung ausbildeten, sich Eigentum von griechischen und anderen levantinischen Kaufleuten akkumulieren konnte¹¹⁴ und sich Familienunternehmen ansiedelten, die über Stützpunkte und Kontakte von Epirus bis zur Peloponnes, nach Kreta und Smyrna/Chios verfügten.¹¹⁵

In der für uns relevanten Region und Zeit war die Donau östlich von Belgrad ab dem 18. Jahrhundert – mit kurzer Unterbrechung – im Wesentlichen ein osmanischer Fluss.¹¹⁶ Für die internationale Schifffahrt nutzbar war sie aber erst nach 1840, dann bildete sich an ihrem Lauf aufgrund von politischen Gegebenheiten und technologischen Entwicklungen eine ausgedehnte Wirtschaftsregion aus,¹¹⁷ die ihre Bedeutung eigentlich bis zur Bombardierung der Donaubrücken (1999) im Rahmen des Kosovokrieges bzw. bis zum Wandel

¹¹³ Ezio GODOLI, Trieste. Roma, Bari 1984.

¹¹⁴ Zur griechischen Handelsschifffahrt in der Adria s. Olga KATSIARDI-HERING, Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα (1750–1800) [Die österr. Politik und die gr. Schifffahrt (1750–1800)], Παρουσία 5 (1987), 445–537; s. a. HARLAFTI/PAPAKONSTANTINOU (Hgg.) Ναυτιλία των Ελλήνων, hier bes. Kap. 1: HARLAFTI, Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία [Die Schifffahrt der Griechen als Vereinigungshebel der Märkte. Die Methodologie], 39–90, wie auch Kap. 8: DIES., Η „ναυτική πολιτεία“ του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις [Der „Seestaat“ des Ionischen Meeres u. der Ägäis. Seeleute, Seefahrerfamilien u. Unternehmen], 353–405, sowie Kap. 10: Gerasimos PAGRATIS, Η „ναυτιλιακή επιχείρηση“ τον 18ο αιώνα. Η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας [Das Schifffahrtsunternehmen im 18. Jh. Der Fall der gr. Untertanen von Venedig], 445–466.

¹¹⁵ HARLAFTI, Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της διασποράς; über die Regionen, die sich um die Hafenstädte des östlichen Mittelmeers bildeten, s. KATSIARDI-HERING, City-Ports in the Eastern and Central Mediterranean.

¹¹⁶ ROSSITSA GRADEVA, Between Hinterland and Frontier. Ottoman Vidin, Fifteenth to Eighteenth Centuries, in: A.[ndrew] C.[harles] S.[pencer] PEACOCK (Hg.), The Frontiers of the Ottoman World. Oxford 2009, 331–352, bes. Karte 17.1.

¹¹⁷ GÁBOR ÁGOSTON, Where Environmental and Frontier Studies Meet. Rivers, Forests, Marshes and Forts along the Ottoman-Hapsburg Frontier in Hungary, in: PEACOCK (Hg.), The Frontiers of the Ottoman World, 57–79; Harald HEPPNER, Die großen Wasserstraßen und ihre Bedeutung, in: DERS. (Hg.), Der Weg führt über Österreich... Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart). Wien, Köln, Weimar 1996, 91–106; Olga KATSIARDI-HERING, Δούναβης, ποτάμι πολέμων και ειρήνης – γέφυρα ψυχών και ειδών (18ος–μέσα 19ου αι.) [Donau. Fluss der Kriege u. des Friedens – Brücke von Seelen u. Waren (18.–bis Mitte des 19. Jh.s)], in: Georgios TSIGARAS (Hg.), Σκεύος εις Τιμήν. Αφιερωματικός τόμος ἐπὶ τῇ συμπλήρωσει 25ετίας ἀπὸ τῆς εἰς Ἐπίσκοπον χειροτονίας καὶ 20ετίας ἀπὸ τῆς ἐνθρονίσεως τοῦ Μητροπολίτου Αὐστρίας καὶ Ἐξάρχου Οὐγγαρίας καὶ Μεσευρώπης κ. Μιχαήλ [Festschrift zum 25-jährigen Jubiläum der Bischofsweihe u. zum 20-jährigen Jubiläum der Inthronisation zum Metropolitens von

der ökonomisch-politischen Verhältnisse nach 1989 beibehielt. Entlang der Donau entstanden nacheinander diverse „micro-/macrodistricts“ oder sie trug mit ihren Häfen, gerade am rechten Ufer, dem osmanischen in der Mündung,¹¹⁸ seit der Blütezeit der ragusanischen *supra-region* zur Ausbildung einander benachbarter Wirtschafts- oder Ergänzungsräume bei. In den bulgarischen Provinzen entstanden radiale Zentren rund um Ruse (Rusçuk), mit landwirtschaftlichen Handelszentren wie Červena voda¹¹⁹ oder Nikopol (Niğbolu) im bulgarischen Binnenland bis zu den Donaufürstentümern, aber auch bis nach Adrianopel (Edirne) und Istanbul. Die Hauptstadt des Staates stellte gemäß meines Ansatzes eine eigene „macrodistrict“ dar, jedoch keinen überregionalen Raum (*supra-region*).¹²⁰ Hydra und Spetses¹²¹ waren immer schon kleine Inseln, prosperierten aber dank der Konfliktsituation im russisch-osmanischen Krieg von 1768 bis 1774 aufgrund des vom östlichen Nachbarn Peloponnes zufließenden Kapitalverkehrs (insbes. Spetses) und vor allem wegen des Weizen- und Ölhandels mit den neurussischen Provinzen am Schwarzen Meer und natürlich wegen der Napoleonischen Kriege. Besonders im Fall von Hydra, das in der Diaspora in keinem Hafen Vertreter von der eigenen Insel einsetzte,¹²² kann meine Skizze für den imaginären überregionalen Raum (*supra-region*) Anwendung finden, da die sich ständig in Bewegung befindenden Schiffe aus Hydra verschiedene Handelssitze wirtschaftlich vereinten und gemeinsam die Region Hydra ausmachten.

3 Handelswaren – Handelswege – Handelsmärkte

Um meine Argumentation zu stützen, aber auch um die Verbindung mit dem vorher Gesagten aufzuzeigen, werden im nächsten Schritt die drei Faktoren interregionalen Handels parallel und miteinander kombiniert analysiert. Die dem zugrunde liegenden Waren und ihr interregionaler Vertrieb sind auf Straßen und Märkte angewiesen sowie natürlich von der

Österreich u. Exarchen von Ungarn u. Mitteleuropa Dr. Michael Staikos]. Athen 2011, 405–419, bes. die Karte auf Seite 411; GRADEVA, Shipping along the Lower Course of the Danube.

¹¹⁸ Dimitrios KONTOGEORGIS, Ερευνητική αποστολή στη Ρουμανία. Ελληνικές κοινότητες (18ος–αρχές 20ού αι.). Καταστατικά – Σύλλογοι – Ταυτότητες. Εισαγωγικές παρατηρήσεις [Forschungsexpedition in Rumänien. Gr. Gemeinden (18.–Anfang 20. Jh.). Statuten – Vereine – Identitäten. Einleitende Bemerkungen], *Εώς και Εσπέρια* 7 (2007), 367–400.

¹¹⁹ GRADEVA, Villagers in International Trade.

¹²⁰ Robert MANTRAN, Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale. Paris 1962; Edhem ELDEM, Istanbul. From Imperial to Peripheralized Capital, in: DERS./GOFFMAN/MASTERS, *The Ottoman City*, 135–206.

¹²¹ KREMMYDAS, *Ελληνική Ναυτιλία*; Alexandra PAPADOPOULOU, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δίκτυα και θεσμοί στη σπετσιώτικη εμπορική ναυτιλία, 1830–1870. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική* [Schiffahrtsunternehmen, Netzwerke u. Institutionen der Schifffahrt von Spetses, 1830–1870. Organisation, Verwaltung u. Strategie]. Kofu 2010 (Dissertationsschrift); DIES., *Από το τοπικό στο παγκόσμιο. Η ενσωμάτωση των ναυτόπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα, τέλη 18ου–αρχές 19ου αιώνα* [Vom Lokalen ins Globale. Die Integration der ägäischen Seerorte in das Handelssystem des Mittelmeers], in: HARLAFTI/PAPAKONSTANTINOU (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, 704–734.

¹²² KATSIARDI-HERING, Christian and Jewish Ottoman Subjects, 436–440, bes. Anm. 136.

Staatspolitik des Osmanischen Reiches abhängig, aber auch von den für diese Zeit typischen internationalen (Handels-)Bedürfnissen und Konkurrenzkämpfen. Diese im Folgekapitel beschriebene Epoche stellt überdies die erste Phase der Eingliederung des Osmanischen Reiches in den globalen Markt (World Economy) dar.¹²³ Da diese Periode im Wesentlichen mit der Eingliederung Zentral- und Ostungarns sowie der Donaufürstentümer ins Osmanische Reich beginnt und zu Beginn des 19. Jahrhunderts endet, können wir zwei Phasen in der Organisation des interregionalen Handels ausmachen.

3.1 Die bestimmenden Handelsakteure vom 16. bis ins 18. Jahrhundert: das Osmanische Reich, Venedig und Ragusa

Der erste Zeitabschnitt erstreckt sich von Beginn des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, als Buda (Ofen) und Pest Teil des Osmanischen Reiches waren. Die Wirtschaftskrise des späten 16. Jahrhunderts stärkte, wie bereits ausgeführt, die Rolle der ausländischen europäischen Mächte im innerosmanischen Handel. In dieser ersten Periode gliederte sich das Osmanische Reich allmählich in den internationalen Warenverkehr und Handel ein, während Landwirtschaft und Viehzucht im Grunde langsam, aber stetig kommerzialisiert wurden und der Handel somit auch über Gebiete Südosteuropas internationalisiert wurde. Auch versuchten, wie Suraiya Faroqhi dargelegt hat, die osmanischen Sultane des 16. und 17. Jahrhunderts niemals,

die Mengen und Typen importierter Waren zu beschränken. Diese Haltung wurde mit der Überlegung begründet, daß ein möglichst großes Warengesamt zu niedrigen Preisen führe, welche ihrerseits sowohl für den osmanischen Staat als auch für den Steuerzahler nur von Nutzen sein könnten. [...] Einfuhren wurden oftmals direkt begünstigt. [...] Galt es doch als das Hauptziel der osmanischen Politik, die Versorgung der Armee, des Hofes, der Bevölkerung von Istanbul sowie der örtlichen Verbraucher sicherzustellen.¹²⁴

Im nördlichen Teil Südosteuropas wurde die Bedeutung der Donau,¹²⁵ die zu dieser Zeit bereits östlich von Pest ein osmanisch dominierter Fluss war, und jener Straßen gestärkt, die zu ihr hin- und von ihr wegführten. Die Besetzung dieser neuosmanischen Gebiete führte teilweise eine Neuausrichtung der Handelsrouten zu den Handelsstädten Hermannstadt/Sibiu und Kronstadt/Braşov im Umkreis der Region Siebenbürgens herbei.¹²⁶ Mária Pakucs-Willcocks hat für das 16. Jahrhundert erhalten gebliebene Zollregister aus Hermannstadt im Detail analysiert und mit Archivadokumenten aus Kronstadt verglichen, unter Beachtung der vorhandenen Literatur. Dabei schlussfolgerte sie, dass es beim Warenumsatz zu einem

¹²³ ÇİZAKÇA, Incorporation of the Middle East, 374.

¹²⁴ FAROQHI, Die osmanische Handelspolitik, 210f.

¹²⁵ FRANZ BABINGER, Die Donau als Schicksal des Osmanenreiches, in: Rudolf VOGEL (Hg.), Die Donau in ihrer geschichtlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Internationale Hochschulwoche in Regensburg, 24.–27. Oktober 1960. München 1961, 15–27.

¹²⁶ SAMUEL GOLDENBERG, Contribution à l'histoire du commerce roumano-balcanique au XVI^e siècle, *Revue Roumaine d'histoire* 3 (1969), 605–619.

gewissen Konkurrenzkampf¹²⁷ zwischen diesen beiden sächsisch geprägten Städten kam, gerade in Bezug auf den Handel mit dem nahen Orient. Außerdem konnte man in Bezug auf Kronstadt einen Handelaufschwung bei osmanischen Produkten feststellen, bedingt durch die Nachbarschaft zur Donau, zu den südlich davon gelegenen osmanischen Provinzen und dem Donaudelta.¹²⁸ Hermannstadt wiederum behielt seine Bedeutung für den Handel mit der Walachei bei. Dies lag hauptsächlich an der durch Karánsebes/Caransebeş führenden Handelsroute – die Stadt wurde 1552 Siebenbürgen angegliedert, als die Osmanen das Paşalik von Temeswar organisierten.¹²⁹ Die Lage der Stadt war entscheidend, zumal sie zur sog. „thrakischen“ Handelsroute gehörte, die den Balkan mit Mitteleuropa verband. Trotz reduzierter Intensität und Auswahl von Waren konnte Hermannstadt seine Position im Transithandel nach und aus Buda und Mitteleuropa, insbesondere Pressburg (Pozsony/Bratislava), beibehalten. Zugleich stärkte es seine Handelsposition durch den Import von Waren aus dem südöstlichen europäischen Teil des Osmanischen Reichs. Verschiedene Arten von Seide, Wolle und anderen orientalischen Stoffen, hauptsächlich für den alltäglichen Gebrauch, aber auch Baumwollgarne, Leder, Gewürze, Schuhzeug, Lebensmittel wie Reis, Rosinen, Feigen, Färbematerial und Materialien zur Bearbeitung von Leder und Textilien (Alaun u. Farbstoffe) usw. machten die Liste der gehandelten Waren aus.¹³⁰ Gestärkt wurde die Rolle der Walachei und der Moldau hauptsächlich durch den Handel mit den bulgarischen Gebieten¹³¹, aber auch durch reisende Händler aus den Gebieten¹³² Epirus und Albanien und deren Verbindungen mit dem venezianischen Bereich. Oft wurden Waren des breiteren venezianischen Handels, an dem seit dieser Zeit griechische und aromunische

¹²⁷ PAKUCS-WILLCOCKS, Sibiu–Hermannstadt, 100–103; DIES., The Transit of Oriental Goods through the Customs of Sibiu/Hermannstadt in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. An Overview, in: Daniel DUMITRAN/Valer MOGA (Hgg.), *Economy and Society in Central and Eastern Europe. Territory, Population, Consumption. Papers of the International Conference Held in Alba Iulia, April 25th–27th, 2013*. Wien, Berlin 2013, 19–30.

¹²⁸ Cristian LUCA, *Attività mercantile e sistema creditizio nell'area del Basso Danubio alla fine del Cinquecento*; DERS., *Associazionismo e individualismo nel commercio internazionale riguardante l'area del Basso Danubio fra XVI e XVII secolo*, in: DERS., *Dacoromano-Italica. Studi e ricerche sui rapporti italo-romeni nei secoli XVI–XVIII*. Cluj-Napoca 2008, 15–41 u. 67–82.

¹²⁹ PAKUCS-WILLCOCKS, Sibiu–Hermannstadt, 32. Die auf der Innenseite des Buchumschlags abgedruckte Karte informiert über das Netz der Handelsrouten in Siebenbürgen und darüber hinaus im 16. Jahrhundert.

¹³⁰ Ebd., 74–100, s. analytische Daten, Diagramme, aber auch den Appendix am Ende des Buches.

¹³¹ Sneshka PANOVA, Zur Frage der Handelsbeziehungen zwischen den bulgarischen und den rumänischen Ländern im 17. Jahrhundert, *Études Balkaniques* 1 (1975), 103–114; DIES., Zum Handel der Länder Südeuropas mit dem übrigen Europa im 17. und 18. Jahrhundert, in: Gernot HEIß/Grete KLINGENSTEIN (Hgg.), *Das Osmanische Reich und Europa 1683 bis 1789. Konflikt, Entspannung und Austausch*. München 1983, 153–166; Vlad GEORGESCU, *The Romanians. A History*. Columbus/OH 1991 (Übers. d. rum. Ausg. *Istoria Românilor de la origini pînă în zilele noastre*, 1984), bes. 25–45; Cristian LUCA, The Rise of the Greek „Conquering Merchant“ in the Trade between the Eastern Mediterranean and the Romanian Principalities in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, *The Journal of Mediterranean Studies* 19 (2010), 311–334.

¹³² COTOVANU, *Migrations et mutations identitaires*.

Händler dynamisch teilnahmen, mittels dieser Händler weitergeleitet oder kanalisiert. Im Allgemeinen wurden die Handelsstraßen und die Rolle der siebenbürgischen Region, aber auch der Donaufürstentümer ab dem späten 17. Jahrhundert mit der Wiedereingliederung Siebenbürgens und der ungarischen Regionen in die Habsburgermonarchie neu definiert.

Im gleichen Zeitraum beherrschte Venedig¹³³ den Seehandel, während es Frankreich, England und Holland ihrerseits durch verschiedene Kapitulationen gelang, sich allmählich im östlichen Mittelmeer zu etablieren und am internationalen Handel teilzuhaben, der durch die Häfen des Osmanischen Reiches geleitet wurde.¹³⁴ Im Wesentlichen dominierte der maritime Warenvertrieb, nicht zuletzt weil dadurch große Mengen transportiert werden konnten, aber auch wegen der Souveränität Venedigs, das Teile der dalmatinischen Küsten beherrschte (*colonie d'oltremare*)¹³⁵ rund um die Städte Zara/Zadar (ab 1538 unter den Osmanen), Sebenico/Šibenik, Spalato/Split, Bocche di Cattaro/Boka kotorska, die Ionischen Inseln¹³⁶ sowie Stationen an der epirotischen Küste (wie Parga), auf der Peloponnes und natürlich in den Kykladen (bis Anfang des 16. Jh.s) unterhielt, aber auch auf Zypern (bis 1571) und auf Kreta (bis 1669) präsent war. Im Prinzip war Venedig die einzige Seehandelsmacht, die bis zu Beginn des 16. Jahrhunderts in der bosnischen, serbischen und westungarischen Region Handel trieb und es schaffte, über die Häfen den Zugang zum Binnenland Südosteuropas aufrechtzuerhalten. Florentiner, Österreicher und Nürnberger Kaufleute waren gezwungen, sich aus ihren früheren Handelssitzen in ungarischen und serbischen Regionen zurückzuziehen¹³⁷ oder ihre Niederlassungen in die westlichen ungarischen Provinzen und in die Region von Pressburg zu verlegen.¹³⁸ Den Häfen von Triest und Fiume (Rijeka) gelang es nach 1667 und der Einrichtung von kurzfristigen „orientalischen Handelskompagnien“¹³⁹ nur allmählich, den Handel mit dem Habsburger Hinterland wieder zu beleben; sie pro-

¹³³ Philippe BRAUNSTEIN, Venedig und der Türke (1450–1570), in: PICKL (Hg.), Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege, 59–70; Eric DURSTELER, Commerce and Coexistence; DERS., Venetians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean. Baltimore/MD 2006, bes. 23–60.

¹³⁴ FAROQHI, Before 1600.

¹³⁵ IVETIC, Venezia e l'Adriatico orientale, 240.

¹³⁶ Hermann KELLENBENZ, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft, in: PICKL (Hg.), Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege, 27–58, 29–34. Über die genannten Handelshäfen wurden die Güter vom osmanischen Balkan nach Venedig gesandt.

¹³⁷ KUBINYI, Die Städte Ofen und Pest; zu den Änderungen der Handelsrouten wegen der osmanischen Kriege im 16. Jh. s. den analytischen Artikel von PICKL, Die Auswirkungen der Türkenkriege (bes. interessant ist die Karte auf S. 74f.)

¹³⁸ Zsigmond Pál PACH, Le commerce du Levant et la Hongrie au XVI^e siècle, in: Vera ZIMÁNYI (Hg.), La Pologne et la Hongrie aux XVI^e–XVIII^e siècles. Actes du colloque polono-hongrois. Budapest, octobre 1976. Budapest 1981, 45–55; s. a. DERS., Zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Österreich und Ungarn im 15. und 16. Jahrhundert, *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs* 25 (1972; = Festschrift Hanns Leo Mikoletzky), 245–256; DERS., Hungary and the Levantine Trade in the 14th–17th Centuries, *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae* 60 (2007), H. 1, 9–31.

¹³⁹ KELLENBENZ, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft, 31.

fitierten spürbar von der Aufwertung beider zu habsburgischen Freihäfen durch Kaiser Karl VI. (1711–1740) im Jahr 1719.

Venedig dominierte bis zum 17. Jahrhundert (trotz der Konkurrenz mit Ragusa) den Seehandel mit dem Osmanischen Reich in der Adria (durch den Export von Gold u. Silber aus den Provinzen Bosnien u. Serbien – zumindest bis zur Niederlassung der Osmanen dort – u. die Durchführung sonstigen Handels durch diese Provinzen¹⁴⁰) wie auch im Ionischen Meer und in der Ägäis. Es betrieb Handel mit dem Inneren des Balkans über die oben genannten dalmatinischen Häfen, die albanischen und epirotischen Küsten, aber in erster Linie über Istanbul, wo die venezianischen Kaufleute, mit besonderen Rechten ausgestattet, noch bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts die mächtigste Kaufmannsgruppe waren.¹⁴¹ Die Venezianer importierten hauptsächlich im Westen hergestellte Stoffe und venezianische Wolle und Seide in die osmanische Hauptstadt, aber auch Glaswaren, Papier und eine Reihe von Luxusartikeln wie Uhren, Diamanten, Perlen, Schmuck, verzierte Schachteln, italienischen Käse usw. Sie exportierten Wolle,¹⁴² Seide (nicht nur aus Kleinasien, sondern auch vom Balkan),¹⁴³ Kamelott, Farbstoffe, Gewürze, manchmal auch Getreide.¹⁴⁴ Im 16. Jahrhundert war die Rolle der griechischen¹⁴⁵ wie jüdischen Händler in Istanbul sehr wichtig – sie ergänzten sich einerseits, standen aber auch in Konkurrenz zueinander.¹⁴⁶ Besonders die enge Verbindung der Juden zu Istanbul ist zu erwähnen, gerade hinsichtlich des Wollhandels, da sie in Thessaloniki die wollenen Uniformen der Janitscharen produzierten.¹⁴⁷ Zumindest bis zu Beginn des 17. Jahrhunderts betrieben auch muslimische Händler Handel mit Venedig, wo 1621 für die Unterbringung und den Geschäftsablauf von muslimischen Händlern os-

¹⁴⁰ IVETIC, Venezia e l'Adriatico, 248; Vera COSTANTINI, Commerci ed economie nell'Adriatico; DIES., Fin dentro il paese turchesco. Stabilimento della scala di Spalato e potenziamento delle reti mercantili e diplomatiche veneziane nell'entroterra bosniaco, *Studi Veneziani*, N.S.67 (2013), 267–282.

¹⁴¹ Benjamin ARBEL, *Trading Nations. Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean*. Leiden, New York, Köln 1995, 14.

¹⁴² Produkte aus Mohair (Stoffe aus Ziegenhaar) wurden aus Kleinasien über Konstantinopel in die Adria transportiert; s. Surayia FAROQHI, Die Osmanen und die Handelswege der Adria, 16.–17. Jahrhundert, in: ORTALLI/SCHMITT (Hgg.), *Balcani occidentali*, 373–388, 376f.

¹⁴³ ÇIZAKÇA, *Incorporation of the Middle East*, 356f., 360–362; Çizakça diskutiert in diesem Artikel die verschiedenen Stadien der Einverleibung des Osmanischen Reichs je nach der Nachfrage von Produkten im Westen (wie Seide, Wolle, Baumwolle), die Entwicklung der jeweiligen Industrie und der merkantilen europäischen Politik im Gegensatz zur fiskalischen und protektionistischen Wirtschaftspolitik der Osmanen.

¹⁴⁴ ARBEL, *Trading Nations*, 15f.

¹⁴⁵ Siehe zur Präsenz griechischer Kapitäne oder Schiffseigentümer in Konstantinopel im 16. Jh., die sehr oft im Auftrag der Venezianer Schifffahrt im Schwarzen Meer betrieben: Fani ΜΑΥΡΟΕΙΔΙ, *Ο ελληρισμός στο Γαλατά (1453–1600). Κοινωνικές και οικονομικές πραγματικότητες* [Das Griechentum in Galata (1453–1600). Soziale u. wirtschaftliche Gegebenheiten]. Ioannina 1992, 95–153.

¹⁴⁶ ARBEL, *Trading Nations*, 13–28, 55–76, u. passim; Minna ROZEN, *A History of the Jewish Community in Istanbul. The Formative Years, 1453–1566*. Leiden, Boston/MA 2002, 222–243.

¹⁴⁷ Avigdor LEVY, *The Sephardim in the Ottoman Empire*. Princeton/NJ 1992, 13–41.

manischer Untertanenschaft das *fondaco dei Turchi*¹⁴⁸ gegründet wurde. Vor allem kamen sie aus Bosnien und Albanien, manchmal aus Istanbul und Kleinasien. Eine besondere Rolle im Handel der Serenissima mit dem osmanischen Südosteuropa spielten griechische Händler, die Ende des 15. Jahrhunderts eine Bruderschaft in Venedig gründeten.¹⁴⁹ Kaufleute von der Peloponnes und genauso sehr aus Epirus (Ioannina)¹⁵⁰ ließen sich in Venedig nieder und bauten auch durch ihre kontinuierlichen Handelsreisen, Gemeinden und Kontakte mit den Donaufürstentümern ein effektives Handelsnetz mit Venedig auf.¹⁵¹ Die florierenden Handelsunternehmen, die in Venedig entstanden (u. a. langlebige Verlagshäuser wie die von N. Glykis, D. Theodosiou u. anderen¹⁵²) wurden in ein Raster einer imaginären Region integriert, das sich im Osten von der Moldau und der Walachei bis zu den ukrainischen Provinzen erstreckte. Über die zentralen Balkanrouten,¹⁵³ mit Zwischenstationen in der weiteren Umgebung des Gebiets von Ioannina, erstreckte sich diese Region über die Häfen von Parga und Arta und dank Schifffahrtsunternehmen über das Ionische Meer bis nach Venedig. Die Händler unterhielten enge Beziehungen zu ihren Heimatorten in Epirus, was außer Handelsbeziehungen auch zur Aufrechterhaltung familiärer Bindungen beitrug (endogame Heiraten herrschten vor) und zu Schenkungen an Herkunftsorte für Schulgründungen führte, aber auch Nachlässe für religiöse Institutionen entstehen ließ.¹⁵⁴ Besonders Griechen und

¹⁴⁸ Maria Pia PEDANI, *Beyond the Frontier. The Ottoman-Venetian Border in the Adriatic Context from the Sixteenth to the Eighteenth Centuries*, in: Almut BUES (Hg.), *Zones of Fracture in Modern Europe. The Baltic Countries, the Balkans, and Northern Italy. Zone di frattura in epoca moderna. Il Baltico, i Balcani e l'Italia settentrionale*. Wiesbaden 2005, 45–60; Maria Pia PEDANI FABRIS, *Between Diplomacy and Trade. Ottoman Merchants in Venice*, in: FAROQHI/VEINSTEIN (Hgg.), *Merchants in the Ottoman Empire*, 3–22.

¹⁴⁹ Aus der umfangreichen Literatur s. Fani MAVROEIDI, *Συμβολή στην ιστορία της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας στον ΙΣΤ' αιώνα. Έκδοση του Β' Μητρώου Εγγράφων (1533–1562)* [Beitrag zur Geschichte der gr. Bruderschaft von Venedig im 16. Jh. Publikation des 2. Dokumentenregisters (1533–1562)]. Athen 1976; Maria Francesca TIEPOLO/Eurigio TENENTI (Hgg.), *I greci a Venezia. Atti del convegno internazionale di studio. Venezia, 5–7 novembre 1998*. Venezia 2002; *Δημοσία ιλαρία. 500 χρόνια από την ίδρυση της ελληνορθόδοξης κοινότητας Βενετίας, 1498–1998* [Öffentliche Feier. 500 Jahre seit der Gründung der gr.-orth. Gemeinde von Venedig, 1498–1998]. Venedig 1999.

¹⁵⁰ PAGRATIS, *Γιαννιώτες έμποροι στη Βενετία*; Christina PAPACOSTA, *Ηπειρώτες έμποροι στη Βενετία (16ος–17ος αι.)* [Epirotische Händler in Venedig (16.–17. Jh.)], *Thesaurismata* 37 (2007), 437–448.

¹⁵¹ COTOVANU, *Autour des attachés épirotes*; DIES., *Chi „finanziò“ gli studi a Padova di siniscalco Costantino Cantacuzeno (1667–1669)?*, in: Cristian LUCA/Gianluca MASI (Hgg.), *La storia di un ri-conoscimento. I rapporti tra l'Europa Centro-Orientale e la Penisola italiana dal Rinascimento all'Età dei Lumi*. Brăila, Udine 2012, 291–328.

¹⁵² Georgios PLOUMIDIS, *Το βενετικόν τυπογραφείον του Δημητρίου και του Πάνου Θεοδοσίου (1755–1824)* [Die venez. Druckerei von Dimitrios u. Panos Theodosiou (1755–1824)]. Athen 1969; Georgios VELOUDIS, *Das griechische Druck- und Verlagshaus „Glikis“ in Venedig (1670–1854). Das griechische Buch zur Zeit der Türkenherrschaft*. Wiesbaden 1974.

¹⁵³ PAPAΚONSTANTINOY, *Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές*, 329, Karte 7.7: Land und Seerouten in Südosteuropa.

¹⁵⁴ KATSIARDI-HERING, *Christian and Jewish Ottoman Subjects*; Lidia COTOVANU, *L'émigration sud-danubienne vers la Valachie et la Moldavie et sa géographie (XV^e–XVII^e siècles)*. La potentialité heuristique d'un sujet peu connu, *Cahiers Balkaniques* 42 (2014), 1–19.

Aromunen profitierten von den sich verändernden Warenströmen aufgrund des langandauernden Krieges zwischen dem Osmanischen Reich und Venedig 1645–1669, denn sie übernahmen den Handel mit Siebenbürgen, den Donaufürstentümern und insbesondere den Warenverkehr über epirotische, albanische und dalmatinische Häfen.¹⁵⁵

Allerdings entwickelte sich Ragusa (Dubrovnik) in dieser ersten Periode zu einem großen Rivalen Venedigs im Handel mit dem zentralen Südosteuropa. Es konkurrierte mit Venedig, das im östlichen Mittelmeerraum und in Südosteuropa lediglich Küstengebiete beibehielt. Die Osmanen hatten bereits 1442 den privilegierten Status von Ragusa anerkannt und erweiterten ihn 1481. Für das Recht, überall im Osmanischen Reich Handel zu treiben, bezahlte Ragusa seinerseits einen jährlichen Steuerbetrag, nämlich zwei Prozent (zum Vergleich: in Edirne und Bursa waren es beispielsweise 3% und in Istanbul evtl. 5%) für die importierten und exportierten Waren, ohne die direkte Besetzung durch die Osmanen anzuerkennen.¹⁵⁶ Dieser Stadtstaat war schließlich in der Lage, von ihm in der Vergangenheit gegründete Gemeinden, Siedlungen, Handelskolonien (*comunità*) beizubehalten und sein Netz an Handelsvertretern in Südosteuropa zu verdichten; er wurde zum wichtigsten Hafen Istanbuls und des osmanischen Südosteuropa in der Adria und zur maßgebenden Verbindung zur italienischen Halbinsel und nach Westeuropa.¹⁵⁷ Kaufleute aus Ragusa besetzten zahlreiche Handelspositionen in Städten wie Belgrad, Vidin, Ofen, Ruse, Hermannstadt, Alba Iulia, Temeswar, Silistra, Stara Zagora, Rasgrad, Šumen, Prova-dia, Veliko Tärnovo, Sofia, Plovdiv, Nikopol, Varna, Thessaloniki und Istanbul.¹⁵⁸ In Sofia betrieb man gar in der Mitte des 16. Jahrhunderts in der Nähe des osmanischen Bazars und der Karawanserei einen von Ragusanern organisierten Markt (*giarsia rhaguseorum*).¹⁵⁹ Außerdem durften Ragusaner im Osmanischen Reich „Grund und Boden besitzen“¹⁶⁰ und genossen Religionsfreiheit,¹⁶¹ wodurch sie eine organisierte Diaspora und eine imaginäre Region schufen.

C'est ainsi qu'au XVI s. pour se rendre dans les régions de la Bulgarie du Nord-Ouest et à Sofia, on suivait souvent la route Dubrovnik–Foča–Plevlje–Prepolje–Novi Pazar–Nich, où elle était

¹⁵⁵ LUCA, Greek and Aromanian Merchants; Florina CIURE, Appunti sulle compagnie commerciali della Transilvania e sui loro rapporti con Venezia nel Sei-Settecento, in: LUCA/MASÌ (Hgg.), L'Europa centro-orientale; bes. analytisch s. LUCA, Țările Române și Veneția.

¹⁵⁶ Ebd., 32; Ivan ERCEG, Dubrovnik als Vermittler im Gross- und Fernhandel zwischen dem Osten und dem Westen im 15. und 16. Jahrhundert, in: Ingomar BOG (Hg.), Der Außenhandel Ostmitteleuropas, 1450–1650. Die ostmitteleuropäischen Volkswirtschaften in ihren Beziehungen zu Mitteleuropa. Köln, Wien 1971, 434–450, 435–437; FAROQHI, Die osmanische Handelspolitik, 211–213. Siehe des Weiteren zum Verhältnis zwischen Osmanischem Reich und Ragusa Markus KOLLER, Südosteuropa im Imperium der Sultane (16.–18. Jahrhundert), in: Handbuch zur Geschichte Südosteuropas, Bd. 2 (Hg. SCHMITT), 465–566, 536–539.

¹⁵⁷ ERCEG, Dubrovnik als Vermittler; DI VITTORIO (Hg.), Ragusa e il Mediterraneo; DI VITTORIO/ANSELMI/PIERUCCI (Hgg.), Ragusa (Dubrovnik).

¹⁵⁸ SPISAREVSKA, Les relations commerciales, 104f.

¹⁵⁹ Ebd., 116.

¹⁶⁰ FAROQHI, Die osmanische Handelspolitik, 222.

¹⁶¹ SPISAREVSKA, Les relations commerciales, 112f.

reliée à l'artère de communication principale Belgrade–Sofia–Plovdiv–Andrinople–Constantinople, ainsi qu'à la dénommée 'Strada ordinaria di Topliza' et à ses embranchements.¹⁶²

Ein Handelsweg führte von der Hauptroute zur Donau in Richtung Tärnovo–Nikopol–Ruse. Auch die ragusanischen Warentransporte wurden, wie in ganz Südosteuropa, mit Hilfe gut organisierter Karawanen durchgeführt.¹⁶³ Innerhalb dieses Vertriebsnetzes erlangten ragusanische Händler, die in engem Kontakt mit lokalen Herstellern¹⁶⁴ und Händlern in den serbischen und bulgarischen Provinzen des Osmanischen Reiches standen, bis nach Konstantinopel und zur Donaumündung Zugang zu einer Vielzahl von Produkten. Zu den wichtigsten Exporten nach Venedig, Ancona und Sizilien gehörten: abgebaute Mineralien – „so entstanden im Laufe der Zeit [bereits im Mittelalter] ... Kolonien um die [bosn. u. serb.] Bergwerke herum“ – Wolle, Leder (in hohem Maße *cordovani*), Vieh (aus serb. u. bulg. Gebieten),¹⁶⁵ Flachs, Hanf, Seide, Wachs, Honig und Getreide – vornehmlich mittels eigener Schiffe verschifft über die Häfen von Thessaloniki, Istanbul, Arta–Prevesa.¹⁶⁶ Die restriktive Handelspolitik des Sultans für die Ausfuhr von Getreide, das für die Ernährung der Bevölkerung, besonders der Bewohner Istanbuls erforderlich war, ist bekannt. Allerdings werden Ausnahmen für die Ausfuhr von Getreide sowohl nach Venedig als auch nach Ragusa erwähnt.¹⁶⁷ Das Hauptimportprodukt ragusanischer Händler waren englische, französische und italienische Stoffe.¹⁶⁸ Der Niedergang von Ragusa als Handelsmacht¹⁶⁹ ist wiederum sehr stark auf das verheerende Erdbeben von 1617 wie auch auf verschiedene Faktoren zurückzuführen, die mit einer Richtungsänderung des Handels verbunden waren. Ragusas Niedergang ermöglichte zwar anderen Konkurrenten in der Entwicklung des Südosthandels im nächsten hier untersuchten Zeitraum Aufstiegsmöglichkeiten, gänzlich ausgelöscht wurde jedoch der ragusanische Handel nicht.

Für diesen ersten wie auch für den nächsten Zeitraum, der bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts andauerte, d. h. bis zu den Umwandlungen, die durch die Internationalisierung der Donau nach 1840 und nach dem Vertrag von Paris im Jahre 1856¹⁷⁰ zustande kamen, können wir gemäß Hermann Kellenbenz schematisch sagen, dass im zentralen Südosteuropa folgende Routen galten:

Über Land scheinen sich hauptsächlich zwei Handelswege herausgebildet zu haben. Der eine war der alte „thrakische Weg“, der über Belgrad führte, die andere Verbindung ging über die Walachei und strahlte von da nach Hermannstadt (Sibiu) und Kronstadt (Braşov) aus. In der

¹⁶² SPISAREVSKA, Les relations commerciales, 117.

¹⁶³ ERCEG, Dubrovnik als Vermittler, 444f. (s. auf Seite 445 die Tab. zu den Karawanen aus Dubrovnik in dessen „Hinterland“ [bes. in bosn. u. serb. Gebiete]).

¹⁶⁴ SPISAREVSKA, Les relations commerciales.

¹⁶⁵ ERCEG, Dubrovnik als Vermittler, 439 (Zitat), allgem. 438–448; SPISAREVSKA, Les relations commerciales, 120f.

¹⁶⁶ KELLENBENZ, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft, 33; CARTER, Dubrovnik, 349–404 (mit zahlreichen Karten) zu den von Ragusa geführten Handelswaren.

¹⁶⁷ FAROQHI, Die osmanische Handelspolitik, 215–220, inkl. der Tabellen mit erlaubten und verbotenen Ausfuhrprodukten nach Venedig und Ragusa im 16. u. frühen 17. Jh.

¹⁶⁸ CARTER, Dubrovnik, 261 (Karte Nr. 45: Dubrovnik's Textile Trade 1450–1550).

¹⁶⁹ Ebd., 405–444.

¹⁷⁰ Darüber s. KATSIARDI-HERING, Δούναβης, ποτάμι πολέμων και ειρήνης.

Walachei begann sich [...] auch Bukarest deutlicher als Handelszentrum auszuprägen. Reger wurden die Verbindungen, [...] als Siebenbürgen (Transylvanien) unter türkische Souveränität geriet [...]. Neben dem direkten Weg von Nicopolis über Vidin nach Hermannstadt gab es einen Umweg über Caransebeş, ein wichtiges Zentrum im Banat [...]. [...] Eine Brücke über die Donau bei Vidin kam ebenfalls Caransebeş zugute. Caransebeş hatte Anschluß an die „Thrakische Straße“ von Konstantinopel nach Belgrad mit ihren Abzweigungen nach Buda, Wien, Böhmen und die [heutige] Slowakei. Von Caransebeş führte ferner eine Handelsstraße nach Klausenburg (Cluș) [sic, dito ff.] und Bistritz (Bistrita) oder über Hateg nach Hermannstadt. Eine andere Straße führte von Caransebeş über Orșova nach Vidin. Vidin war ein wichtiger Platz für den Handel der Walachei mit dem südlichen Donaugebiet. Hier trafen sich Kaufleute aus Braila, während die Kaufleute von Vidin bis Hermannstadt und Kronstadt kamen. [...] Verbindungen nach Polen hinein gingen von der Moldau über Lemberg (Lwow), Jaroslav, Krakau oder über Kamieniec–Lublin. Diese Routen benutzten Italiener, Griechen und jüdische Kaufleute.¹⁷¹

Den gleichen Routen auf dem östlichen Balkan, die durch die Donaufürstentümer zu den ukrainischen und russischen Provinzen führten, folgten im 17. und 18. Jahrhundert ebenso die griechischen Händler aus Thessalien, Makedonien wie auch aus Kleinasien.¹⁷² Nach der Konsolidierung des zentralen Südosteuropa unter der Herrschaft der Osmanen gewann die alte „thrakische Route“ von Thessaloniki und Konstantinopel–Adrianopel nach Belgrad an Bedeutung. Kellenbenz konstatierte hierzu:

Alle bedeutenden Städte des inneren Balkans liegen an der einst von den Kreuzfahrern ausgebauten Straße: die Residenzstädte Konstantinopel, Adrianopel und Sofia und die führenden Bezirksstädte Philippopol (Plovdiv), Niš und Belgrad.¹⁷³

Eine Reihe von gemeinsamen Zentren und kleinen oder größeren *districts* entstanden in bulgarischen Provinzen, besonders um Uzundžovo und Sliven, in der Nähe der Donau, dem Schwarzen Meer, aber auch im Süden um Meleniko (Melnik), Plovdiv und Skopje im Kontext jährlich stattfindender Märkte.¹⁷⁴ Die genannten Handelsrouten stießen im südlichen Balkan wiederum auf ein dichtes Handelsnetz mit Hauptzentren in Lamia, Veria (Karaferye), Thessaloniki, Monastir (Bitola) und besonders Artta, Ioannina und in Westmakedonien: Siatista, Kozani, Kastoria u. a.¹⁷⁵ Die Verwendung der zuletzt genannten Routen verdichtete sich ab dem 18. Jahrhundert durch die Stärkung der Rolle des „Conquering Balkan Orthodox Merchant“,¹⁷⁶ obwohl sie bereits seit dem 16. Jahrhundert frequentiert und bereits von Händlern aus Epirus von und zu den Donaufürstentümern benutzt wurden.

¹⁷¹ KELLENBENZ, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft, 42–45, 51 (Karte: Südosteuropa im 16. Jh.).

¹⁷² CARRAS, *Εμπόριο, Πολιτική και Αδελφότητα*, Karten 2.5.I.–2.5.V.

¹⁷³ KELLENBENZ, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft, 47.

¹⁷⁴ BUR-MARKOVSKA/PANOVA, Marktzentren und Jahrmärkte auf dem Balkan.

¹⁷⁵ Eine schlichte Überblickskarte zu den Routen des zentralen Südosteuropa findet sich bei Bruce MCGOWAN, *Economic Life in Ottoman Europe. Taxation, Trade and the Struggle for Land, 1600–1800*. Cambridge 1981, Karte 4.

¹⁷⁶ Traian STOIANOVICH, *The Conquering Balkan Orthodox Merchant*, *Journal of Economic History* 20 (1960), 234–313.

Das Bild über den Warentransport bleibt unvollständig, wenn nicht auch die Rolle des Schwarzen Meeres bereits in dieser frühen Zeit erwähnt wird. Die Ansicht, dass es sich nach der Niederlassung der Osmanen an seinen Ufern um ein geschlossenes osmanisches Meer handelt, wurde widerlegt.¹⁷⁷ Natürlich hatten gerade die Osmanen und die osmanischen Schiffe Zugang, aber es werden mehrere Fälle erwähnt, in denen bereits im 15. und 16. Jahrhundert venezianische Schiffe in den Häfen toleriert wurden, aber auch die Anwesenheit von griechischen Händlern auf der Krim wird erwähnt.¹⁷⁸ Akkerman/Belgorod, Chilia/Kilija, Kaffa/Feodosija waren *entrepôts* (Speicher) des osmanischen Handels mit Polen, Russland und der Krim.¹⁷⁹ Das westliche Schwarze Meer und der hier betriebene Handel – manchmal, insbes. bis zum Beginn des 17. Jh.s, durften hier ragusanische Schiffe verkehren – waren hauptsächlich auf die Versorgung Istanbuls¹⁸⁰ und weniger auf den überregionalen, internationalen Handel ausgerichtet. Der Seehandel führte nach Varna, Achialo, Sozopol,¹⁸¹ Brăila, Chilia, Galați, von wo aus das Getreide aus Gebieten rund um das Donaudelta, aber auch Produkte aus dem bulgarischen Binnenland verschifft wurden. Die Schließung des Schwarzen Meeres als Handelsraum erfolgte nach und nach mit den Kriegen der „Heiligen Liga“ im 17. Jahrhundert, bis zum Frieden von Küçük Kaynarca (1774). Ab da und insbesondere im 19. Jahrhundert wurde der Schwarzmeerhandel internationalisiert, zuerst mit dem Zugang zu den Häfen von Neurussland (russ. Novorossija), der bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts hauptsächlich Schiffen von der Insel Hydra und nach 1815 auch Schiffen der unter englischer Herrschaft stehenden Ionischen Inseln ermöglicht wurde.¹⁸²

¹⁷⁷ INALCIK, The Question of the Closing of the Black Sea; ANCA POPESCU, La mer Noire ottomane. Mare clausum? Mare apertum?, in: BILICI/CÂNDEA/POPESCU (Hgg.), *Enjeux politiques*, 141–170; Erwähnungen in den Kapitulationen zur Anlegeerlaubnis holländischer und englischer Schiffe (Levant Company) lassen sich für das 17. Jh. nicht bestätigen; s. ebd., 162; CRISTIAN LUCA, Greek-Levantine Merchants in the Black Sea Harbors in the Early Eighteenth Century. New Sources, *Transylvanian Review* 19 (2010), H. 4, 112–120; DERS., Venetian Merchants in the Lower Danube.

¹⁷⁸ OLEXANDR HALENKO, Έλληνες επιχειρηματίες και ναυτικοί στις βόρειες ακτές της Μαύρης και Αζοφικής Θάλασσας την περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας και των ρωσικών κατακτήσεων, 15ος–18ος αιώνας [Gr. Unternehmer u. Seefahrer an den Nordküsten des Schwarzen Meeres u. des Asowschen Meeres während der osm. Herrschaft u. der russ. Eroberungen 15.–18. Jh.], in: EVDYDIKI ΣΙΦΝΑΙΟΥ/GELINA HARLAFTI (Hgg.), *Οι Έλληνες της Αζοφικής 18ος – αρχές 20ού αιώνα. Νέες προσεγγίσεις στην ιστορία των Ελλήνων της νότιας Ρωσίας* [Die Griechen des Asowschen Meeres 18.–Anfang des 20. Jh.s. Neue Aspekte zur Geschichte der Griechen Südrusslands]. Athen 2015, 245–263.

¹⁷⁹ KORTEPETER, Ottoman Imperial Policy; HURİ İSLAMOĞLU-İNAN/ÇAĞLAR KEYDER, Agenda for Ottoman History, in: İSLAMOĞLU-İNAN (Hg.), *The Ottoman Empire*, 43–62, 51; FAROQHI, The Venetian presence, 333.

¹⁸⁰ KELLENBENZ, Südosteuropa im Rahmen der europäischen Gesamtwirtschaft, 41f.

¹⁸¹ ELENA GROZDANOVA/Stefan ANDREEV, Die Städte an der bulgarischen Schwarzmeerküste (Ende des 15. bis zum 18. Jh.), *Bulgarian Historical Review* 15 (1987), H. 2, 15–33.

¹⁸² KREMMYDAS, Ελληνική Ναυτιλία; HACI VELİ AYDIN, Έλληνες έμποροι και ναυτικοί στη Μαύρη Θάλασσα, 1780–1820 [Gr. Händler u. Seefahrer im Schwarzen Meer, 1780–1820], in: HARLAFTI/PAPAKONSTANTINOU (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, 683–701; PANAYIOTIS KAPETANAKIS, The Ionian Danube, 1815–1864. Terms and Conditions of the Ionian Maritime Presence in the Danube River, and how the Latter Has Affected the Ionian Shipping Business' Structures, in: HARLAFTIS/PΛΥΝ

3.2 Das lange 18. Jahrhundert: der zunehmende Einfluss der europäischen Mächte im Handelsbereich

Der zweite zu berücksichtigende Zeitraum ist Teil des „langen 18. Jahrhunderts“. Die Ausgestaltung eines neuen „Gleichgewichts“ zwischen dem Osmanischen Reich und den westlichen christlichen Handelsmächten, die bereits über Kapitulationen aus dem frühen 16. Jahrhundert und danach verfügten, zeichnet ihn aus. Zu diesen (also Frankreich, England, Holland) kamen die beiden zentral- und nordeuropäischen Reiche hinzu, das Habsburger und das Russische Reich, die durch die Schwächung des Osmanischen Reichs, die vielen Kriege und die sie begleitenden aufeinanderfolgenden Verträge die Gelegenheit ergriffen, im Bereich des Land- und Seehandels zu partizipieren. Diese Ära ist gekennzeichnet durch:

① die Rückkehr Ungarns und des autonomen Fürstentums Siebenbürgen in die Habsburgermonarchie (1699, Friede von Karlowitz). Die territorialen Veränderungen führten außerdem zur Wiederherstellung der Bedeutung Hermannstadts, Kronstadts und anderer Städte mit inzwischen starken Handelskompanien (*compagnie*)¹⁸³ und einer griechisch-orthodoxen Kaufmannschaft, die mit sächsischen Händlern konkurrierte. Darüber hinaus bedeuteten sie zudem eine Neuausrichtung der Handelsrouten gen Norden (das Friedensabkommen von Passarowitz 1718 ermöglichte nun einen freien Handelsverkehr zw. Osmanischem Reich u. Habsburgermonarchie) mit der allmählichen Verlagerung der aus dem Süden kommenden Kaufleute und Karawanen zu den Stationen in der Nähe der Donau,¹⁸⁴ d. h. nach Semlin (Zemun), Pančevo, Orșova an der Donau und die Zollstation, wo sich auch die Quarantänestation (in Mehadia) befand¹⁸⁵ (in der Provinz Caraș-Severin, heute in Rumänien). Diese Entwicklung stärkte die Handelsnetze von Epirus, Westmakedonien und Thessalien mit Mitteleuropa. Außerdem verbesserten die ab Ende der 1780er Jahre einsetzenden Autonomiebemühungen des Ali Pascha von Ioannina die Bedingungen für die Entwicklung des Handels des Pașaliks von Ioannina;¹⁸⁶

② die Umwandlungen des See- und Binnenhandels nach dem kretischen Krieg (1645–1669), nach der Krise des ragusanischen Handels mit dem Aufstieg jüdischer zu Lasten

(Hgg.), *Greeks in Romania*, 128–156; DERS., *Ναυτιλία και εμπόριο υπό Βρετανική Προστασία. Ιόνιο Κράτος (1815–1864)* [Schiffahrt u. Handel unter brit. Protektion. Ionischer Staat (1815–1864)]. Athen 2015.

¹⁸³ LIMONA, *Les relations commerciales du Sud-Est de l'Europe*.

¹⁸⁴ KATSIARDI-HERING, *Δούναβης, ποτάμι πολέμων και ειρήνης*; Theodor TRÂPCEA, Aspekte aus dem sozial-ökonomischen Leben der Häfen zwischen Orșova und Calafat im XVI.–XVIII. Jh., *Revue des Études Sud-Est Européennes* 17 (1979), H. 3, 463–474.

¹⁸⁵ Sabine SUTTERLUETI, *Die Kontumaz in Mehadia. Mobilitätskontrolle und Seuchenprävention im 18. Jahrhundert*. Universität Wien 2016 (unpubliz. MA-Arbeit) – ich danke Frau Mag. Sutterlueti, die mir freundlicherweise eine Kopie ihrer Arbeit zur Verfügung stellte.

¹⁸⁶ MAKRIS/PAPAGEORGIOU, *Το χερσαίο δίκτυο επικοινωνίας*, 66–234, bes. die Karten auf den Seiten 63, 134; Georgios PAPAGEORGIOU, *Οικονομικοί και κοινωνικοί μηχανισμοί στον ορεινό χώρο. Ζαγόρι (μέσα 18ου–αρχές 19ου αι.)* [Wirtschaftliche u. soziale Strukturen im bergischen Raum. Zagori (Mitte des 18.–Anfang des 19. Jh.s)]. Ioannina 1995.

ragusanischer Händler auf dem Balkan und besonders in bulgarischen Provinzen.¹⁸⁷ Die Niederlassung von Juden aus der Toskana, aus Antwerpen und anderen Gebieten in Thessaloniki mögen die jüdische Gemeinde, die sich dort bereits im späten 15. Jahrhundert angesiedelt hatte, verdichtet haben. Es handelte sich hierbei primär um Sepharden, von denen einige in das Innere des Balkans migrierten. Gleichzeitig trugen die neu hinzugekommenen zur Internationalisierung des Handels in Thessaloniki und zur besseren Vernetzung der Stadt im Mittelmeerhandel ab dem 18. Jahrhundert bei;¹⁸⁸

③ die Verschiebung des östlichen Mittelmeerhandels an die Küsten von Kleinasien mit einem starken Ausbau des Hafens von Smyrna;¹⁸⁹

④ die Aktualisierung der Position des Hafens von Thessaloniki als Transithafen für Produkte vom Balkan vor allem von und nach Frankreich und England (in zweiter Linie) und durch die Entwicklung der Bedeutung der Seewege in der Ägäis;¹⁹⁰

⑤ die Kommerzialisierung der landwirtschaftlichen Produktion und die Stärkung der Rolle der Peloponnes und der benachbarten Inseln im maritimen Handel zunächst mit der Adria und Venedig, aber auch mit den freien Häfen von Triest¹⁹¹ und Ancona¹⁹² sowie mit der Steigerung des französischen Interesses an der Produktion und dem Handel mit der Peloponnes.¹⁹³ Von hier stammende Händler traten auch gemischten Händlernetzwerken aus Kreta, Smyrna, von den ägäischen Inseln und dem Festland bei. Produkte wie Olivenöl und Rosinen sowie traditionelle peloponnesische Seide¹⁹⁴ dürften konkurrenzfähige Handelsprodukte gewesen sein, gerade nach dem Erscheinen von französischen Handelsprodukten auf der Peloponnes, ebenso in der Ägäis allgemein;¹⁹⁵

¹⁸⁷ PANOVA, Die Juden zwischen Toleranz und Völkerrecht.

¹⁸⁸ KATSIARDI-HERING, Christian and Jewish Ottoman Subjects, 423–425.

¹⁸⁹ DANIEL GOFFMAN, Izmir and the Levantine World (1550–1650). Seattle/WA 1990; DERS., Izmir. From Village to Colonial Port City, in: ELDEM/GOFFMAN/MASTERS, The Ottoman City, 79–134.

¹⁹⁰ SVORONOS, Le commerce de Salonique; VLAMI, Βρετανικό εμπόριο.

¹⁹¹ KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste (bes. Bd. 2 u. die Karten 5f.).

¹⁹² Siehe zur Bedeutung des Hafens Ancona für die Adria und den Mittelmeerhandel im 18. Jh. ALBERTO CARACCIOLLO, Le Port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle. Paris 1965.

¹⁹³ KREMMYDAS, Το εμπόριο της Πελοποννήσου κατά τον 18ο αιώνα; DERS., Συγκυρία και εμπόριο στην προεπαναστατική Πελοπόννησο (1793–1821) [Koinzidenz u. Handel auf der Peloponnes vor der Revolution (1793–1821)]. Athen 1980, 141–168.

¹⁹⁴ LIATA, G. A. Melos Trading Network, 141–144; KREMMYDAS, Το εμπόριο της Πελοποννήσου, *passim*.

¹⁹⁵ Die Literatur hierzu ist sehr umfangreich; siehe u. a. KREMMYDAS, Το εμπόριο της Πελοποννήσου; Salvatore CRIACONO, Olio ed Ebrei nella Repubblica veneta del Settecento. Venezia 1975; Panagiotis MICHAILARIS, Η εμπορική εταιρική συνεργασία του βενετικού οίκου Ταρωνίτη-Θεοτόκη και των αδελφών Γ. και Κ. Γεωργιάδων (1732–1737) (ο ρόλος και η δράση του εμπορικού πράκτορα Δημ. Χαμόδρακα) [Die handelsunternehmerische Kooperation des venez. Hauses Taroniti-Theotoki mit den Gebrüdern G. u. K. Georgivalos (1732–1737) (die Rolle u. die Aktionen des Handelsagenten Dim. Chamodrakas)], *Μνήμων* 8 (1980–1982), 226–300, 258–264; Yolanda TRIANDAFYLLIDOU-BALADIÉ, Το εμπόριο και η οικονομία της Κρήτης. Από τις αρχές της οθωμανικής κυριαρχίας έως το τέλος του 18ου αιώνα (1669–1795) [Der Handel u. die Wirtschaft Kretas. Vom Anfang der osm. Herrschaft bis zum

⑥ den Bedeutungszuwachs des „Conquering Balkan Orthodox Merchant“ sowohl im Handel auf dem Landweg als auch über das Meer. Der Vertrag von Passarowitz¹⁹⁶ stellte einen Meilenstein für diese Entwicklung dar, zumal er den Vertrieb osmanischer Waren in der Habsburgermonarchie und umgekehrt mit der Zahlung einer Zollgebühr von lediglich drei bis fünf Prozent an der Grenze erlaubte. Von diesem Vertrag profitierten aber insbesondere griechisch-orthodoxe und armenisch-osmanische steuerpflichtige Untertanen (reaya) und nicht österreichische;

⑦ im Kontext des Vertrags von Passarowitz ist die neue merkantilistische Politik des Habsburger Kaisers Karl VI. zu sehen: Triest und Fiume wurden 1719 zu Freihäfen aufgewertet und bereits 1717 erklärte Karl VI. die Navigationsfreiheit für die Adria; ebenso kam es zur Gründung der neuen – erneut kurzlebigen – „Orientalischen Kompagnie“ (1719). Diese Maßnahmen führten zu einer Neuausrichtung des See- und Landhandels. Die Politik Maria Theresias (1740–1780), Händlern aus dem Osmanischen Reich ein Niederlassungsrecht in den Ländern des Reichs zu gewähren, stärkte den Handel mit Südosteuropa;¹⁹⁷

⑧ bedeutend und antagonistisch gegenüber den westlichen Mächten war die Entwicklung des griechischen Seehandels sowohl in der südöstlichen Ägäis (Patmos,¹⁹⁸ Rhodos¹⁹⁹) als auch in der Region um den Golf von Korinth (Galaxeidi, Missolongi) und natürlich um die Inseln Hydra, Spetses (im Saronischen Golf östlich der Peloponnes), um Mykonos auf den Kykladen und die Insel Psara in der östlichen Ägäis.²⁰⁰ Besonders günstig für die Entwicklung dieser Schifffahrtsangelegenheiten und damit der neuen Handelsrouten waren die beiden russisch-osmanischen Kriege unter Katharina II. (1762–1796), die folgenden Napoleo-

Ende des 18. Jh.s (1669–1795)]. Herakleion/Kreta 1988; KATSIARDI-HERING, Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα, 481–487; Maria FUSARO, Uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540–1640). Venezia 1996; Aikaterini POLYMEROU-KAMILAKI u. a. (Hgg.), Η ελιά και το λάδι στον χώρο και τον χρόνο. Πρακτικά συνεδρίου, Πρέβεζα 24-26 Νοεμ. 2000 [Die Olive u. das Öl in Raum u. Zeit. Akten des Kongresses, Prevesa, 24.–26. Nov. 2000]. Athen 2003; Spyros I. ASDRACHAS (Hg.), Greek Economic History, 15th–19th Centuries. Bd. 1. Athens 2007 (Übers. aus dem Gr.), insbes. die Beiträge von Spyros Asdrachas u. Traian Stoianovich; Eleni BENEKI (Hg.), Ο δε τόπος ... ελαιόφορος. Η παρουσία της ελιάς στην Πελοπόννησο [Der Ort ... Öl tragend. Die Anwesenheit des Olivenbaums auf der Peloponnes]. Athen 2007.

¹⁹⁶ Charles INGRAO/Nicola SAMARDŽIĆ/Jovan PEŠALJ (Hgg.), The Peace of Passarowitz, 1718. West Lafayette/IN 2011; KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 1, 40–45.

¹⁹⁷ KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 1, 40–45.

¹⁹⁸ Spyros I. ASDRACHAS, Patmos entre l'Adriatique et la Méditerranée orientale pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle d'après les registres de Pothitos Xénos. Paris 1972 (doctorat du troisième cycle); Chryssa MALTEZOU, Τα πλοία της Μονής Πάτμου, 16ος–17ος αιώνας, in: Πρακτικά Ι. Μονής Αγίου Ιωάννου Θεολόγου. Εννιακόσια χρόνια ιστορικής μαρτυρίας (1088–1988) [Die Schiffe des Klosters von Patmos, 16.–17. Jh., in: Akten des H. Klosters des Hl. Johannes Theologos. Neun Jahrhunderte historischer Offenbarung (1088–1988)]. Athen 1989, 115–125; Elizabeth ZACHARIADOU, Στην Πάτμο το δέκατο έκτο αιώνα. Ο παραβοκώρης κι επιχειρηματίας Διάκος της Κρητικής [Auf Patmos im 16. Jh. Der Schiffer u. Unternehmer Diakos von Kritiki], *Ο Εραμιστής* 28 (2011), 65–94.

¹⁹⁹ Maria EFTHYMIU-CHATZILACOU, Rhodes et sa région élargie au XVIII^e siècle. Les activités portuaires. Athen 1988.

²⁰⁰ KREMMYDAS, Ελληνική ναυτιλία.

nischen Kriege und vor allem die Kontinentalsperre. Der Getreidehandel mit den südlichen Provinzen Russlands (Novorossija) wurde zum bedeutendsten Handelsprodukt griechischer Seeleute, was insofern von großer Relevanz war, da der Getreidehandel im Schwarzen Meer im 18. und 19. Jahrhundert zum bedeutendsten Wirtschaftsfaktor wurde. Man könnte insofern den Titel *The Conquering Balkan Orthodox Merchant* von STOIANOVICH um den „Shipowner“-Begriff erweitern.

© Alle diese Änderungen müssen natürlich eingeordnet und erklärt werden durch die Entwicklung der handwerklichen und industriellen Produktion in England, Frankreich, in Mitteleuropa, vor allem der Webereien, die Rohstoffe (Baumwolle, Garne, Wolle, Farbstoffe u. Materialien zur Weiterverarbeitung) benötigten, aber auch durch den Wandel der Verbrauchergewohnheiten in Europa und im osmanischen Osten.²⁰¹

Die Baumwolle, die außer in Indien in guter Qualität auch in Thessalien, Makedonien, Thrakien, Kleinasien, Zypern und seit Beginn des 19. Jahrhunderts auch in Ägypten produziert und angebaut wurde, entwickelte sich zur bestimmenden Größe beim Wandel der Konsumgewohnheiten hinsichtlich Bekleidung,²⁰² Einrichtung usw. und trug ganz wesentlich zur Umstrukturierung des Handels bei.²⁰³ Aus den gleichen Gründen waren Wolle²⁰⁴ und mit Wolle bearbeitetes Garn zu einem unverzichtbaren Produkt des Verlagssystems auf dem Balkan samt dem Vertrieb in die europäischen Industriezentren geworden. Der Merkantilismus der west- und mitteleuropäischen Länder trug zur Aufnahme von Produkten aus dem Osten wie Nahen Osten bei, was zu einer Passivierung des Handels in Bezug auf den Import in Kleinasien oder Syrien führte, zumal die osmanische Politik ihr den heimischen Markt schützendes Fiskalsystem beibehielt. Trotz der Kommerzialisierung der landwirtschaftlichen Produktion ab dem 17. Jahrhundert auch im Osmanischen Reich blieb dessen Wirtschaftsmarkt staatlich reguliert. Die internationalen Veränderungen zeichneten sich im Osmanischen Reich im 18. Jahrhundert mit dem Niedergang des Timarsystems und der Vervielfachung von *malikâne* (Steuerpacht auf Lebenszeit) -Grundbesitz und -Einnahmen aus; „and [it] began to emerge an embryonic class system based on association with the world-market“.²⁰⁵

²⁰¹ Siehe Donald QUATAERT (Hg.), *Consumption Studies and the History of the Ottoman Empire, 1550–1922. An Introduction*. New York 2000, hier bes. die Beiträge von Suraiya FAROQHI, *Research on the History of Ottoman Consumption. A Preliminary Exploration of Sources and Models*, 15–44; Ariel SALZMANN, *The Age of Tulips. Confluence and Conflict in Early Modern Consumer Culture (1550–1730)*, 83–106; u. Charlotte JIROUSEK, *The Transition to Mass Fashion System Dress in the Later ottoman Empire*, 201–242.

²⁰² KATSIARDI-HERING, *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων*, passim.

²⁰³ Michael EDWARDS, *The Growth of the British Cotton Trade (1780–1815)*. Manchester 1967.

²⁰⁴ Socrates PETMEZAS, *Recherches sur l'économie et les finances des villages du Pelion, ca 1750–1850*. Paris 1989 (Dissertationsschrift, École des hautes études en sciences sociales); DERS., *Patterns of Protoindustrialization in the Ottoman Empire. The Case of Eastern Thessaly, ca. 1750–1860*, *The Journal of European Economic History* 19 (1991), H. 3, 575–603; KATSIARDI-HERING, *La presenza dei Greci a Trieste*, 508–510, 583f.

²⁰⁵ İlkay SUNAR, *State and Economy in the Ottoman Empire*, in: İSLAMOĞLU-İNAN (Hg.), *The Ottoman Empire*, 63–87, 72 (s. im Folgenden dessen Kritik an A. Guner Frank u. Immanuel Wallerstein).

Am Ende des 18. Jahrhunderts löste sich die Wirtschaft zunehmend vom Staat, trotz der Beibehaltung seines strukturellen Aufbaus.²⁰⁶ Dieser Wandel dürfte mitunter zur Zunahme des internationalen Handels unter den Christen, gerade unter fremden Staatsangehörigen, und zu einer Stärkung der mit dem Westen handelnden Handelsstädte des Reiches geführt haben.

3.3 Zur steigenden Bedeutung von Handelsmessen im 18. Jahrhundert

Im langen 18. Jahrhundert verdichtete sich das Netz von Handelsmessen oder jährlich stattfindenden Märkten – beides fand für gewöhnlich nicht innerhalb der Städte statt –,²⁰⁷ die häufig mit den wöchentlich stattfindenden lokalen und im Normalfall unüberdachten Märkten – ein *bedesten* (südslaw. bezisten/bezistan) war in Städten anzutreffen –²⁰⁸ verbunden waren.²⁰⁹ Überdachte Märkte (bedesten) gab es aber in fast allen osmanischen Städten; damit waren sie auf dem Balkan eine feste Einrichtung.

Schon während der ersten hier untersuchten Periode²¹⁰ hatte sich ein Netzwerk von Messen entwickelt (*panayır*, der türk. Begriff aus dem gr. *πανήγυρις*, Jahrmarkt), das sich von Evrytania im heutigen Zentralgriechenland bis nach Siebenbürgen erstreckte. Die wichtigsten Messen fanden unter anderem in der Nähe der Städte Mosholouri/Maşkolur in der Gegend von Phanari/Fener, Lamia/Zitoun in Evrytania im heutigen Zentralegriechenland, in Elasson/Alasonya, Trikala/Tirhala in Thessalien, in Katerini, Veroia/Karaferye, Doljan (Ustrumca/Strumica), Petrič in Makedonien, in Plovdiv/Philippopolis/Filibe in Bulgarien, im bosnischen Olovo, in Mileševo neben Prijepolje (in der Herzegovina) statt. Sie befanden sich an den wichtigsten Handelsstraßen, waren mit dem Karawanenhandel verbunden und hingen oft mit anderen Messen zusammen:

Goods arriving at the confines of a major trading area therefore had to be relayed from one fair to the next. Merchandise that had remained unsold at one fair could be offered for sale at the next and distribution from wholesaler to retailer could also be achieved by channeling the goods through a succession of fairs.²¹¹

Auf dem Balkan kennen wir keine spezifischen Handelsmessen (foires d'échanges) wie in Mitteleuropa und in Frankreich üblich, aber im späten 18. Jahrhundert findet hier ebenso der Austausch von Wechsell (lettres d'échanges) auf Messen statt.

²⁰⁶ Ebd., 74.

²⁰⁷ Begrifflich sind Messen nicht mit jährlich stattfindenden Märkten gleichzusetzen. Letztere waren zudem enger mit zentralen Handelsstädten verbunden; vgl. MEHLAN, Mittel- und Westeuropa und die Balkanjahresmärkte.

²⁰⁸ „Eine Art von Markthallen ausschließlich für gewerbliche Erzeugnisse dienten dem tagtäglichen Umsatz innerhalb der Stadt“; s. ebd., 69.

²⁰⁹ DERS., Der Bazar auf dem Balkan, *Südost-Forschungen* 5 (1940), 832–863.

²¹⁰ DERS., Die großen Balkanmessen, 22–24; FAROQHI, The Early History of the Balkan Fairs, 68, mit Karte zu den Messen Südosteuropas im 16. u. 17. Jh.; KONTAGEORGIS, International and Regional Fairs.

²¹¹ FAROQHI, The Early History of the Balkan Fairs, 56.

Während der zweiten hier untersuchten Periode steigt die Zahl und die Relevanz der Messen sowie der Überlandhandel auf dem Balkan mit der wachsenden Bedeutung griechischer, aromunischer, serbischer²¹² und bulgarischer Kaufleute – letztere v. a. im 19. Jahrhundert, als sich auch das kommerzielle Netzwerk in Richtung Konstantinopel und den nördlichen Balkan verdichtete.²¹³ Im 18. Jahrhundert nimmt der Stellenwert der Messen von Mavronoros, Struga, Prilep und Petrič in Makedonien²¹⁴ sowie von Pazardžik zu.²¹⁵ Ab Ende des 18., besonders aber im 19. Jahrhundert erlebten jährliche Handelsmessen in den Städten Uzundžovo (in der Nähe von Chaskovo), Tărgoviște/Eski Cuma und Sliven in den bulgarischen Provinzen einen Aufschwung.²¹⁶ Ziel des Handels waren die kleinen und großen Messen in der Walachei,²¹⁷ in Siebenbürgen und Ungarn, die sich dem dichten Transithandel in Südost- und Mitteleuropa von Osten nach Westen und von Süden nach Norden angeschlossen hatten. Wichtig für diesen Handel war die Handelsmesse von Debrecen,²¹⁸ aber auch Vác (Waitzen), Kecskemét, Győr, Esztergom, Komárom und Gyöngyös galten als bedeutende Messestandorte.²¹⁹ Die Waren aus dem Süden folgten oft der Route in die Walachei, die Moldau (Focșani) und in die Ukraine (L'viv/Lemberg²²⁰), aber vor allem hin zur großen Handelsmesse in Leipzig, mit der dort starken Konkurrenz an Händlern, die Waren aus Hamburg importierten. Im Rahmen dieses Warenverkehrs waren die Stapelplätze Thessaloniki, Monastir (Bitola), Serres, Pazardžik wie auch Pest und Wien für Waren vom Balkan sehr wichtig.²²¹ Wien spielte als Stapelplatz von Baumwolle und Baumwollgarnen, die an die umliegenden Handwerksbetriebe und Fabriken Niederösterreichs, aber auch nach Böhmen und Sachsen verkauft wurden, eine besondere Rolle.²²² Andere Stapelplätze, deren

²¹² GAVRILOVIĆ, Grada o balkanskim trgovcima.

²¹³ MEHLAN, Die großen Balkanmessen, 28–39.

²¹⁴ MANTOUVALOS, Από το Μοναστήρι στην Πέστη, 144.

²¹⁵ ΠΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις στην Κεντρική Ευρώπη, 64 (Karte 4).

²¹⁶ Ljuben BEROV, Bulgaria's Economic Development through the Ages. Sofia 1980, 56; IANEVA, The Commercial Practices, 79f.

²¹⁷ PENELEA-FILITTI, Les foires de la Valachie.

²¹⁸ MANTOUVALOS, Από το Μοναστήρι στην Πέστη, 142, 167, 198–200; Vera ZIMÁNYI, Economy and Society in Sixteenth and Seventeenth Century Hungary (1526–1650). Budapest 1987, 64–67; s. GAVRILOVIĆ, Grada o balkanskim trgovcima; eine Reihe von Marktflecken und Handelsrouten entstanden im 16. Jh. in Transdanubien nach der dortigen Niederlassung der Osmanen: Lajos RÚZSAS, Die Entwicklung der Marktflecken Transdanubiens unter der Türkenherrschaft im 17. Jahrhundert, in: PÍCKL (Hg.), Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege, 221–234, s. die Karten auf den Seiten 223 u. 229; s. a. Norbert SPANNENBERGER, Märkte im Königreich Ungarn, Kroatien und in Siebenbürgen, in: Markus A. DENZEL (Hg.), Europäische Messegeschichte 9.–19. Jahrhundert. Köln u. a. 2018, 267–284.

²¹⁹ ΠΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις στην Κεντρική Ευρώπη, 72.

²²⁰ Ebd., 77f.

²²¹ Vasso SEIRINIDOU, Έλληνες στη Βιέννη (18ος–μέσα 19ου αι.) [Griechen in Wien (vom 18. bis zur Mitte des 19. Jh.s)]. Athen 2011, passim; MANTOUVALOS, Από το Μοναστήρι στην Πέστη, 148–183.

²²² KATSIARDI-HERING, Τεχνίτες και τεχνικές βαφής, 123–124; s. des Weiteren zu den „Sachsen“ und zur Präsenz mancher Griechen im Baumwollhandel und der Bearbeitung der Baumwollgarne Gert RICHTER, Zum Privilegium exclusivum für Carl Friedrich Bernhard und Johann August von Bu-

Funktion nicht unbedingt mit der Existenz von jährlich stattfindenden Messen verbunden waren, lagen u. a. an den Donaustädten Semlin, Vidin, Nikopol und Rusçuk,²²³ von wo aus die Waren ans gegenüberliegende Ufer transportiert wurden. Durch die Stärkung bzw. den Bedeutungswandel der Adria im 18. Jahrhundert florierten außerdem einige Handelsmessen (Fano, Recanati) an der östlichen Küste Italiens, allen voran Senigallia, das im Juli viele Händler aus Mittel- und Südosteuropa anzog, besonders Slawen von der dalmatinischen Küste, aber auch Griechen von der epirotischen Küste, von der Peloponnes, aber auch aus Smyrna. Hierbei hatte der Freihafen von Triest zur Neuorientierung der maritimen Handelswege beigetragen.²²⁴

4 Die Blütezeit der internationalen (Handels-)Schifffahrt in Südosteuropa

Wie aus den letzten Abschnitten hervorgeht, wurde ein Großteil des interregionalen Warenverkehrs weitgehend auf dem Seeweg transportiert. In diesem Kapitel beschränke ich mich auf eine kursorische Darlegung der Blüte(zeit) der internationalen (Handels-)Schifffahrt in den südosteuropäischen Gewässern und den hier vorhandenen Praktiken und relevanten Faktoren. Ausgeklammert bleibt der Mittelmeerhandel, dessen Behandlung den Rahmen dieses Kapitels sprengen würde.

4.1 Venezianische Handelsschifffahrt, griechische Kaufleute und Ragusa

Bis etwa Mitte des 17. Jahrhunderts handelten Venedig²²⁵ und in zweiter Linie Ragusa²²⁶ im interregionalen Handel mit den (dalmatinischen, albanischen, epirotischen, makedonischen

genhagen sowie zur Anlage der Fabrik- und Wohngebäude in Harthau zwischen 1798 und 1807, in: Zur Gründung der ersten Baumwollmaschinenspinnerei in Sachsen. Beiträge und Dokumente. Hg. Gert RICHTER. Chemnitz 1999, 7–28, 18–20. Das Stadtarchiv Chemnitz verfügt über einen großen Bestand zum Handel mit Baumwolle, Baumwollgarnen und ihrer Verarbeitung im 18. und frühen 19. Jh. unter Beteiligung von Griechen aus Makedonien.

²²³ MEHLAN, Mittel- und Westeuropa und die Balkanjahresmärkte, 99f.

²²⁴ Sergio ANSELMi, Una città adriatica. Insediamenti, forme urbane, economia, società nella storia di Senigallia. Cassa di Risparmio di Jesi 1978, insbes. die Artikel von Renzo Paci und Marinella Mazzanti-Bonvini (347–432); KATSIARDI-HERING, Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων.

²²⁵ Aus der umfassenden Bibliographie eine kleine Auswahl: Frederic C.[hapin] LANE, Venise. Une république maritime. Paris 1985 (Übers. d. 1973 publiz. engl. Ausg.: Venice. A Maritime Republic); Storia di Venezia. Bd. 12: Temi. Il mare. Hgg. Alberto TENENTI/Ugo TUCCI. Roma 1991, bes. 357–560.

²²⁶ Jorjo TADIĆ, Le port de Raguse et sa flotte au XVI^e siècle, in: Michel MOLLAT (Hg.), La navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée. Travaux du deuxième colloque international d'histoire maritime tenu, les 17 et 18 mai 1957 à l'Académie de Marine. Paris 1958, 9–26; DERS., Le commerce en Dalmatie et à Raguse et la décadence économique de Venise au XVIII^e siècle, in: Aspetti e cause della decadenza economica di Venezia nel secolo XVII. Venezia, Roma 1961, 237–274; CARTER, Dubrovnik, 258 u. 261 (Karten Nr. 44 u. 45 zu den Netzwerken des maritimen Getreide- u. Textilienhandels von Dubrovnik, 1358–1500 u.

u. peloponnesischen) Häfen Südosteuropas, Kretas,²²⁷ Kleinasien, der Ägäis und manchmal des Schwarzen Meeres. Der osmanisch-venezianische Krieg 1645–1669 und die wachsende Piraterie²²⁸ erschwerten und veränderten den interregionalen maritimen Handel. Auch waren bereits ab der Mitte des 16. Jahrhunderts eine veränderte Haltung des venezianischen Adels und der venezianischen Behörden gegenüber dem bis dahin fast ausschließlichen Vertrieb des Seehandels durch Mitglieder ihrer Klasse erkennbar. Allmählich übernahmen einfache Bürger (*cittadini*), Staatsangehörige der *Serenissima*, aber auch osmanische Untertanen den maritimen gewerblichen Handel.²²⁹ Griechische Kaufleute, die schon seit dem Ende des 15. Jahrhunderts in Venedig und dessen östlichen Besitzungen ansässig waren, zeichneten ebenfalls für den Transport der Produkte verantwortlich. Gerasimos Pagratis hielt hierzu fest:

So wird es 1558 niemanden verwundert haben festzustellen, dass 16 der 59 Kapitäne der großen venezianischen Schiffe mit einer Kapazität von 300 bis 720 Tonnen (500–1.200 *botti*) dieser ethnischen Gruppe [Griechen] gehörten. Auch nicht, dass einige von ihnen Besitzer oder Mitbesitzer großer venezianischer Schiffe waren, indem sie in hohem Maße auf staatliche Subventionen für den Bau solcher Schiffe, auf die umstandsbedingten Möglichkeiten der Einschreibung in die Schiffsregister zur Aufnahme von nicht in Venedig hergestellten Schiffen oder einfach auf die Funktionen des freien Markts zurückgreifen konnten.²³⁰

1450–1500) sowie 355, 362, 366, 369 u. 374 (Karten Nr. 68, 70, 72, 73 u. 75 zum ragusanischen Land- u. Seehandel, 1500–1700).

²²⁷ Ugo TUCCI, *I Greci nella vita marittima veneziana*, in: TIEPOLO/TENENTI (Hgg.), *I Greci a Venezia*, 243–256; Griechen heuerten v. a. als Matrosen bei der venezianischen Marine an, aber bereits im 16. Jh. werden auch einige Schiffseigentümer erwähnt, 249f., deren Zahl dann insbes. im 18. Jh. zunahm.

²²⁸ DERS., *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, *Bollettino dell'istituto di storia della Società e dello Stato veneziano* 2 (1960), 155–200; Alberto TENENTI, *Piracy and the Decline of Venice, 1580–1615*. Berkeley/CA 1967 (Übers. d. 1961 erschienenen Werkes: *Venezia e i corsari 1580–1615*); Salvatore BONO, *Piraten und Korsaren im Mittelmeer. Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis 19. Jahrhundert*. Stuttgart 2009; Molly GREENE, *Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Mediterranean*. Princeton/NJ 2010. Auf das Thema der Piraterie kann hier nicht näher eingegangen werden, weil es zu sehr vom eigentlichen Handel im größten Teil Südosteuropas wegführt.

²²⁹ Krista PANAGIOTOPOULOU, *Ἑλληνες πλοιοκτῆτες καὶ ναυτικοὶ ἀπὸ τὰ παλαιότερα οἰκονομικὰ βιβλία τῆς ἐλληνικῆς ἀδελφότητος Βενετίας* [Gr. Schiffseigentümer u. Seeleute anhand der älteren Bücher der gr. Bruderschaft von Venedig], *Thesaurismata* 11 (1976), 308–328. Die Auswertung der letzten Studien auf der Basis seiner Forschung diskutiert Gerasimos PAGRATIS, *Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611–1795)*, in: Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII*. Firenze 2006, 841–861; DERS., *Venice, Her Subjects and Ships. Continuity and Discontinuity in Venetian Mercantile and Maritime Policy, and Its Impact on the Shipping of the Ionian Islanders in the 16th Century*, *Studi Veneziani* 67 (2013), 253–266; und v. a.: DERS., *Κοινωνία καὶ οἰκονομία στο βενετικό „κράτος τῆς θάλασσης“*. *Οἱ ναυτιλιακές επιχειρήσεις τῆς Κέρκυρας (1496–1538)* [Gesellschaft u. Wirtschaft im venez. „maritimen Staat“]. Die maritimen Unternehmungen von Korfu (1496–1538). Athen 2013, 59–150; Maria FUSARO, *Coping with Transition. Greek Merchants and Shipowners between Venice and England in the Late Sixteenth Century*, in: BAGHDANTZ MCCABE/HARLAFTIS/PEPELAKIS MINOGLU (Hgg.), *Diaspora Entrepreneurial Networks*, 95–123.

²³⁰ PAGRATIS, *Κοινωνία καὶ οἰκονομία*, 92.

Aber auch in den venezianischen Besitzungen im Ionischen Meer sind maritime Handelsgesellschaften (commende, colleganze, colonne etc.) zu sehen, die in der Regel eine Handelsreise lang Bestand hatten, wie so viele auf Korfu zu Beginn des 16. Jahrhunderts betrieben wurden.²³¹

Die Niederlassung griechischer Kaufleute osmanischer Untertanenschaft in Ancona²³² erleichterte den Betrieb mehrerer maritimer Handelsrouten und -stationen. Zugleich erleichterte dies die maritime Handelskooperation zwischen Kaufleuten, Kapitänen und Schiffseigentümern in den Regionen des osmanischen Westens – bes. in Epirus, Ätolien, auf der Peloponnes – nicht nur unter Christen, sondern auch mit Muslimen,²³³ die den venezianischen Besitzungen im Ionischen Meer (Zakynthos/Zante, Kefalonia) benachbart waren. Der maritime Handel in der Ägäis, unter anderem durch osmanische Untertanen, machte auch die Funktion eines Konsuls (im Wesentlichen waren dies Handelsvertreter) für die osmanische *reaya* – v. a. gr. Händler – in den venezianischen Besitzungen²³⁴ und auf den Inseln in der Ägäis unter osmanischer Oberhoheit erforderlich. Die hier geschlossenen Kooperationen intensivierten sich im 18. Jahrhundert aufgrund der Wirtschaftskrise Venedigs, aber auch wegen der politisch-militärischen Veränderungen rund um den siebenjährigen englischen Bürgerkrieg (1762–1769) und die Napoleonischen Kriege.

Handelspartnerschaften werden hauptsächlich unter den Händlern von Zante und besonders Kefalonia und vor allem bei Seeleuten aus dem gegenüberliegenden osmanischen Hafen von Missolongi²³⁵ wie auch dem Seehafen Galaxeidi erwähnt. Beispielhaft, nicht nur wegen der Beteiligung griechischer venezianischer Bürger bei Schiffstransporten, sondern auch wegen der Präsenz als Reeder, ist der Kaufmann und Schiffseigentümer Demetrio Peruli, Athener Herkunft, der im 18. Jahrhundert in Venedig ansässig wurde und sich insbesondere beim venezianischen Salz- und Tabakhandel engagierte.²³⁶

²³¹ Ebd., 316–374.

²³² Nikos MOSCHONAS, *Ελληνικοί εποικισμοί στην Ιταλία και Σικελία* [Gr. Ansiedlungen in Italien u. Sizilien], in: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους* [Geschichte der gr. Nation]. Bd. 10. Athen 1974, 236–237; Heleni PORFYRIΟΥ, *La diaspora greca in Italia dopo la caduta di Constantinopoli*. Ancona, Napoli, Livorno e Genova, in: ΤΙΕΡΟΛΟ/ΤΕΝΕΝΤΙ (Hgg.), *I Greci a Venezia*, 151–184, 151–157.

²³³ ΡΑΓΡΑΤΙΣ, *Κοινωνία και οικονομία*, 90f.

²³⁴ DERS., *Το Κονσουλάτον των Μυτιληνίων στη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1548–1549)* [Das Konsulat der Mytilinier im venez. beherrschten Korfu (1548–1549)], *Εώα και Εσπέρια* 4 (2000), 22–45; Christina ΡΑΡΑΚΟΣΤΑ, *Sotto la bandiera di San Marco. Πρόξενοι και προξενικά αρχεία, έμποροι και καράβια (18ος αιώνας)* [Sotto la bandiera di San Marco. Konsuln u. konsularische Archive, Händler u. Schiffe (18. Jh.)], in: ΗΑΡΛΑΦΤΙ/ΡΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, 663–681.

²³⁵ ΚΑΤΣΙΑΡΔΙ-ΗΕΡΙΝΓ, *Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα*, 467–469; Nikos ΒΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, *Η ναυτιλία των Ιονίων νήσων, 1700–1861* [Die Schifffahrt der Ionischen Inseln, 1700–1861]. Bd. 1. Athen 1995, 86–89, 247–250; ΡΑΓΡΑΤΙΣ, *Η „ναυτιλιακή επιχείρηση“ τον 18ο αιώνα; ΡΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές*, 297–304; ΔΙΕΣ., *Η συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων*.

²³⁶ Panagiotis ΜΙΧΑΗΛΑΡΙΣ, *L'attività armatoriale di Demetrio Peruli ed il suo intervento al traffico mediterraneo*, in: *Économies Méditerranéennes*, Bd. 1, 175–186; Vincenzo ΡΥΖΖΑ, *La famiglia Perulli da Atene a Venezia. Con notizie biografiche di molti suoi membri*. Vittorio Veneto 2000.

Neben der venezianischen Handelsschifffahrt oder der Anwesenheit von Griechen im venezianischen Seehandel war der Beitrag der ragusanischen Schifffahrt, gerade im 16. und 17. Jahrhundert, ebenso wichtig für den Warenvertrieb auf dem Balkan und im östlichen Mittelmeer. Davon zeugt die Zahl ihrer Schiffe, aber auch das Netzwerk der ragusanischen Konsulate an den Küsten des Balkans und im östlichen wie westlichen Mittelmeer.²³⁷ Wie bereits erwähnt, erstreckte sich das ragusanische Handelsnetz auf dem Balkan über Land und See und reichte bis zur Donaumündung am Schwarzen Meer.

4.2 Die Donau und deren wachsende Bedeutung

Die Donau war für die Imperien von großer Bedeutung. Für das Osmanische Reich hatte sie außerdem eine militärische Funktion; zugleich stellte sie eine Passage für Händler und Waren als auch, in ihrer ausgedehnten Mündung, einen bequemen Transitbereich für Boote und Güter aus und in Richtung Schwarzes Meer dar. Dieser Handel war bis zum frühen 19. Jahrhundert in den Händen muslimischer, aber auch griechisch-orthodoxer Seeleute. Wiederholte Bemühungen der Österreicher um die Schiffbarmachung der Donau über das Eiserne Tor hinaus zeigten im 18. Jahrhundert zunächst geringen Erfolg.²³⁸ Erst nach dem Vertrag von Adrianopel (1829) und aufgrund der technischen Fortschritte ab den späten 1830er Jahren wurde die Donau, nun internationalisiert, zur Hauptverkehrsader, die den See- und Überlandhandel zugunsten des Getreidehandels (nicht nur) verband.²³⁹ Die Annexion von Gebieten im nördlichen Schwarzmeerbereich (Novorossija) durch Russland infolge der russisch-osmanischen Kriege des späten 18. Jahrhunderts resultierte in der dortigen Ansiedlung von Migranten aus Südosteuropa und besonders Griechen aus der Region der weiteren Ägäis und des Ionischen Meeres.²⁴⁰ Diese Territorien samt der rumänischen Provinzen waren aufgrund ihrer Bedeutung als „Getreidespeicher“ sehr bedeutsam und stellten den Aktionsraum der Handelsschifffahrt griechisch-osmanischer Untertanen, der Staatsangehörigen der kurzlebigen ionischen Repubblica Settinsulare/Επτάνησος Πολιτεία (1800–1807),

²³⁷ Bariša KREKIĆ, Ragusa (Dubrovnik) e il mare. Aspetti e problemi (XIV–XVI secolo), in: DI VITTORIO (Hg.), Ragusa e il Mediterraneo, 131–151; Antonello BIAGINI/Ezio FERRANTE, Per una storia delle relazioni marittime della città di Ragusa e dell’Adriatico nella seconda metà dell’Ottocento, in: ebd., 305–314; Giovanni PANJEK, Le relazioni marittime fra Ragusa e Trieste nell’Ottocento, in: ebd., 315–354; Antonio DI VITTORIO, Un grande nodo postale tra Oriente e Occidente in età moderna. La Repubblica di Ragusa, in: DERS., Tra mare e terra. Aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna. Bari 2001, 109–138; zwischen 1550 und 1700 gab es ragusanische Konsulate im Osten in Valona, Durazzo, Chios, Kreta, Rhodos, Zante, Milos, Smyrna, Konstantinopel, Zypern, Alessandria; s. dazu die Karten 2–7 (inkl. Seerouten zum ragus. Handel) auf den Seiten 133–137.

²³⁸ HALM, Donauhandel und Donauschifffahrt; CĂZAN, Stratégie et commerce.

²³⁹ KATSIARDI-HERING, Δούναβης, ποτάμι πολέμων και ειρήνης, mit weiterführender Literatur.

²⁴⁰ Siehe Ioannes CHASIOTIS (Hg.), Οι Έλληνες της Ρωσίας και της Σοβιετικής Ένωσης. Μετοικεσίες και εκτοπισμοί. Οργάνωση και ιδεολογία [Die Griechen Russlands u. die Sowjetunion. Umsiedlungen u. Deportationen. Organisation u. Ideologie]. Thessaloniki 1997; ΣΙΦΝΑΙΟΥ/HARLAFTI (Hgg.), Οι Έλληνες της Αζοφικής; Ενυδικοί ΣΙΦΝΑΙΟΥ, Imperial Odessa. People, Spaces, Identities. Leiden 2018.

ionisch-englischer Staatsangehöriger (1814–1864) und griechischer Staatsangehöriger dar.²⁴¹ An der Mündung der Donau blühte im 19. Jahrhundert gar eine Reihe von Hafenzentren (Brăila, Galați, Giurgiu, Constanța) mit einer bedeutenden Präsenz von Griechen, Bulgaren, Juden und anderen Völkern Südosteuropas auf.²⁴²

4.3 Von der Internationalisierung des Handels mit dem Osmanischen Reich zur Entwicklung der griechischen Schifffahrt

Die Umstände, die wir bisher über jene Änderungen erwähnt haben, die zur Entwicklung des internationalen Handels mit dem Osmanischen Reich ab dem Ende des 16. Jahrhunderts führten, veranlassten Fernand Braudel von einer „Northern Invasion“ zu sprechen, womit er die allmähliche Vorherrschaft französischer, britischer und niederländischer Händler im östlichen Mittelmeerraum meint. Tatsache ist, dass die Kapitulationen zum Einsatz von Handelsagenten, Konsuln, Unternehmen (z. B. Levant Company) und Händlerkolonien dieser europäischen Akteure in den wichtigsten Hafenzentren des Reiches, aber auch im Ionischen Meer (Aleppo, Smyrna, Konstantinopel, Thessaloniki, Zante u. a.) führten. Es ist ebenfalls unstrittig, dass französische und an zweiter Stelle englische Schiffe den gewerblichen Handelsverkehr mit der Küste Kleinasien, mit Thessaloniki, aber auch Epirus und der Peloponnes übernahmen.²⁴³ Neuere Studien haben jedoch Braudels These revidiert.²⁴⁴ Gelina Harlafti, die sich auf große Forschungsprojekte der jüngsten Zeit beruft, kehrt Braudels Spruch um und spricht von der „Ost-Invasion“ in den Mittelmeerhandel, vor allem im 18. und 19. Jahrhundert.²⁴⁵

²⁴¹ ΚΑΡΕΤΑΝΑΚΗΣ, *The Ionian Danube, 1815–1864*; DERS., *Ναυτιλία και εμπόριο υπό Βρετανική Προστασία*; GERASIMOS M. VLACHOS, *Η Ναυτιλία της Επτανήσου Πολιτείας (1800–1807) με τα 400 καράβια του Καποδιστρια* [Die Schifffahrt der Repubblica Settinsulare (1800–1807) mit den 400 Schiffen von Kapodistrias]. Athen 2016.

²⁴² CONSTANTIN ARDELEANU, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube. The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*. Brăila 2014; s. eingehender hierzu DERS., *Foreign Migrant Communities in the Danubian Ports of Brăila and Galați (1829–1914)*, in: OLGA KATSIARDI-HERING/MARIA STASSINOPOULOU (Hgg.), *Across the Danube. Southeastern Europeans and Their Travelling Identities (17th–19th C.)*. Leiden 2017, 253–274; DIMITRIOS M. KONTOGEORGIS, *From Tolerance to Exclusion? The Romanian Elites' Stance Towards Immigration to the Danubian Principalities (1829–1880s)*, in: ebd., 275–302.

²⁴³ SVORONOS, *Le commerce de Salonique*; KREMMYDAS, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου*; STOROKAS, *Το Γαλλικό προξενείο της Άρτας*; FRANGAKIS-SYRETT, *The Commerce of Smyrna*; ELDEM/GOFFMAN/MASTERS, *The Ottoman City*; EDHEM ELDEM, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*. Leiden, Boston/MA, Köln 1999; VLAMI, *Trading with the Ottomans*.

²⁴⁴ MOLLY GREENE, *Beyond the Northern Invasion. The Mediterranean in the Seventeenth Century, Past and Present 174* (2002), 42–71; FUSARO/HEYWOOD/OMRI (Hgg.), *Trade and Cultural Exchange*, insbes. die Artikel von Maria Fusaro, Colin Heywood, Eloy Martín Corrales u. Gelina Harlaftis.

²⁴⁵ GELINA HARLAFTIS, *The „Eastern Invasion“. Greeks in the Mediterranean Trade and Shipping in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, in: FUSARO/HEYWOOD/OMRI (Hgg.), *Trade and Cultural Exchange*, 223–252; eine erweiterte Version s. HARLAFTI, *Η εισβολή της ναυτιλίας των*

Wie unsere Analyse bislang gezeigt hat, führten politische und militärische Umstände, gerade im 18. und 19. Jahrhundert, im Mittelmeer zu Umwälzungen beim Seehandel. Risiken im Schiffsverkehr,²⁴⁶ weite Strecken, Wetterbedingungen, Versorgungsprobleme, begrenzte Schiffskapazitäten, Piraterie,²⁴⁷ Epidemien (v. a. die Pest)²⁴⁸ in den östlichen Häfen einerseits, aber andererseits auch die Kenntnisse der osmanischen Staatsbürger um die Gewohnheiten bei der lokalen Produktion, Vermarktung und dem Seetransport erlaubten es insbesondere den Engländern, weniger aber den Holländern und Franzosen, „caravane maritime“ zu organisieren,²⁴⁹ aber auch beim Transport mit griechischen Seeleuten osmanischer Untertanenschaft zusammenzuarbeiten. Griechische Seeleute, insbesondere aus Hydra, brachen die Kontinentalsperre und trugen zur Aufrechterhaltung der Lebensmittelversorgung der Franzosen während der Napoleonischen Kriege bei.²⁵⁰ Kaperei und Piraterie, besonders in den russisch-osmanischen Kriegen, trugen ebenfalls zur Stärkung der Schifffahrt, aber auch zur Akkumulation von Kapital bei.²⁵¹ Es ist gemäß Harlafti die Entwicklung der „Handelsschifffahrt der Griechen als Hebel für die Vereinigung der Märkte“ zu benennen.²⁵² Vielleicht kam es dann durch diese, aber auch durch die Aktivitäten der griechischen Diaspora (wie wir am Ende sehen werden) zur Integration des Osmanischen Reiches in den europäischen und globalen Wirtschaftsmarkt.

Grundlagenthemen zur Schifffahrt vor allem des 18. und 19. Jahrhunderts, zu denen die jüngste Forschung beeindruckende Erkenntnisse erzielen konnte, betreffen: a) den Bau und den Besitz von Schiffen, b) den maritimen Transport, c) den Wettbewerb im Seehandel, den es in verschiedenen Formen bei maritimen Handelsunternehmen gab. Einige dieser neuesten Erkenntnisse werden in den folgenden Abschnitten zum interregionalen Handel

„Γραικών“ στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου, 1714–1815 [Die „Invasion“ der „griechischen“ Schifffahrt im großen Handel des Mittelmeers, 1714–1815], in: DIES./ΠΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, 223–282.

²⁴⁶ Georges STEPHANIDES, *Aspects du risque maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles. Problèmes juridiques posés par la sécurité des mers à la fin de l'ancien régime*. Athen 1986.

²⁴⁷ BONO, Piraten und Korsaren im Mittelmeer; Alexandra KRANTONELLI, *Ελληνική πειρατεία και κούρσος: τον ΙΗ' αιώνα και μέχρι την ελληνική επανάσταση (βάσει των ελληνικών και γαλλικών αρχείων)* [Gr. Piraterie u. Korsaren: im 18. Jh. u. bis zur „Griechischen Revolution“ (anhand gr. u. frz. Archive)]. Athen 1998; GREENE, *Catholic Pirates*.

²⁴⁸ Daniel PANZAC, *La Peste dans l'Empire Ottoman 1700–1850*. Leuven 1985.

²⁴⁹ Siehe FUSARO, *After Braudel*, u. Simon MERCIECA, *Maritime Caravans and the Knights of St. John. Aspects of Mediterranean Seaborne Traffic (Sixteenth–Eighteenth Centuries)*, in: FUSARO/HEYWOOD/OMRI (Hgg.), *Trade and Cultural Exchange*, 157–176.

²⁵⁰ Elias GEORGIU, *Επισιτισμός της Γαλλίας υπό ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, 1789–1815* [Die Versorgung Frankreichs mit Lebensmitteln durch die gr. Handelsschifffahrt, 1789–1815]. Athen 1969.

²⁵¹ Olga KATSIARDI-HERING, *Μύθος και Ιστορία. Ο Λάμπρος Κατσώνης, οι χρηματοδότες του και η πολιτική τακτική* [Mythos u. Geschichte. Lambros Katsonis, seine Finanziere u. die politische Taktik], in: Ροδωνιά. Τιμή στον Μ. Ι. Μανουσάκα [zu Ehren von M. I. Manoussacas]. Bd. 1. Rethymno 1994, 195–214.

²⁵² Siehe HARLAFTI, *Η ναυτιλία των Ελλήνων*, publiziert in: DIES./ΠΑΡΑΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, das Resultat eines großen Forschungsprojekts, dem reichhaltige Schifffahrtsdaten zur Verfügung standen.

aufgegriffen. Die Reedereien werden indessen nicht als eigenständiges Thema behandelt,²⁵³ obwohl diese zwangsläufig mit dem Seehandel in Verbindung stehen. Der Schwerpunkt liegt indessen auf der Entwicklung der griechischen Handelsschifffahrt (im osm. Kontext), aber auch im Rahmen der im östlichen Mittelmeer gegebenen Konkurrenzsituation im Handel mit Blick auf die europäischen Großmächte. Die dalmatinische Marinepräsenz bewegt sich in diesem Jahrhundert zwischen der persistenten venezianischen Seemacht und der Neu- ausrichtung der habsburgischen maritimen Handelspolitik. Letztere führte zur Niederlasung von aus Dalmatien stammenden Schiffseigentümern in Triest, die oft mit in der Stadt sesshaften Griechen, Serben und Italienern kooperierten,²⁵⁴ oder auch dem Anheuern von Dalmatinern auf Schiffen der österreichischen Flotte; besonders ab dem Ende des 18. Jahrhunderts und nach dem Ende der Republik Venedig ist dies zu beobachten.

Allgemein bekannt ist, dass der Vertrag von Küçük Kaynarca (1774) den Anstoß für die Entwicklung der griechischen Schifffahrt gab, aber auch, dass die Bedeutung des Rechts auf das Hissen der russischen Flagge auf Schiffen christlicher Untertanen der Pforte übermäßig betont wurde. Neuere Forschungen haben auf eine Vielzahl an Ursachen für den Anstieg dieser Praxis in der Handelsschifffahrt zwischen ca. 1770 und 1820 hingewiesen, gerade bei griechischen Unternehmern. Schlüsselfaktoren, die im Zusammenhang damit betrachtet werden sollten, sind die osmanische, russische und österreichische Seefahrtspolitik, der bestehende Antagonismus unter den kommerziell agierenden Seekräften sowie kriegsbedingte Umstände.

Das sich verändernde politische und wirtschaftliche Gleichgewicht im Zuge des Vertrags von Küçük Kaynarca und des damit verbundenen Rechts, dass Schiffe christlicher Untertanen der Pforte unter russischer Flagge segeln dürfen, sowie die Öffnung des Schwarzen Meeres zwangen die Pforte, die Stellung der erfahrenen griechischen Marine im Schwarz- und Mittelmeerhandel anzuerkennen. Diese Politik ließ im 18. Jahrhundert maritime Orte, insbesondere auf den Inseln Psara, Chios, Tinos, Mykonos, Hydra, Spetses, Skopelos, Santorini, sowie Ortschaften auf dem Festland, die sich in der Nähe maritimer Orte (Galaxeidi, Missolongi) befanden, aufblühen.²⁵⁵ Navigationspatente für das Schwarze Meer und die Ägäis wurden Schiffen griechischer Reeder, die unter gehisster osmanischer oder griechisch-

²⁵³ Verwiesen sei an dieser Stelle auf die oben in Anm. 51 erwähnten gewinnbringenden Studien. In Bezug auf den griechischen Fall weise ich auf folgende Arbeiten hin: A. [nastasios] I. TZAMTZIS, *Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια* [Seeleute, Schiffe u. Häfen], in: PAPAΔOΠOYΛOY (Hg.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 57–178; Aποστολος DELIS, *Τύποι της ναυτιλίας των Ελλήνων, 1700–1821* [Arten der Schifffahrt bei den Griechen, 1700–1821], in: HARLAFTI/PAPAΚONSTANTINOY (Hgg.), *Ναυτιλία των Ελλήνων*, 469–540.

²⁵⁴ KATSIARDI-HERING, *La presenza dei Greci a Trieste*, Bd. 2, 479–490, 573–582; DIES., *Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα*.

²⁵⁵ Gelina HARLAFTIS/Sophia LAIOU, *Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c. 1780–c. 1820. The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet*, in: Mark MAZOWER (Hg.), *Networks of Power in Modern Greece. Essays in Honor of John Campbell*. London 2008, 1–44 (Karte 1: *The Main Maritime Centres of the Ottoman Greek Fleet, 1780–1820*); KATSIARDI-HERING, *Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα*, 497–500.

osmanischer Flagge segelten, gewährt, insbesondere nach den beiden russisch-osmanischen Kriegen unter Katharina II. Häfen wie Triest, Venedig, Livorno, Malta u. a. nahmen demnach mehr Schiffe auf, die unter diesen Fahnen segelten statt unter der russischen.²⁵⁶ Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gewährte Selim III. (1789–1807) sogar spezielle Privilegien an Hydra und andere Inseln zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen.²⁵⁷ Er erkannte somit die Dynamik einer Handelsmarine an, die sich weitgehend in der Hand griechischer Schiffseigner befand, unter griechischen Kapitänen fuhr und auch griechische Interessen hinsichtlich des Seehandels vertrat. Im Schwarzen Meer und in den neuen Hafenzentren, die im späten 18. Jahrhundert in Südrussland entstanden (Krim, Asowsches Meer),²⁵⁸ fuhren Schiffe osmanischer Untertanen, besonders Christen, in der Regel unter russischer, aber auch osmanischer Flagge und waren beim Vertrieb des so umfangreichen Getreidehandels – dessen Produktion unterlag weitgehend dortigen griechischen Gutsbesitzern –, der über das westliche Mittelmeer (Livorno,²⁵⁹ Marseille) und England führte, von grundlegender Bedeutung. Es waren aber nicht nur russische und osmanische Flaggen, die griechische Schiffseigner hissen ließen, man segelte auch unter anderen Flaggen; die österreichische setzte man ein, sofern die Besatzung, gemäß der Navigationsreformen der Habsburger ab 1773, aus österreichischen Staatsbürgern bestand;²⁶⁰ ebenso verwendete man bei Gelegenheit auch die Flagge Jerusalems oder andere.²⁶¹

Schiffseigentümer, die die für diese Zeit übliche Taktik verfolgten, regelmäßig Schiffe zu bauen und mit Unterteilung des Kapitals in „carati“ zu kaufen,²⁶² gründeten spezielle Gesellschaften, auch mit Blick auf die Finanzierung von Werften. Es gab in der Regel vier bis acht,

²⁵⁶ KATSIARDI-HERING, Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα; HARLAFTI, Η εισβολή της ναυτιλίας των „Γραικών“, 231 (Anm. 21), unter Verweis auf Edhem ELDEM, Strangers in Their Own Seas? The Ottomans in the Eastern Mediterranean Basin in the Second Half of the Eighteenth Century, *Studi settecenteschi* 29–30 (2009–2010), 25–57.

²⁵⁷ HARLAFTIS/LAIOU, Ottoman State Policy; Eloy Martín CORRALES, Greek-Ottoman Captains in the Service of Spanish Commerce in the Late Eighteenth Century, in: FUSARO/HEYWOOD/OMRI (Hgg.), Trade and Cultural Exchange, 203–222.

²⁵⁸ Siehe Olga KATSIARDI-HERING/Athina KOLIA-DERMITZAKI/Katerina GARDIKA (Hgg.), Ρωσία και Μεσόγειος, Πρακτικά Α' Διεθνούς Συνεδρίου (Αθήνα, 19–22 Μαΐου 2005) [Russland u. das Mittelmeer, Akten des 1. internationalen Kongresses, Athen, 19.–22. Mai 2005]. 2 Bde. Athen 2011, in Bd. 1: Elena FRANGAKIS-SYRETT, Greek Commercial Practices and Long-Distance Trade. Russia and the Ottoman Mediterranean in the Late 18th and early 19th Centuries, 439–456; in Bd. 2 die Beiträge auf den Seiten 65–166; außerdem HALENKO, Έλληνες επιχειρηματίες και ναυτικοί, u. im selben Bd. (SIFNAIOU/HARLAFTI [Hgg.], Οι Έλληνες της Αζοφικής) auf den Seiten 265–345 die Artikel von Viktor Zacharov, Katerina Papakonstantinou, Giannis Karras, Evgenios Cernuchin.

²⁵⁹ Despoina VLAMI, Το φιορίνι, το σιτάρι και η οδός του κήπου. Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο, 1750–1868 [Der Gulden, der Weizen u. der Weg des Gartens. Gr. Händler in Livorno, 1750–1868]. Athen 2000.

²⁶⁰ KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 2, 476–490; DIES., Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα.

²⁶¹ HARLAFTI, Η εισβολή της ναυτιλίας των „Γραικών“, 279–282; s. zur Verwendung der Seeflaggen im 18. Jh. PAPADOPOULOS (Hg.), Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 416f.

²⁶² KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 2, 481–490; KREMMYDAS, Ελληνική ναυτιλία, Bd. 2, 20–35; ÇIZAKÇA, A Comparative Evolution of Business Partnerships, 22–32.

in Ausnahmefällen bis zu zwölf Aktionäre. In den meisten Fällen, ob auf dem Gebiet des Osmanischen Reiches oder in der Diaspora, waren die Miteigentümer durch familiäre Bande oder durch den gemeinsamen Herkunftsort miteinander verbunden. Oft sind auch Mitinhaberschaften bei Nachbargebieten zu beobachten, wie im Fall von Spetses und der benachbarten Peloponnes, wo sich Hersteller und Händler zusammentaten. Durch das Scheitern des Orlov-Aufstandes (Ορλωφικά) auf der Peloponnes (1770) kam es zu Migrationsbewegungen und Kapitalflucht auf die benachbarten Inseln Spetses und Hydra, aber auch zu Investitionen von überschüssigem ländlichem Kapital in Schiffe und Reedereien.²⁶³ Investitionen in Schiffseigentum waren unter den griechischen Händlern des Osmanischen Reichs und in der Diaspora an der Tagesordnung.²⁶⁴ Aufgrund des Wachstums im Versicherungssektor, in dem sich Griechen in der Diaspora während des Untersuchungszeitraums hervortaten (v. a. Triest ist zu nennen)²⁶⁵, wurden die Risiken für maritime Reisen überschaubarer.

Im Rahmen der florierenden griechischen Handelsschifffahrt diente das Schiff nicht allein als Transportmittel,²⁶⁶ es war insbesondere ein Handelsunternehmen.²⁶⁷ Am Anfang einer Handelsreise stand die Ansammlung von Kapital (*σερμαγιά*/sermagiá) für die Schiffsladung (cargo). Die Herkunft der *sermagiá* war vielfältig und deckte ein breites Spektrum von Finanziers ab. Der Kapitän informierte jeden Anteilseigner des Schiffes, der dazu verpflichtet war, einen Teil der für den Ankauf der Ladung benötigten Summe einzuzahlen. Hierzu hat Vasilis Kremmydas festgehalten:

Mit geringen Ausnahmen wurden alle [beteiligten] Personen in einem rasanten Tempo in finanzielle Transaktionen eingebettet (Handel, Warenproduktion, Steuern, Darlehen usw.). Wir finden also eine neue Kapitalgesellschaft vor, gegründet im Hinblick auf den An- und Verkauf von Waren. In Wirklichkeit hatte diese Firma, die *sermagiá*, die Lebensdauer einer Reise. [...] Dieses Unternehmen wurde trotz der enormen Bandbreite seiner Aktionäre parallel mit der Reederei betrieben. [...] Der Kapitän war gleichzeitig Verwalter beider Unternehmen [der Miteigentümerschaft u. der sermagiá].²⁶⁸

Diese Organisationsform erinnert sehr stark an entsprechende, im Falle des venezianischen Korfu seit dem 16. Jahrhundert als *colleganza* (Venedig), *commenda* (Genua), *colonna*

²⁶³ KATSIARDI-HERING, Christian and Jewish Ottoman Subjects, 436–439, mit entsprechender Literatur; zur Insel Spetses PAPADOPOULOU, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, 14–78.

²⁶⁴ KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 2, 481–490; Gelina HARLAFTIS, A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day. London 1996, 61–67, 98–103.

²⁶⁵ KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 2, 455–486, 593–596; Loredana PANARITI, Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII–XIX), in: Roberto FINZI/LOREDANA PANARITI/Giovanni PANJEK (Hgg.), Storia economica e sociale di Trieste. Bd. 2: La città dei traffici, 1719–1918. Trieste 2003, 369–460; LIATA, G. A. Melos Trading Network, 159–163.

²⁶⁶ Dieser Usus hat sich hauptsächlich nach 1815 durchgesetzt: KREMMYDAS, *Ελληνική ναυτιλία*, Bd. 2, 56–58.

²⁶⁷ Ebd., 58–63.

²⁶⁸ Ebd., 59–61.

(Amalfi)²⁶⁹ oder auch als Institution der *Mudaraba* bekannte osmanische Handelsgesellschaften.²⁷⁰ Um aber tragfähige Verbindungen herstellen zu können, sind weitere Nachforschungen in osmanischen Archiven notwendig. Doch im Falle Hydras ist der Mitbesitz eines Schiffes und das Schiff als Handelsunternehmen ein Bestandteil der Inselgemeinde selbst. Deren Schiffe reisten in der Regel „per conto proprio“ oder als „portata dell'equipaggio“ und waren „adressiert“/„raccomandati“ bei Handelsagenten in den Häfen, in denen sie anlegten (z. B. Odessa, Triest²⁷¹ u. anderswo). Im Einklang mit den bestehenden rechtlichen Statuten zur Organisation ihrer Marine überwachte die Gemeindeversammlung das Budget und die „Konten“ dieser Reisen (Gewinne u. Verluste, Teilnahme der Schiffsmannschaft, die Rolle des Kapitäns, Zahlung von Zöllen in den verschiedenen Häfen, Verpflegung der Besatzung, Be- u. Entladungskosten etc.) vor und nach jeder Fahrt.²⁷² Eine weitere Arbeitshypothese, die noch bestätigt werden muss, ist die im osmanischen Osten einzigartige Organisationsart, die mit dem Status der Organisation der ragusanischen Schifffahrt verglichen werden kann.

Aufgrund eines dichten Netzes an Seerouten²⁷³ dehnte sich die Reichweite der griechischen Schifffahrt bis zum Atlantik aus, nämlich in Verbindung mit bedeutenden Hafenstädten in der Ägäis, der Adria, dem Ionischen Meer, dem Tyrrhenischen Meer, dem westlichen Mittelmeer und im Atlantik. Die Schiffsreisen wurden sowohl durch eine Reihe von Navigationskarten als auch durch die Verbesserung der Schiffsrümpfe²⁷⁴ sowie durch die Organisation eines Netzwerks von Provisionsstationen und Handelsagenten in den Zielhäfen erleichtert, wo sie anlegten.

5 Die Welt der Handelsleute: Kaufleute, Handelsfirmen, Netzwerke und Diaspora

Dieser Abschnitt wirft unterschiedliche und weitgefächerte Fragen auf. Im Vordergrund steht der entscheidende Hebel des lokalen und interregionalen Handels, der Mensch, der Händler in Verbindung mit der Herstellung und dem Vertrieb des Produkts, also der Unternehmer.

²⁶⁹ Gerasimos PAGRATIS, Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16ου αιώνα [Organisation u. Verwaltung des maritimen Unternehmens in Korfu in der ersten Hälfte des 16. Jh.s], *Μνήμων* 30 (2009), 9–36, hier 19.

²⁷⁰ ÇIZAKÇA, A Comparative Evolution of Business Partnerships, 94.

²⁷¹ KATSIARDI-HERING, Η αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα, 510–530.

²⁷² I.[oannis] MANIATOPOULOS, Το ναυτικόν δίκαιον της Ύδρας (1757–1821) [Das maritime Recht von Hydra (1757–1821)]. Athen 1939.

²⁷³ KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd.2, Karten 5–6; PAPAΚONSTANTINOU, Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές (mit mehreren Karten).

²⁷⁴ Anna AVRAMEA, Η χαρτογράφηση του παράλιου χώρου [Die Kartographie des Küstenbereichs], in: PΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Hg.), Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 179–230; Vasilis SPHYROERAS/Anna AVRAMEA/Spyros ASDRACHAS, Maps and Map-Makers of the Aegean. Athen 1985 (Übers. aus dem Gr.); Giorgos TOLIAS, The Greek Portolan Charts, 15th to 17th Centuries. A Contribution to the Mediterranean Cartography of the Modern Period. Athens 1999.

Im folgenden Abschnitt werden unterschiedliche Themen aufgegriffen und mit Fragen zu handels- und beziehungsgeschichtlichen Entwicklungen in Verbindung gebracht:

a) vom lokalen Händler zum (überregional agierenden) Großhändler/Negoziant und Bankier; die Herausbildung des Wirtschaftsbürgertums und die Rolle der südosteuropäischen Händler;

b) die lokale Herkunft der Kaufleute und die dazugehörigen Kreise bzw. ihre Beziehungen zum Ort, zur Provinz, über die Region hinaus und deren Vernetzung mit kommerziellen Netzwerken;

c) familiäre bzw. freundschaftliche Verbindungen und Firmenorganisationen und die damit verbundenen Finanzagenten im südosteuropäischen und gesamteuropäischen Raum;

d) die Typen ihrer Firmen (lokale Geschäfte, Familiengesellschaften, „Handelskompagnien“) – bes. im siebenbürg. u. ostung. Raum –, Firmen/*(ditte) in accomandita* (Kommanditgesellschaften), Aktiengesellschaften, Handels- und Schifffahrtsgesellschaften;

e) Fabrik- und Handelsgesellschaften;

f) die transnational agierenden Handelskompanien und deren Interventionen im südosteuropäischen Handel (Levant Company, Wiener Orientalische Handelskompagnie, Orientalische Handelskompagnie, Temeswarer Kompagnie etc.);

g) die „Aktionsräume“ der Kaufleute: als Händler und Bankiers, als Geldverleiher samt der damit verbundenen sozialen Reaktionen, als „Gesprächspartner“ und Fürsprecher gegenüber den Verwaltungsbehörden (z. B. Juden aus Thessaloniki, Phanarioten), als *Archonten*/ Gemeindevorsteher ethnischer Gruppen im osmanischen sozialadministrativen Raum, als Adlige im habsburgischen bzw. ungarischen Raum (z. B. die Familie Sina in Österreich-Ungarn u. a.), als Investoren, als Wohltäter, als Förderer der Bildung und der Literatur (auch im Rahmen der Verbreitung der Aufklärung u. der Ideen der Französischen Revolution) usw.;

h) Diaspora-Vernetzungen. Es versteht sich, dass auf den Seiten, die hier zur Verfügung stehen, ein analytischer Ansatz für jede der Fragen unmöglich ist. Auf diese soll daher lediglich kursorisch eingegangen werden.

Im Rahmen meiner Analyse werden die beiden bisher diskutierten Unterabschnitte nicht separat behandelt. Die wichtigsten auch hier in Betracht zu ziehenden Faktoren stellen erneut die Wirtschafts- und Finanzpolitik des Osmanischen Reichs nebst der Finanz- und Industriepolitik der Aufnahmeländer der Kaufleute sowie das Eindringen von westeuropäischen Händlern, folglich auch ihrer Netzwerke ins östliche Mittelmeer und vor allem nach Südosteuropa dar. Weitere wichtige Parameter sind die Monetarisierung der Wirtschaft, die zunehmende Ausrichtung der landwirtschaftlichen Produktion auf Handelswaren (z. B. Öl, Baumwolle, Seide, Wolle, Rosinen, Tabak, Farbstoffe etc.), die Beziehungen zwischen Produzenten, lokalen Kaufleuten und interregional agierenden Händlern und als Folge dieser Entwicklungen die Transformation eines lokal agierenden zu einem international wirkenden Händler, manchmal auch in der Rolle eines Bankiers.

5.1 Auswärtige Einflüsse: Südosteuropa und der internationale Handel

Ein wichtiger Faktor im interregionalen Handel waren die westeuropäischen Händler, die aufgrund der Kapitulationen günstige Steuerbedingungen genossen und von der osmanischen Verwaltung als *müste'min* (diese genossen eine besondere Sicherheit) anerkannt wurden.²⁷⁵ Die Franzosen unter ihnen, hauptsächlich mit Niederlassung in Smyrna (Izmir), Konstantinopel (Istanbul), aber auch in Thessaloniki, wo sie ihre eigenen Händlerkolonien/Gemeinden (nations)²⁷⁶ gegründet hatten, betrieben den Handel auch mit Hilfe von *protégés* (beratli).²⁷⁷ Die französischen Konsuln (in geringerem Maße auch die engl. u. holländ.) erhielten von der Pforte ein *berat* (Bestallungsurkunde), das sie an lokale Händler abtraten. Sie setzten diese als Übersetzer, Vermittler und Handelsagenten für die Suche und den Vertrieb von Produkten ein. Es entstand auf diese Weise allmählich eine vielschichtige Gruppe lokaler Händler – darunter waren v. a. Griechen, Armenier und Juden, die steuerpflichtige Bevölkerung des Osmanischen Reiches (reaya), die von den die Untertanenschaft begleitenden Verpflichtungen befreit waren. Diese *beratli* sammelten Erfahrungen, Beziehungen, gründeten Handelsunternehmen für den Kauf und den Transport von Produkten²⁷⁸ innerhalb des Osmanischen Reichs wie auch im gesamten südosteuropäischen Raum, und seit der Mitte des 18. Jahrhunderts entwickelten sie auch unabhängig wirkende Netzwerke an verschiedenen Handelsorten im Mittelmeerraum. Der Handel mit *berats* und hier zu beobachtende Missbrauchsfälle führten zu ihrer Abschaffung durch Selim III.²⁷⁹

In Südosteuropa setzte sich die in West- und Mitteleuropa auszumachende „kommerzielle Revolution“ nur langsam durch. Für den langen hier in Augenschein genommenen Zeitabschnitt stellen wir im interregionalen Handel eine Entwicklung weg vom reisenden Händler (Wanderhändler) hin zum niedergelassenen/„sesshaften“ Händler fest. Dies beginnt im 17. Jahrhundert und setzt sich in Südosteuropa vor allem im 18. Jahrhundert durch, wobei oft beide Formen koexistieren. Mobile²⁸⁰ Händler reisten entweder einzeln oder, was zumeist der Fall war, in Karawanen. Sie beförderten in ihrer Heimatregion produzierte Güter zu nahe gelegenen, aber auch zu überregionalen Märkten (Handelsmessen), wo sie mit

²⁷⁵ VAN DEN BOOGERT, *The Capitulations and the Ottoman Legal System*, 30f.; s. a. Sophia LAIOU, *The Ottoman Greek „Merchants of Europe“ at the Beginning of the 19th Century*, in: Evangelia BALTA/Georgios SALAKIDIS/Theoharis STAVRIDES (Hgg.), *Festschrift in Honor of Ioannis P. Theoharides. Studies on the Ottoman Empire and Turkey*. Istanbul 2014. Bd. 2, 313–331.

²⁷⁶ FRANGAKIS-SYRETT, *The Commerce of Smyrna*; Marie-Carmen SMYRNELIS, *Une ville ottomane plurielle. Smyrne aux XVIII^e et XIX^e siècles*. Istanbul 2006; ELDEM, *French Trade in Istanbul*.

²⁷⁷ VAN DEN BOOGERT, *The Capitulations and the Ottoman Legal System*, 63–116 u. passim.

²⁷⁸ Manche Beispiele s. ebd., 269–299.

²⁷⁹ KOTOGIANNIS, *Οι προστατευόμενοι*, 128–216.

²⁸⁰ Den Weg eines reisenden Händlers zu einem niedergelassenen Händler am Ende des 17. und im 18. Jh. am Beispiel des Athener Kaufmanns Georgios Melos beschreibt uns LIATA, G. A. *Melos Trading Network*, mit reichhaltiger Bibliographie zu vergleichbaren Fällen griechischer Händler und ihrer Netzwerke in Südost- und Mitteleuropa, aber auch im Mittelmeerraum; Olga KATSIARDI-HERING, *The Networks of the Greek Commercial Traffic*, in: ASDRACHAS (Hg.), *Greek Economic History*, 435–455; SEIRINIDOU, *Ελληνες στην Βιέννη*, 61–69.

Herstellern und Händlern Kontakt aufnahmen. Im Binnenland Südosteuropas hatten, wie bereits beschrieben, nur ragusanische Händler ein überregionales Handelsnetz aufgebaut, indem sie eigene Handelsvertretungen und -kolonien einrichteten und auf diese Weise eine imaginäre sozioökonomische Region bildeten. Sie bauten außerdem lokale Netzwerke für die Zusammenarbeit mit ansässigen Herstellern und Händlern auf, mit denen sie Unternehmen meist niedriger Reichweite gründeten, oft für einen kurzen Zeitraum.²⁸¹ Zumindest auf dem zentralen Balkan und für die Region Rumelien (der größte Teil des heutigen Bulgarien) gibt uns Svetlana Ivanova den Rahmen, in dem sich fernreisende osmanische Kaufleute im 17. und 18. Jahrhundert bewegten:

The Ottoman long-distance merchants, who could also be engaged in foreign trade, had to pay a single *gümrük* (a kind of duty on transit goods). [...] This single taxation was supposed to exempt merchants from paying *bac* (a local market fee) and it was used by both foreign merchants (according to *capitulations*) and Ottoman long-distance merchants. In this case *gümrük* was a domestic duty [...] on goods transported over long distances within the Empire. Such single fees (*gümrük*) were due for each separate customs „zone“ (coinciding with the taxations regions – *mukataa*) in the Ottoman provinces.²⁸² Whenever the goods would be transferred to another zone the *gümrük* had to be paid again. The goods, transported by long-distance merchants, could only be unloaded and unpacked at particular locations and had to be distributed among the local merchants who paid a local market fee *bac*. Long-distance merchants had to pay themselves extra fees and a *bac* when they engaged in local retail-trade operations. The absence of an excessive number of duties on the huge territory of the Ottoman Empire is considered a most favorable condition for the development of the long-distance trade.²⁸³

Selbiges galt noch über 70 Jahre nach dem Vertrag von Passarowitz für die Händler osmanischer Untertanenschaft, die osmanische Güter in die Länder der Habsburgermonarchie transportierten. Durch die Zahlung einer Zollgebühr in Höhe von drei bis fünf Prozent des Warenwerts an der Grenze mit dem Osmanischen Reich wurden sie von Zwischenzöllen befreit, die von Untertanen der Habsburgermonarchie zu leisten waren, wenn sie Warentransporte innerhalb der habsburgischen Erbländer und Ungarns tätigten. Es war die Zeit, in der die Kaiser Habsburgs eine zielgerichtete Anwerbepolitik bezüglich erfahrener Händler und Handwerker ausübten.²⁸⁴ Diese Politik änderte sich nach 1769/1774, als Händler, zumindest im Inneren der Monarchie, einen Staatsbürgerschafts- bzw. Treueeid leisten mussten,

²⁸¹ GRADEVA, Villagers in International Trade, analysiert das Beispiel des ragusanischen Handels im nahe bei Ruse gelegenen Gebiet von Červena voda und die Unternehmen, die mit ortsansässigen Handelsagenten und Händlern zusammenarbeiteten.

²⁸² Eine solche Zone war z. B. das Paşalık von Ali Pascha in Ioannina, das sich Ende des 18. Jh.s ständig ausweitete: PAPAĞEORGIOU, Οικονομικοί και κοινωνικοί μηχανισμοί στον ορεινό χώρο, 127, u. 89–108 zu Händlern aus Epirus u. bes. aus Zagori u. ihre Diaspora.

²⁸³ Svetlana IVANOVA, Minorities All Around – And Merchants All Around (Towards the Social Status of the Merchant Estate in Ottoman Overland Trade in the Balkans, 17th–18th cc.), in: CAVACIOTTI (Hg.), Relazioni economiche, 351–364, 354, zeigt die Unterschiede zwischen den Zöllen bei muslimischen, christlichen und fremdländischen Händlern.

²⁸⁴ Olga KATSIARDI-HERING, Das Habsburgerreich. Anlaufpunkt für Griechen und andere Balkanvölker im 17.–19. Jahrhundert, *Österreichische Osthefte* 38 (1996), H. 2, 171–188.

sofern sie sich in den ungarischen – später galt dies auch für die österreichischen – Provinzen ansiedeln und ihre Familien nachkommen lassen wollten (mit Ausnahme des Freihafens von Triest).²⁸⁵ In den Jahren 1775 und 1784 richtete Joseph II. (1765–1790) im Rahmen seiner zentralstaatlichen Politik die erste interne Zollunion des Reiches ein. Diese Maßnahmen führten ab dem Ende des 18. Jahrhunderts bei bereits niedergelassenen Händlern in osmanischer Untertanenschaft, die auch Gemeinden und Handelsunternehmen gegründet hatten, tendenziell dazu, die österreichische Staatsbürgerschaft zu erwerben.²⁸⁶

Die Rechtsformen an Handelsgesellschaften, die osmanische Händler bildeten, die sich am interregionalen Handel orientierten, erstreckten sich von der *commenda* bis zu stabilen Unternehmensformen. Die *commenda*-Partnerschaft war von kurzer Dauer.²⁸⁷ Sie wurde in der Regel für die Dauer einer Handelsreise abgeschlossen, zwischen drei und vier Händlern, mit dem Ziel, den Transport und die Rückführung von Produkten nach ihrer Bereitstellung abzusichern, neue Waren zu kaufen und möglicherweise neue Handelsabkommen abzuschließen. Üblicherweise stellten ein bis zwei beteiligte Händler das Kapital für den Erwerb der Schiffsladung, während die anderen Gesellschafter die im Zusammenhang mit der Reise entstehenden Kosten sowie alle kommerziellen Erledigungen übernahmen. Nach und nach wurden den zu transportierenden Produkten Artikel hinzugefügt, die zum Ferntransithandel gehörten und Reiserouten verbanden, die – wie bereits beschrieben – in den russischen oder ukrainischen Märkten ihren Ausgangspunkt hatten und bis zu den Häfen von Dalmatien, nach Westalbanien und Epirus sowie auf die italienische Halbinsel reichten. Manchmal wurden auch mit in wichtigen Handelszentren ansässigen Handelsvertretern, die zugleich Vertriebs- und Handelsmakler waren, befristete Handelsabkommen geschlossen. Mitglieder dieser kurzlebigen kommerziellen Unternehmen waren Verwandte und Landsleute, so wie

²⁸⁵ Ödön FÜVES, *Οι Έλληνες της Ουγγαρίας* [Die Griechen in Ungarn]. Thessaloniki 1965, 17, 28.

²⁸⁶ KATSIARDI-HERING, *La presenza dei Greci a Trieste*, Bd. 1, 54f., Bd. 2, 381–390.

²⁸⁷ Solche Formen der Unternehmenspartnerschaften finden sich oft in den Archiven von Händlern, die bislang ausgewertet wurden; hierzu eine bibliographische Auswahl: KREMMYDAS, *Ιστορία του ελληνικού εμπορικού οίκου της Βενετίας*; MICHAILARIS, *Η εμπορική εταιρική συνεργασία του βενετικού οίκου Ταρωνίτη-Θεοτόκη*; LIATA, G. A. *Melos Trading Network*; zum Gebiet Siebenbürgen und zum Handel über Dalmatien, aber auch Epirus, s. LUCA, *Greek and Aromanian Merchants*, hier auch zur Rolle der Familienkompanie der epirotischen Händler Nikolaos Karagiannis und Andreas Koutinas (Cottoni) im Handel des 17. Jh.s zwischen Siebenbürgen und Venedig, zu den Beziehungen mit den herrschaftlichen Behörden der Moldau, der Walachei, von Siebenbürgen und die Zusammenarbeit mit vergleichbaren familiären Unternehmen ihrer Landsleute (z. B. von Stephen Baboulaos oder Baboulas u. seines Sohnes Markos u. a. aus Ioannina). Im Artikel gibt es zudem zahlreiche Daten über die Netzwerke epirotischer Partnerschaften (partnerships) in den Fürstentümern im südosteuropäischen Binnenland, in Split oder anderswo an den dalmatinischen Küsten und in Venedig. Viele Beispiele und reichhaltige bibliographische Angaben finden sich bei: Gheorghe LAZĂR, *Pepano. O familie de negustori greci în Țara Românească. Considerații istorice și genealogice* [Pepano. Une famille de marchands grecs en Valachie. Considérations historiques et généalogiques], in: Violeta BARBU (Hg.), *In honorem Paul Cernovodeanu*. București 1998, 431–448; Gheorghe LAZĂR, „De la boutique à la terre“. *Les marchands „grecs“ et leur stratégies d’insertion sociale (Valachie, XVII^e siècle)*, *Studii și Materiale de Istorie Medie* 26 (2008), 51–67; SEIRINIDOU, *Έλληνες στη Βιέννη*, 31–124.

auch im Fall anderer Partnerschaftsformen, unter denen der erweiterte etablierte interregionale Handel des 18. und 19. Jahrhunderts betrieben wurde.

In den neuen Handelszentren und -messen kamen sie normalerweise auch mit eigenen Landsleuten in Kontakt. Auf diese Weise entstanden erste Formen von Netzwerken. Der niedergelassene bzw. etablierte Händler fungierte entweder als Handelsvertreter oder in der Rolle des Verkaufsvertreters, des Spediteurs (spedizionere), des Handelskorrespondenten²⁸⁸ oder Maklers (sensale),²⁸⁹ oder später des *commissionario*, durch die Sekretäre/Assistenten (segretario/cancelliere²⁹⁰, Handelssekretäre/Schriftführer) unterstützt und begann, sich in den für den Handel wichtigsten Städten, wie den oben genannten, niederzulassen. Allmählich entwickelten sich Familienunternehmen, deren Zentrale sich gewöhnlich in einer der wichtigsten Handelsstädte West-, Mittel- oder Osteuropas befand und unter der gleichen Partnerschaftsform oder in Form einer Handelsagentur mit Landsleuten in wichtigen Handelsstädten des vermutlich osmanischen Ostens zusammenarbeitete. Die Unternehmen bestanden aus zwei bis maximal fünf Teilhabern, miteinander verbunden durch enge oder erweiterte (koumbariá) Familienbände.²⁹¹ Im langen 18. Jahrhundert, besonders ab der zweiten Hälfte, entwickelten sich die kleinen Ein-Personen-Unternehmen oder Familiengesellschaften zu Partnerschaften mehrerer Unternehmen mit Geldgebern (manchmal als stille Teilhaber [socii taciti]), die in mehr als eine Firma oder auch in Schiffe und Schifffahrtsgesellschaften investierten. Es handelt sich um die *società in accomandita*, in denen die Geldgeber/Investoren stille und die anderen Partner aktive Teilhaber waren. Die kommerziellen Gesellschaften/Partnerschaften hatten eine Lebensdauer von drei bis sechs Jahren; dann wurden sie in der Regel aufgelöst oder mit der gleichen Kapitaldecke, den gleichen Partnern oder auch anderen Partnern neu zusammengesetzt, je nach Entwicklung des Vertriebsnetzes. Unternehmen wuchsen auch in Form von informellen Aktiengesellschaften.²⁹² Zahlreiche *società in accomandita*, in Zusammenarbeit mit einer Zahl kleinerer Handels- und Handwerkspartnerschaften und unter der Schirmherrschaft von zwei bis drei größeren Gesellschaften, machten die Organisation der Produktion und des Vertriebs von roten Baumwollgarnen in der Gegend von Agia und besonders von Ampelakia in Thessalien aus. Insbesondere der zuletzt genannte Fall mit einer Lebensdauer (mit Ausarbeitung von Firmenstatuten, Auflösungen u. Neuzusammensetzungen) von bis zu über 50 Jahren (Ende des 18., Beginn des 19. Jh.s) entsprach dem Modell einer frühindustrialisierten Produktion und dem in Mitteleuropa verbreiteten Produktvertrieb. Sitz der Gesellschaft war Ampelakia und das Unternehmens- und Finanzzentrum befand sich in Wien, dessen Handelsgericht die Statuten der Gesellschaft genehmigte. Das Unternehmen stützte sich also auf osmanische

²⁸⁸ LIATA, G. A. Melos Trading Network, 140ff.

²⁸⁹ Ich verwende die italienischen Begriffe, zumal in der untersuchten Zeitperiode das Italienische und erst in zweiter Linie das Griechische die *lingua franca* im Handel auf dem Balkan war.

²⁹⁰ Ebd., 169–175.

²⁹¹ KATSIARDI-HERING, Christian and Jewish Ottoman Subjects, passim, dort mit Bibliographie.

²⁹² DIES., La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 2, 399–432.

Staatsbürger, wurde aber auf der Basis des österreichischen Handelsrechts betrieben.²⁹³ Der Bankrott der Bank von Wien im Jahre 1811 ist schließlich als eine der Ursachen für den Verfall der frühindustriellen Ampelakia-Unternehmung zu benennen.²⁹⁴

Dass sich die Versicherungsgesellschaften zur Kontrolle von Risiken vor allem bei Seereisen auf die Kooperation mehrerer Partner in Form von Aktien stützten, war eine weitere Entwicklung. Während bei Familienunternehmen die Familienbande und die gemeinsame Herkunft der gemeinsame Nenner waren, ging es in diesen Unternehmen in erster Linie um die Macht des Kapitals. Somit gab es häufiger Zusammenschlüsse von aus Südosteuropa stammenden griechisch-orthodoxen Finanziers, die sich in ihren neuen Handelsorten niedergelassen hatten, mit Armeniern, Italienern, Österreichern, Juden und anderen. Gewöhnlich wickelten *negozianti* (Großhändler) ab dem späten 18. Jahrhundert auch Bankgeschäfte ab, wie die Ausstellung von Wechseln, den Devisenhandel und Devisenvorauszahlungen (*sconti di piazza*) usw. Eine Möglichkeit weiterer Gewinne boten die Währungsdifferenzen und die Berechnung der Wechselrate pro Periode und Region.²⁹⁵ Ein sehr gut erforschtes derartiges Wechsel-Netzwerk stellt das gemischte Handelsbank-Netzwerk über Land und See des Epiroten Stavros Ioannou – dessen Archiv ist erhalten geblieben –, des Vaters von Georgios Stavrou, der im Jahre 1841 die Nationalbank von Griechenland gründete, dar.²⁹⁶

5.2 Südosteuropäische Kaufleute und Handelskompanien im internationalen und interregionalen Handel

Die bisherige Analyse wäre unvollständig, wenn nicht der gesamte interregionale Handel mit einbezogen würde in die Handelsnetzwerke und die Diaspora. Wie bereits dargelegt, basierte der südosteuropäische Handel ganz wesentlich auf einer gewissen Flexibilität hinsichtlich der (grenzüberschreitenden) geschäftlichen Mobilität, also auf Migration²⁹⁷ sowie auf den Diasporamitgliedern. Die hier zu beobachtenden griechisch-orthodoxen Händler und Armenier kamen grundsätzlich aus Südosteuropa. Die jüdischen Kaufleute wiederum agierten, zumindest bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts und abgesehen von nur wenigen Ausnahmen, primär innerhalb des Osmanischen Reiches.²⁹⁸ Die restriktiven Maßnahmen der mitteleuropäischen

²⁹³ DIES., *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής*; DIES., *The Allure of Red Cotton Yarn, and How it Came to Vienna. Associations of Greek Artisans and Merchants Operating between the Ottoman and Habsburg Empires*, in: FAROQHI/VEINSTEIN (Hgg.), *Merchants in the Ottoman Empire*, 97–131.

²⁹⁴ Interessantes Beispiel von frühindustrieller Aktivität und eines Netzwerks, das von den bulgarischen Provinzen bis nach Bukarest und Moskau reichte, bes. in Bezug auf Seide, s. den Fall des Christo Račkov: IANEVA, *The Commercial Practices*.

²⁹⁵ Eftychia LIATA, „Φλωρία δεκατέσσερα στένονν γρόσια σαράντα“. Η κυκλοφορία των νομισμάτων στον ελληνικό χώρο, 15ος–19ος αι. [„Vierzehn Goldstücke sind vierzig Piaster“. Der Geldumlauf im gr. Raum, 15.–19. Jh.]. Athen 1996.

²⁹⁶ Siehe hierzu oben, Anm. 113.

²⁹⁷ KATSIARDI-HERING, *Migrationen von Bevölkerungsgruppen in Südosteuropa*.

²⁹⁸ Snežka PANOVA, *Die Anwendung des Handelsrechtes der jüdischen Kaufleute im Osmanischen Reich im 16. und 17. Jahrhundert*, *Österreichische Osthefte* 31 (1989), H. 3, 348–365.

Mächte ihnen gegenüber erschwerten es ihnen, Handelsniederlassungen in diesen Ländern einzurichten.²⁹⁹ Mit den Reformen Josephs II., die mit dessen Toleranzdikt (1781) einsetzen, änderte sich das Klima allmählich. So erscheinen kurz nach dem dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts auch viele jüdische Sephardim osmanischer Untertanenschaft in den österreichischen Ländern.³⁰⁰ Bereits im 18. Jahrhundert (nach dem Vertrag von Toskana, 1747) siedelten sich jüdische Kaufleute aus Livorno und den nordwesteuropäischen Ländern in Thessaloniki an und integrierten auf diese Weise die Stadt in das breitere Handelsnetzwerk des Mittelmeers und nicht allein in ihr eigenes Netzwerk.³⁰¹

Abgesehen von kurzzeitigen Beispielen Venedigs ab dem 15. Jahrhundert sowie von Livorno und Ancona im 16. Jahrhundert ist die Schaffung dauerhafter fester Kaufmannsiedlungen (*paroikiai*)³⁰² in Südosteuropa in erster Linie ein Phänomen des langen 18. Jahrhunderts. Die Ansiedlung südosteuropäischer Kaufleute in den Ländern West-, Mittel- und Osteuropas und die Schaffung entsprechender Gemeindestrukturen war das Ergebnis von Angebot und Nachfrage: So bestand im Westen eine Nachfrage nach wie auch das Angebot von Produkten aus dem Osten und umgekehrt, vornehmlich als Folge einer aktiven staatlichen Einwanderungspolitik der Gastländer, die im 18. Jahrhundert gezielt besonders Kaufleute aus Südosteuropa anwarben. Der Gewährung von Privilegien folgte der Aufbau sozialer Strukturen, von Bruderschaften (*Sc[u]olle/Confraternità*) bis hin zu Gemeinden (*comunità*), letzteres allerdings erst später.³⁰³ Hier bildeten sich soziale und politische Zentren und sehr bald auch Interessenvertretungen der Immigranten aus. Diese basierten auf landsmannschaftlicher und/oder ethnonationaler Grundlage und wurden zu einem relevanten Gesprächspartner der Behörden, aber auch zu einem Anlaufpunkt für Versammlungen

²⁹⁹ Nur 19 Juden osmanischer Untertanenschaft wurden bei der Volkszählung von 1766–1767 in Wien erfasst und 32 in einer weiteren von 1825: SEIRINIDOU, *Έλληνες στη Βιέννη*, 47.

³⁰⁰ Felicitas HEIMANN-JELINEK/Gabriele KOHLBAUER-FRITZ/Gerhard MILCHRAM (Hgg.), *Die Türken in Wien. Geschichte einer jüdischen Gemeinde*. Wien 2010 (Ausstellungskatalog, Jüdisches Museum der Stadt Wien); BRAUDE, *Christians, Jews, and the Myth of Turkish Commercial Incompetence*, 232–238.

³⁰¹ KATSIARDI-HERING, *Christian and Jewish Ottoman Subjects*, 423–425.

³⁰² Zur Entwicklung der Geschichtsschreibung in Bezug auf das Phänomen der Niederlassungen (*παροικίες*) und der Diaspora s. Olga KATSIARDI-HERING, *Από τις „Ελληνικές κοινότητες του εξωτερικού“ στην ιστοριογραφία του μεταναστευτικού φαινομένου (15ος–19ος αι.)* [Von den „griechischen Gemeinden des Auslands“ zur Historiographie des Emigrationsphänomens (15.–19. Jh.)], in: Patschalis KITROMILIDES/Triantafyllos SKLAVENTIS (Hgg.), *Ιστοριογραφία της νεότερης και σύγχρονης Ελλάδας (1833–2002)*, Πρακτικά του Δ' Διεθνούς συνεδρίου 29 Οκτ.–3 Νοεμ. 2002 [Historiographie des neueren u. zeitgeschichtlichen Griechenland (1833–2002). Akten des 4. internationalen Kongresses 29. Okt.–3. Nov. 2002]. Athen 2004, 223–249; DIES., *Greek Merchant Colonies in Central and South-Eastern Europe in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, in: Victor ZAKHAROV/Gelina HARLAFTIS/Olga KATSIARDI-HERING (Hgg.), *Merchant Colonies in the Early Modern Period*. London u. a. 2012, 127–140; s. a. die reichhaltige Literatur, aufgenommen in der online-Datenbank Bibliography of the Greek Diaspora, <<http://diaspora.arch.uoa.gr/main/index.php>>.

³⁰³ Zur Typologie der verschiedenen Organisationsformen der Gemeinden s. KATSIARDI-HERING, *Αδελφότητα, Κομπανία, Κοινότητα*.

der Einwanderer. Eine besondere Organisationsform besaßen die in Siebenbürgen und den östlichen ungarischen Provinzen ansässigen Handelskompanien (*compagnie*), gerade im langen 18. Jahrhundert. Es handelte sich um kommerzielle Vereinigungen, die auf althergebrachten Organisationsstrukturen in Siebenbürgen und im Raum der Walachei basierten. Die Händler organisierten sich hier in Form gemeinsamer Interessenvertretungen gegenüber den Behörden und vor allem, um sich der starken Konkurrenz der Siebenbürger Sachsen, so im Falle der Städte Hermannstadt und Kronstadt, zu erwehren. Die siebenbürgischen Behörden und die Habsburger gingen dazu über, den Griechisch-Orthodoxen Privilegien zu gewähren. Da die meisten dieser Migranten aus dem breiten epirotischen, makedonischen, thessalischen und thrakischen Raum stammten, gingen die Migranten zur Einrichtung von für sie bindenden Statuten in Bezug auf Verwaltung, Kontrolle und Unternehmung über,³⁰⁴ sodass sie vereint allen Herausforderungen begegnen konnten, die auf jeden einzelnen in seinem Handelsunternehmen zukamen.

5.3 Begriffsgeschichtliche Betrachtungen zum „Balkan Orthodox Merchant“

Ich denke, dass uns der derzeitige Forschungsstand samt der dazugehörigen reichen Literatur erlaubt, die Bedeutung des von Stoianovich eingebrachten „Conquering Balkan Orthodox Merchant“ (vgl. Kap. 3.2) neu zu bestimmen. Die meisten Historiker werden mit den Sammelbegriffen „Greco“, „Greek“, „Grieche“ oder *Grecci non uniti* „schismatische Griechen“ konfrontiert und schlussfolgern, dass der Begriff bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht dem ethnischen Griechen, sondern dem Orthodoxen zugeschrieben wurde.³⁰⁵ So vereinfachend es ist, dem Begriff „Grieche“ lediglich eine nationale Bedeutung beizumessen, so gilt dies aus meiner Sicht hinsichtlich des Untersuchungszeitraums auch für eine lediglich religiöse Zuschreibung. Der Grund für die Verwirrung liegt sowohl in den Quellen als auch im Einfluss zeitgenössischer griechischsprachiger Bücher wie Schulbücher und in der Bedeutung griechischer Bildungstraditionen, die zu dieser Zeit auf dem Balkan weit verbreitet waren. Er liegt aber ebenso im griechisch-orthodoxen Patriarchat von Konstantinopel begründet, zu dem insbesondere emigrierte osmanische Untertanen gehörten, die sich in Westeuropa, in den habsburgischen Ländern, in den Donaufürstentümern und Südrussland niederließen. Für Venedig, wo sich diese Sammelbegriffe neben griechisch-orthodoxen Händlern auch oft auf andere bezogen, lässt sich dies ähnlich erklären.³⁰⁶

³⁰⁴ CİCANCİ, *Comaniile grecești din Transilvania*; Despoina-Eirini TSOURKA-PAPASTATHI, *Η ελληνική εμπορική κομπανία του Σιμπιού Τρανσυλβανίας 1636–1848. Οργάνωση και δικαιο* [Die gr. Handelskompanie in Hermannstadt Siebenbürgen 1636–1848. Organisation u. Recht]. Thessaloniki 1994.

³⁰⁵ Marta BUR, *Handelsgesellschaften-Organisationen der Kaufleute der Balkanländer in Ungarn im 17.–18. Jh.*, *Balkan Studies* 25 (1984), H. 2, 267–307.

³⁰⁶ Chryssa MALTEZOU, *Οι Έλληνες μέτοικοι στη Βενετία μετά την Άλωση. Ταυτότητα και εθνική συνείδηση* [Die gr. Ansiedler in Venedig nach dem Fall von Konstantinopel. Identität u. nationales Bewusstsein], *Thesaurismata* 35 (2005), 175–184; Mathieu GRENET, *La fabrique communautaire. Les Grecs à Venise, Livourne et Marseille, v. 1770–v. 1830*. Roma 2016, 19–100.

Die Nationalhistoriographien betonen bis zu Beginn der 1960er Jahre, häufig auch noch danach, die Rolle der betreffenden Händler im Vertrieb des interregionalen südosteuropäischen Handels. Die bestehende Unklarheit wird durch folgende Punkte hervorgerufen: a) durch die jeweils dominierende Handelssprache, die für den Küstenhandel recht häufig Italienisch oder Griechisch, gemischt mit vielen Idiomen der italienischen Handelssprache ist; für den Handel im Binnenland ist es Griechisch, und b) durch die uns zur Verfügung stehenden Quellen. Letztere betreffen:

I.) die Verwaltungsebene: a) italienische, habsburgische, besonders russische Quellen in Bezug auf das Betreiben von Handelsunternehmen und Gemeinden von aus Südosteuropa stammenden Ethnien sowohl auf der italienischen Halbinsel als auch in der Habsburgermonarchie sowie hinsichtlich osmanischer Handelsquellen, wie z. B. diejenigen, die Svetlana Ivanova untersuchte. In diesen werden Kaufleute unterschiedlich benannt: „Rum‘, ‚Srf‘, ‚Bulgar‘, ‚Armeni‘, ‚Yahud‘, ‚Eflâk‘, which can be translated by the modern ethnonyms ‚Greek‘, ‚Serb‘, ‚Bulgarian‘, ‚Armenian‘, ‚Jew‘, ‚Wallachian“³⁰⁷, wobei „Rum‘ sich auf die Griechen bezieht“³⁰⁸ b) Privilegien von Seiten der Aufnahmeländer für die immigrierenden Kaufleute: Ihnen wurden Genehmigungen zum Bau orthodoxer Kirchen, Gemeinden und Schulen erteilt; diese Texte wurden in deutscher oder italienischer Sprache abgefasst und in der Regel gleichzeitig ins Griechische oder Kirchenslawische übersetzt.³⁰⁹ Dieser Gruppe können wir die Statuten von Bruderschaften, der Gemeinden, der Handelskompanien zuordnen – wie beispielsweise der *companiile grecești/compagnia graecorum* in Siebenbürgen³¹⁰ –, die auf Latein oder Griechisch verfasst wurden. Die Gemeindestatuten wurden auf

³⁰⁷ IVANOVA, Minorities All Around, 355f.

³⁰⁸ DIES., Το καθεστώς των Ελλήνων εμπόρων, 22f. Die Bibliographie zur Bedeutung des Begriffs „Rum“/Ρομῶς/Ρωμαῖος im Vergleich zu „Roman“ – die traditionelle Bezeichnung römischer Untertanen des Oströmischen (später Byzantinischen) Reiches – ist sehr groß und sprengt die in dieser Einheit untersuchten Daten; mehr darüber s. Olga KATSIARDI-HERING u. a. (Hgg.), Ἑλλην, Ρωμηός, Γραικός. Συλλογικοί προσδιορισμοὶ καὶ ταυτότητες [Hellene, Romäer, Grieche (Γραικός). Kollektive Identifikationen u. Identitäten]. Athen 2018.

³⁰⁹ Giuseppe STEFANI, I Greci in Trieste nel settecento. Trieste 1960. Ich verweise hier beispielhaft auf die Privilegien zur Niederlassung orthodoxer Christen in Triest von 1751 (s. ebd. aber auch Costituzioni e capitoli preliminari della nostra Chiesa da erigersi in Trieste sotto l’invocazione della Santissima Trinità e San Nicola [auch auf Gr.]. Trieste 1784) sowie auf die Privilegien für beide orthodoxen Gemeinden in Wien von 1784; s. zu Letzterem Sofronios EFSTRATIADIS, Ο εν Βιέννη Ναός του Αγίου Γεωργίου και η κοινότης των Οθωμανών υπηκόων [Die Kirche des Hl. Georg u. die Gemeinde osm. Untertanen in Wien]. Athen 1997 (neue kommentierte Aufl.); SEIRINIDOU, Ἑλληνες στη Βιέννη; Max-Demeter PEYFUSS, Balkanorthodoxe Kaufleute in Wien. Soziale und nationale Differenzierung im Spiegel der Privilegien für die griechisch-orthodoxe Kirche zur heiligen Dreifaltigkeit, *Österreichische Osthefte* 17(1975), 258–268; Anna RANSMAYR, Untertanen des Sultans oder des Kaisers. Struktur und Organisationsformen der beiden Wiener griechischen Gemeinden von den Anfängen im 18. Jahrhundert bis 1918. Göttingen 2018.

³¹⁰ Die Literatur hierzu ist sehr umfangreich; eine Auswahl: MAVROEIDI, Συμβολή στην ιστορία της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας; Cornelia PAPACOSTEA-DANIELOPOLU, Organizarea și viața culturală a companiei „Greceștii“ din Brașov (sfârșitul secolului al XVIII-lea și prima jumătate a secolului al XIX-lea) [Organisation et vie culturelle de la Compagnie „grecque“ de Brașov (fin du XVIII^e et

Griechisch, Deutsch oder/und Italienisch verfasst (sie konnten demnach dreisprachig sein), wenn es sich um aus dem heutigen Griechenland stammende Bevölkerungsgruppen handelt; Serbisch und Deutsch/Kirchenslawisch/Italienisch kam zur Anwendung bei Menschen aus serbischen Siedlungsgebieten des Osmanischen Reichs, vor allem bei jenen, die verstreut im Kern des Königreichs Ungarn³¹¹ und im Banat von Temeswar³¹² siedelten; Volkszählungen auf staatlicher wie lokaler Ebene³¹³ in Bezug auf niedergelassene Kaufleute aus Südosteuropa in der Habsburgermonarchie, aber auch in Siebenbürgen und manchmal auch in den Donaufürstentümern.

II.) Quellen privater Händler: Handelskorrespondenz (*copia lettere*), Handelsbücher mit doppelter Buchführung (*scrittura doppia*), d.h. *cassa*, *giornale*, *maestro*, Quittungen (*fat-ture*), Versicherungsverträge (Polizze), Unternehmensverträge und Statuten von Handelsgesellschaften, aber auch gedruckte kaufmännische Handbücher.³¹⁴ In diesen Quellen, beson-

première moitié du XIX^e siècle)], *Studii Istorice Sud-Est Europei* 1 (1974), 159–211; KATSIARDI-HERING, *La presenza dei Greci a Trieste*, Bd. 1, 95–182; DIES., *Αδελφότητα, Κομπανία, Κοινότητα* (mit den Statuten der Handelskompanie von Miskolc 1801); Nadya DANOVA/Varban TODOROV, *Ελληνικά έγγραφα από το αρχείο της πόλης Μίσκολτς (Ουγγαρία)* [Gr. Dokumente aus dem Archiv der Stadt Miskolc (Ungarn)], in: John M. FOSSEY/Jacques MORIN (Hgg.), *Proceedings of the First International Congress on the Hellenic Diaspora*. Bd. 1: From 1453 to Modern Times. Amsterdam 1991, 167–189; PEYFUSS, *Balkanorthodoxe Kaufleute*; SEIRINIDOU, *Έλληνες στη Βιέννη*, 281–304.

³¹¹ Die starke Präsenz serbischer Ansiedler und Gemeinden in vornehmlich ungarischen Provinzen hängt nicht immer mit kaufmännischer Aktivität zusammen, sondern in der allmählichen Massenmigration serbischer Bevölkerungsgruppen im Rahmen auch der Besiedlungspolitik der habsburger Behörden; FÜVES, *Οι Έλληνες της Ουγγαρίας*; Noel MALCOLM, *The „Great Migration“ of the Serbs from Kosovo (1690)*. History, Myth and Ideology, in: Oliver Jens SCHMITT/Eva Anne FRANTZ (Hgg.), *Albanische Geschichte. Stand und Perspektiven der Forschung*. München 2009, 225–251.

³¹² Benjamin LANDAIS, *Habsburg's State and the Local Orthodox Elite. The Case of the Banat of Temesvár (1750–1780)*, in: Harald HEPPNER/Eva POSCH (Hgg.), *Encounters in Europe's Southeast. The Habsburg Empire and the Orthodox World in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. Bochum 2012, 109–120.

³¹³ Olga KATSIARDI-HERING, *Grenz-, Staats-, Gemeindekonstruktionen in der Habsburgermonarchie. Identitätendiskurs bei den Menschen aus dem Süden*, in: Maria OIKONOMOU/Maria A. STASSINOPOULOU/Ioannis ZELEPOS (Hgg.), *Griechische Dimensionen südosteuropäischer Kultur seit dem 18. Jahrhundert. Verortung, Bewegung, Grenzüberschreitung*. Wien u. a. 2011, 231–252; Ikaros MANTOUVALOS, *Conscriptiones Graecorum in Eighteenth-Century Central Europe. Crossing Borders. The Sociocultural Identification of Migrants from the Balkans to Hungarian Territories*, in: HEPPNER/POSCH (Hgg.), *Encounters in Europe's Southeast*, 121–134; Jovan PEŠALJ, *The Mobility Control of the Ottoman Migrants in the Habsburg Monarchy in the Second Half of the Eighteenth Century*, in: ebd., 55–64.

³¹⁴ Triantafyllos SKLAVENTITIS, *Τα εμπορικά εγχειρίδια της Βενετοκρατίας και Τουρκοκρατίας και η „Εμπορική Εγκυκλοπαίδεια“ του Νικολάου Παπαδοπούλου* [Handelshandbücher der venez. u. der türk. Herrschaft u. die „Emporiki Egkyklopaedia“ („Handelszyklopädie“) von Nikolaos Papadopoulos]. Athen 1991 (= Supplementum v. *Μνήμων* 5 [1991]). Zahlreiche dieser historischen Nachschlagewerke mit hohem Quellenwert wurden von der Universitätsbibliothek der Nationalen und Kapodistrias-Universität Athen digitalisiert <<http://www.lib.uoa.gr/syloges/psi-fiakes-syloges/katoptron-ellinomnimon.html>> und sind am Laboratory for the Electronic Processing of Historical Archives (Uni Athen) <<http://hellinomnimon.eu.org/index.php/projects/hellinomnhmon>> einseh-

ders in der Geschäftskorrespondenz, dominiert die griechische Sprache,³¹⁵ zumindest in der Mehrheit der uns erhalten gebliebenen und bislang bearbeiteten Quellen, ansonsten haben wir es mit der jeweiligen Sprache des Aufnahmelandes zu tun, sobald die Integration nach einer Weile Realität wird. Die Sprache ist wiederum nicht immer ein hinreichender Beweis für die vermeintliche „Nationalität“ des Händlers, sie lässt jedoch Aufschluss über das entsprechende Handels- und Kommunikationsnetzwerk zu. Die Verwirrung steigt, wenn manche Historiker versuchen, in mit Nationalitäten konnotierten Begriffen Vereinigungen oder Gruppierungen zu erkennen, die erst ab dem 19. Jahrhundert, der Gründung von Nationalstaaten in Südosteuropa, existierten. Erschwert wird dies durch quellengestützte Selbstbezeichnungen von Händlern: Sie bezeichnen sich in der Regel als „Griechen“ oder „Romäer/Romii“,³¹⁶ zumindest diejenigen, die aus dem südlichen Teil Südosteuropas stammten, der dem breiteren griechischen Kulturraum angehörte und heute weitgehend mit dem griechischen Staatsgebiet deckungsgleich ist, aber auch diejenigen aus Regionen des heutigen Südalbanien (hauptsächlich Moschopolis/Voskopolje)³¹⁷ oder aus der ehemaligen jugoslawischen Republik Makedonien (heute Nordmakedonien) Klisura/Kleisoura und Monastir (Bitola).³¹⁸ Eigen- oder Fremdbezeichnungen wie „Arvaniten“ erfordern daher bezüglich der Gruppenzuordnung oftmals eine besondere Aufmerksamkeit.³¹⁹

bar; Eftychia LIATA, Με „μυστικές γραφές“ και „τίμιες“. Οι εντιμότατοι πραγματευτές αλληλογραφούν και νεγκοσιάρουν τον 18ο αι. [Mit „geheimen“ u. „ehrlichen Schriften“. Die geehrten Kaufmänner korrespondieren u. verhandeln im 18. Jh.], *Μεσαιωνικά και Νέα Ελληνικά* 8 (2006), 303–316.

³¹⁵ Aus der reichhaltigen Literatur: Dumitru LIMONA, Catalogul documentelor grecești din Arhivele Statului din orașul Brașov [A Catalogue of Greek Documents in the State Archives of the Brașov City]. București 1958; Nadia DANOVA, Αρχείο του Κωνσταντίν Γεωργιέφ Φώτεινοφ [Archiv des Konstantin Georgiev Fotinov]. Bd. 1: Ελληνική Αλληλογραφία. Arhiv na Konstantin Georgiev Fotinov, Grtska korespondentsia [Gr. Korrespondenz. Archiv des Konstantin Georgiev Fotinov]. Sofija 2004; ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ, Από το Μοναστήρι στην Πέστη, 125–130.

³¹⁶ CARRAS, Εμπόριο, Πολιτική και Αδελφότητα; DERS., Community for Commerce. An Introduction to the Nezhin Greek Brotherhood Focusing on Its Establishment as a Formal Institution in the Years between 1692 and 1710, in: ΖΑΧΑΡΟΒ/ΗΑΡΛΑΦΤΙΣ/ΚΑΤΣΙΑΡΔΙ-ΗΕΡΙΝΓ (Hgg.), Merchant Colonies, 141–156; COTOVANU, Migrations et mutations identitaires.

³¹⁷ Max-Demeter PEYFUSS, Die Druckerei von Moschopolis, 1731–1769. Wien ²1996; Μοσχόπολις. Διεθνές συμπόσιο [Moschopolis. Internationales Symposium]. Thessaloniki 31. Okt.–1. Nov. 1996. Thessaloniki 1999.

³¹⁸ Nikolaos ΣΙΟΚΙΣ, Η παροικία των Κλεισουραίων στο Ζέμουν (Σεμλίνο). Αμφίδρομες σχέσεις με τον γενέθλιο τόπο [Die Gemeinde der Kleisouräer in Zemun (Semlin). Wechselseitige (bidirektionale) Beziehungen mit dem Geburtsort], in: Konstantinos DIMADIS (Hg.), Πρακτικά Ε' Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Νεοελληνικών Σπουδών, „Συνέχειες, ασυνέχειες, ρήξεις στον ελληνικό κόσμο (1204–2014). οικονομία, κοινωνία, ιστορία, λογοτεχνία“ [Akten, 5. europäischer Kongress Neugriechischer Studien, „Kontinuitäten, Diskontinuitäten, Brüche in der griechischen Welt (1204–2014). Wirtschaft, Gesellschaft, Geschichte, Literatur“]. Athen 2015, 425–447; eine gute Analyse in ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ, Από το Μοναστήρι στην Πέστη, 92–107.

³¹⁹ GRADEVA, Villagers in International Trade, 306–310; Evangelos N. KYRIAKOUDIS, The Original Founders' Inscription and Frescoes in the Church of the Nativity at Arbanasi in Bulgaria, *Cyrrillic-methodianum* 8–9 (1984–1985), 319–338.

Die Unsicherheit um den Begriff „Grieche“ verschwindet ab dem späten 18. Jahrhundert, als es zu einer Teilung der orthodoxen Gemeinden, vornehmlich in der Habsburgermonarchie, kam³²⁰ und serbisch- wie griechischsprachige Orthodoxe sich in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung ihrer Gemeinden und Kirchen trennen.³²¹ Zur Stärkung einer nationalen Identität trugen die Aufklärung, die Französische Revolution und besonders die Einrichtung von Schulen in der Diaspora – nicht nur zur Bedürfnissicherung von aus dem Osmanischen Reich eingewanderten Personen, sondern auch eingerichtet auf Empfehlung und Anordnung der kaiserlichen staatlichen Behörden – bei.³²² Dennoch und obwohl anderssprachig, spalteten sich die aus dem Pindosgebirge stammenden Aromunen (Walachen) trotz existierender interner Konflikte im 19. Jahrhundert (insbes. in Pest) in den Kommunalverwaltungen der Gemeinden und Kirchen nie von den Griechen ab. Ihre gemeinsamen Handelsunternehmen, Handelsnetzwerke,³²³ die gemeinsamen kulturellen Wurzeln zeigen sich in den engen familiären Bindungen und ihren Stiftungen und Spenden für ihre Heimatorte in Epirus, Makedonien, Thessalien³²⁴ selbst nach der Gründung des griechischen Nationalstaates (deutliche Beispiele sind die Wohltäter Sina, Zappas, Averof u. a.).

6 Resümee

Aus der bisherigen Analyse können wir schlussfolgern, dass für die Handelsnetzwerke die regionale Bindung und die „micro-“ und „macrodistricts“ von herausragender Bedeutung waren. Mit dem Händler und seinen lokalen wie familiären Verbindungen als treibender Kraft können wir für den Untersuchungszeitraum die Unternehmensnetzwerke paradigmatisch (und vereinfachend) wie folgt unterteilen: a) Das Netzwerk ragusanischer Unternehmer, das sich in der oben beschriebenen imaginären Region bewegt. b) Die Netzwerke von aus Epirus (und den heutigen südalbanischen Gebieten) stammenden Kaufleuten. Die Formen dieser Netzwerke sind vielfältig und überlagern sich zuweilen: Kaufleute aus Epirus bildeten ein Netzwerk in der imaginären Region; sie exportierten Waren aus ukrainischen Gebieten und den Donaufürstentümern und importierten Güter über epirotische oder dalmatinische Handelshäfen nach Venedig. Epirotische Händler schlossen sich aber auch mit Händlern der Peloponnes zusammen, die ihren Sitz in Venedig und insbesondere im Triest

³²⁰ Olga KATSIARDI-HERING/Ikafos MADOUVALOS, The Tolerant Policy of the Habsburg Authorities Towards the Orthodox People from South-Eastern Europe and the Formation of National Identities (18th–Early 19th Century), *Balkan Studies* 49 (2014), 5–34.

³²¹ Costituzioni e capitoli preliminari, 5.

³²² Olga KATSIARDI-HERING, Southeastern European Migrant Groups between the Ottoman and the Habsburg Empires. Multilateral Social and Cultural Transfers from the Eighteenth to the Early Nineteenth Centuries, in: HEPPNER/POSCH (Hgg.), *Encounters in Europe's Southeast*, 154–162.

³²³ MANTOUVALOS, *Μεταναστευτικές διαδρομές*.

³²⁴ Siehe mit ausgewählter Literatur KATSIARDI-HERING, *Christian and Jewish Ottoman Subjects*, 431–433; Dimitris ARVANITAKIS (Hg.), *Το φαινόμενο του ευεργετισμού στη νεότερη Ελλάδα* [Das Phänomen der Wohltätigkeit im neueren Griechenland]. Athen 2006.

des langen 18. Jahrhunderts hatten.³²⁵ Gerade in dieser Zeit kreuzte das Netzwerk der Epiroten oft das c) makedonische, aber auch das thessalische (von Kastoria, Kozani, Siatista, Kleisoura, Monastir/Bitola, Thessaloniki, Serres, Meleniko/Melnik, Ampelakia, Agia, Pilion usw.) Netzwerk; beide reichten über wichtige Handelsstationen in Südosteuropa bis in die Habsburgermonarchie und nach Siebenbürgen. Ihre zentralen Niederlassungen befanden sich in Wien, Pest, Miskolc³²⁶ (insbes. für die aus Moschopolis stammenden) und anderen ungarischen Städten.³²⁷ d) Die Netzwerke bulgarischer Kaufleute entwickelten sich entweder rund um den ragusanischen Handel oder ab dem späten 18. und im frühen 19. Jahrhundert um die Donau und sie orientierten sich in Richtung Konstantinopel. Darin spielten auch griechische Händler eine aktive Rolle.³²⁸ e) Das peloponnesische Schifffahrtsnetzwerk verband Unternehmen aus Missolongi, Bewohner der Ionischen und der Saronischen Inseln, besonders von Spetses, sowie Händler aus Kreta und Smyrna.³²⁹ f) Das Schifffahrts- und Bankennetzwerk von Chios war das stabilste und langlebigste.³³⁰ Es umfasste das gesamte Mittelmeer, das Schwarze Meer, um sich dann im 19. Jahrhundert nach England und Übersee, Amerika und Asien auszudehnen. Es war ein global agierendes Netzwerk.

Ersichtlich wird, dass sich die Welten der Händler aus Südosteuropa wiederholt mit kleineren wie größeren Märkten verflochten. Der unscheinbare Eseltreiber, Fuhrmann oder Handelssekretär, der ein Ausbildungsverhältnis³³¹ bei einem Händler begann, konnte oft

³²⁵ Zahlreiche Studien hierzu wurden bereits oben erwähnt. Eine Auswahl findet sich bei KREMMYDAS, *Ιστορία του ελληνικού εμπορικού οίκου της Βενετίας*; KATSIARDI-HERING, *La presenza dei Greci a Trieste*, Bd. 2, 421–423, 562–568.

³²⁶ IKAROS MANTOUVALOS, *The Road to Integration. Latitude and Prospects for the Greek Orthodox Community in Eighteenth-Century Miskolc*, *Modern Greek Studies Yearbook* 30/31 (2014/2015), 23–36.

³²⁷ MANTOUVALOS, *Μεταναστευτικές διαδρομές*; DERS., *Από το Μοναστήρι στην Πέστη* (analytisch u. schematisch die Netzwerke des Unternehmens „Mantzos u. Manos“ aus Monastir/Bitola betreffend); PAKONSTANTINOU, *Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις στην Κεντρική Ευρώπη*, 63–90, Karten 2, 4. Eine elektronische Darstellung dieser Netzwerke bietet die PowerPoint-Präsentation *Οι Μακεδόνες στη διασπορά* [Die Makedonen in der Diaspora], abrufbar unter <http://xccc.web.auth.gr/HCS/HCS_Conf_el/12_diaspora_hungary.pps>.

³²⁸ IVANOVA, *Το καθεστώς των Ελλήνων εμπόρων*; s. zum bulg. Anteil am südosteuropäischen Handel (vom 18. bis zum Beginn des 19. Jh.s) Evguenia DAVIDOVA, *Balkan Transitions to Modernity and Nation-States. Through the Eyes of Three Generations of Merchants (1780s–1890s)*. Leiden, Boston/MA 2013, 9–78; Evelina RAZHDAVICHKA-KIESSLING, *People of Wealth and Influence. The Case of the Khadzhitoshev Family (1770s–1870s)*, in: Evguenia DAVIDOVA (Hg.), *Wealth in the Ottoman and Post-Ottoman Balkans. A Socio-Economic History*. London, New York 2016, 30–49.

³²⁹ KREMMYDAS, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου*; KATSIARDI-HERING, *La presenza dei Greci a Trieste*, Bd. 2, 421–423, 562–568; PAKONSTANTINOU, *Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές*.

³³⁰ HARLAFTI, *Το επιχειρηματικό δίκτυο των Ελλήνων της Διασποράς*; FRANGAKIS-SYRETT, *Networks of Friendship*.

³³¹ MANOUSSOS I. MANOUSSACAS, *Η αυτοβιογραφία του εμπόρου του Λιβόρνου Αλεξ. Πατρινού και οι εντυπώσεις του από το Παρίσι κατά το μεσουράνημα του Ναπολέοντα (1810)* [Die Autobiographie des Händlers Alex. Patrinos aus Livorno u. seine Eindrücke aus Paris während der Blütezeit Napoleons (1810)], *Πρακτικά της Ακαδημίας Αθηνών* 63 (1988), H. 1, 235–272.

innerhalb einer Generation (Bsp. Dimitrios Kartsiotis aus Triest) zu einem *negoziante*, also Großhändler in den Zentren der Diaspora aufsteigen. Die Integration in die neue Umgebung erforderte von den Migranten wiederum Anpassungsfähigkeit, Flexibilität wie auch einen Anpassungswillen. Die Aufnahmeländer waren dagegen gefordert, einen angemessenen rechtlichen Rahmen auszugestalten. Der Weg zur Naturalisation der „Neubürger“ in den Gastländern führte zu deren Integration ins Wirtschaftsbürgertum der Aufnahmestädte,³³² aber manchmal auch zum Aufstieg in Positionen adliger Gutsbesitzer.³³³ Der *Görög* (Grieche), ein ungarisches Synonym für „Händler“, die Bewohner der Griechengasse in der griechisch-orthodoxen Nachbarschaft von Wien, aber auch die im kosmopolitischen Triest verstreut ansässigen Griechen, Serben, Armenier, jüdischen Kaufleute – Quellen zufolge die „Akatholiken“ – waren Kaufleute, die das osmanische Südosteuropa in den internationalen Handel eingliederten.

³³² Vgl. KATSIARDI-HERING, La presenza dei Greci a Trieste, Bd. 2, 371–390; SEIRINIDOU, Έλληνες στη Βιέννη, 77–98.

³³³ Ödön FÜVES, Die bekanntesten geadelten Griechen in Ungarn, *Balkan Studies* 5 (1964), H. 2, 303–308; Georgios LAIOS, Σίμων Σίνας [Simon Sinas]. Athen 1972; DERS., Η Σιάτιστα και οι εμπορικοί οίκοι Χατζήμιχαήλ και Μανούση (17ος–19ος αι.) [Siatista u. die Handelshäuser Chatzimichail u. Manousis (17.–19. Jh.)]. Thessaloniki 1982; SEIRINIDOU, Έλληνες στη Βιέννη, 94–97.

Zitierempfehlung und Nutzungsbedingungen für diesen Artikel

Olga Katsiardi-Hering, Überregionale Vernetzung und Handel in Südosteuropa: Verkehrswege zu Land wie See vom 16. bis 18. Jahrhundert. Version: 1.0, in: Online-Handbuch zur Geschichte Südosteuropas. Band: Wirtschaft und Gesellschaft in Südosteuropa bis 1800, hg. vom Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung, 12.5.2023, URL: <https://www.hgsoe.ios-regensburg.de/themen/wirtschaft-und-gesellschaft.html>

Copyright © 2023 Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung, alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk entstand im Rahmen des Projekts „Handbuch zur Geschichte Südosteuropas“ und darf vervielfältigt und veröffentlicht werden, sofern die Einwilligung der Rechteinhaber vorliegt. Bitte kontaktieren Sie hierzu: <hgsoe.redaktion[at]ios-regensburg.de>