

Manfred Pittioni

DISSERTATION ZUR ERLANGUNG EINES DOKTORGRADES AN
DER HISTORISCH- KULTURWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER UNIVERSITÄT WIEN

DER GENUESER ORIENTHANDEL IM 16.JAHRHUNDERT

Wien 2006

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG

1.1. Warum eine Untersuchung zum genuesischen Osthandel	1
1.2. Beschreibung der Quellen	6

1.3. Die Darbietung der untersuchten Quellen und Transkriptionsregeln	12
--	----

2. HISTORISCHE HINTERGRÜNDE DES GENUESISCHEN OSTHANDELS

2.1. Genua als Handelsmacht. Geographische und politische Voraussetzungen	17
2.2. Die Entstehung und Entwicklung des genuesischen Kolonialimperiums vom 10. bis zum 16. Jahrhundert	23
2.3. Der Fall von Konstantinopel	30
2.4. Der Verlust der Besitzungen im Schwarzen Meer	37
2.5. Genuas wirtschaftliche und politische Position am Ende des 15. Jahrhunderts	40
2.6. Vom Kolonialbegriff der Genuesen	43

3. GENUAS POLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE ROLLE IM MITTELMEERRAUM DES 16. JAHRHUNDERTS UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DES LEVANTEHANDELS

3.1. Politische Hintergründe	46
3.2. Genuas gewerbliche Wirtschaft im 16. Jahrhundert	56
3.3. Genuas Levantehandel – allgemeine Aspekte	59

4. GENUAS WARENHANDEL MIT DER LEVANTE

4.1. Der Hafen und seine Struktur	67
4.2. Schiffe	72
4.3. Handelsrouten	85
4.4. Schiffsbewegungen	89
4.5. Hafensteuern	91
4.6. Schiffsankünfte aus der Levante	94
4.7. Warenankünfte aus der Levante	97
4.8. Warenempfänger	108
4.9. Transporteure	111

5. WICHTIGE WARENGRUPPEN IM LEVANTEHANDEL

5.1. Der Getreidehandel

5.1.1. Allgemeines	112
5.1.2. Das Bevölkerungswachstum	116
5.1.3. Das Wetter	121
5.1.4. Liefermärkte	122
5.1.5. Die Levante als Getreidelieferant	126
5.1.6. Preise und Konkurrenzverhältnisse	131
5.2. Textilien	
5.2.1. Allgemeines	141
5.2.2. Seide	148
5.2.3. Wolle, Wollprodukte und Teppiche	159
5.2.4. Leinen und Leinenprodukte	162
5.2.5. Baumwolle	165
5.2.6. Alaun	167
5.2.7. Sklavenhandel und Rückkauf von Gefangenen	172
5.2.8. Verschiedene Fertigwaren aus der Levante – Kerzen, Glaswaren, Mastix und Weine	177
5.2.9. Korallen	178
5.2.10. Der Zuckerhandel	179

6. GENUESISCHE HANDELSZENTREN IN DER LEVANTE

6.1. Chios	183
6.2. Die Rolle Zyperns im 16. Jahrhundert	199
6.3. Genua und Ragusa	201
6.4. Neue Handelsstrukturen in der Levante	
6.4.1. Die Wirtschaftspolitik des Osmanischen Reiches	207
6.4.2. Die Kapitulationen	211

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

7.1. Allgemeine Bemerkungen zu den Warenflüssen	218
7.2. Strukturveränderungen im Mittelmeerraum des 16. Jahrhunderts und ihre Folgen	219
7.3. Der Genueser Levantehandel und die atlantische Expansion	
7.3.1. Genuas relativer Positionsverlust	226
7.3.2. Hinweise auf die Fortdauer des Genueser Levantehandels	230

8. EPILOG	234
ANHANG – SCHIFFSANKÜNFTE DER JAHRE 1549 BIS 1597	239
VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN	275
QUELLENVERZEICHNIS	
Ungedruckte Quellen	276
Gedruckte Quellen	277
ENZYKLOPÄDIEN UND HILFSMITTEL	
Enzyklopädien	280
Hilfsmittel	281
LITERATUR	282

1. EINLEITUNG

Zu Genuas wechselvoller politischer Geschichte:

„Es ist eine ausgemachte Wahrheit, dass alle Dinge auf der Welt ihre Lebensgrenze haben. Aber nur diejenigen vollenden den ganzen ihnen im Allgemeinen vom Himmel vorgezeichneten Lauf, welche ihre Körper nicht in Unordnung bringen, sondern ihn so in Ordnung halten, dass er sich nicht verändert, oder wenn er sich verändert, es zu seinem Heile, nicht zu seinem Verderben ist.“ Niccolò Machiavelli

[\[1\]](#)

1.1. Warum eine Untersuchung zum genuesischen Osthandel?

Unter den vielen italienischen Tourismuszentren zählt Genua bis heute zu den weniger besuchten und bekannten Orten. Dies spiegelt sich nicht nur in den Besucherzahlen wider, sondern findet auch in der vorhandenen historischen Literatur seinen Niederschlag. Während die Florentiner und Venezianer wahre Bibliotheken über ihre Geschichte, Kunst und Architektur vorweisen können, stellt sich das historische Schrifttum über Genua, besonders aber über die Beziehungen

[\[2\]](#)

zur Levante des 16. Jahrhunderts, relativ bescheiden dar.

An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass es keine umfassende Gesamtdarstellung neueren Datums der Geschichte Liguriens, also des Gesamtstaates der Republik Genua und seiner Kolonien, gibt,

[\[3\]](#)

so wie dies bei Venedig der Fall ist. Ebenso ist die Auswertung der historischen Archive Genuas, der vorhandenen Steuerregister und Notariatsakte, insbesondere des 16. Jahrhunderts, noch nicht so weit fortgeschritten, dass man ein klares Bild über den Umfang der

[\[4\]](#)

Handelsbeziehungen Genuas im östlichen Mittelmeerraum dieser Epoche erstellen könnte.

Eine ganze Reihe von Historikern ist der Meinung, dass es nach dem Verlust der Schwarzmeerbesitzungen Genuas 1475, ja bereits nach dem Fall von Konstantinopel 1453, vor allem aber nach der Besetzung von Chios durch die Osmanen 1566, nur mehr einen sehr unbedeutenden Handel Genuas mit der Levante gegeben habe und dass sich die Republik vor allem dem Handel mit dem Westen, Geschäften in Zusammenhang mit der Neuen Welt und ^[5] ihren internationalen Hochfinanzprojekten, gewidmet hätte. Diese Ansicht findet sich bei einer Reihe von bekannten Autoren, wie zum Beispiel bei Costantini, welcher die Verluste der Kolonien Genuas im Osten und die Verlagerung der Aktivitäten auf die Geldgeschäfte mit ^[6] Spanien als Ursache für den Niedergang des Levantehandels erwähnt.

Im Allgemeinen ist der Bereich der genuesischen Beziehungen mit der spanischen Krone gut ^[7] dokumentiert und erforscht, nicht aber die Handelsbeziehungen mit dem Osmanischen Reich. Franz Babinger meint, dass Genuas Osthandel schon zur Zeit Sultan Mehmeds I. (1451 – 1481) ^[8] im Verlöschen gewesen sei.

Dennoch gibt es Ansichten, welche den „Niedergang“ Genuas nicht in vollem Umfang akzeptieren. Es gibt modernere Arbeiten, welche das Problem differenzierter darstellen und aufzuzeigen versuchen, wohin sich die europäischen wirtschaftlichen Kraftzentren im Laufe des 16. Jahrhunderts zu verlagern begannen. Die Meinung Giuliano Procaccis zu diesem Thema ist dabei interessant. Er führt Folgendes aus: „Natürlich hatte der Mittelmeerhandel im 16. Jahrhundert im Rahmen des gesamten Seehandels nicht mehr die hervorragende Bedeutung von einst; aber es wäre ein Fehler, diesen relativen Rückgang mit einem absoluten Rückgang zu ^[9] verwechseln.“

Wie wir vom Beispiel Venedigs wissen, konnte die Serenissima nach 1500 trotz der portugiesischen und osmanischen Expansion und dem zeitweiligen Verlust des Pfeffermonopols wie auch der starken atlantischen Konkurrenz, wenn auch mit Mühe, noch ihren Platz im ^[10] mediterranen und im Welthandel behaupten. Der technologische und machtpolitische Vorsprung der Engländer und Holländer wurde erst ab dem Ende des 16. Jahrhunderts immer ^[11] deutlicher spürbar. Zwar hatte der Aufstieg der Osmanen seit dem letzten Viertel des 15. Jahrhunderts die Vormachtstellung Venedigs im östlichen Mittelmeer beeinträchtigt, trotzdem konnte die Markusrepublik durch Öffnung neuer Handelsrouten und eine geschickte Politik ihre

[\[12\]](#)

Position behaupten.

[\[13\]](#)

Unter den neueren Autoren ist Kate Fleet der Meinung, dass die genuesischen Kaufleute auch im 16. Jahrhundert weiterhin mit den Osmanen Handel trieben. Eduardo Grendi weist ebenso in seinen Untersuchungen auf das Bestehen bedeutender Handelsvolumina auch nach 1566, dem

[\[14\]](#)

Jahr des Falls von Chios, hin. Epstein ist ebenfalls der Ansicht, dass Genua noch über das 16. Jahrhundert hinaus aktiv im Levantehandel tätig war, selbst als Frankreich die dominierende

[\[15\]](#)

Macht in diesem Bereich wurde. Weiters gibt es noch die Ansicht von Lopez, welcher an das Fortbestehen von Genueser Levantehandelsaktivitäten auch nach dem Verlust von Chios 1566

[\[16\]](#)

glaubt.

Schließlich sei die Darstellung Fernand Braudels erwähnt, welcher die Bedeutung Genuas als große Wirtschaftsmacht des 16. Jahrhunderts unterstreicht. In seiner Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des 15.– 18. Jahrhunderts im Kapitel „Das Zeitalter der Genuesen – seine Dimensionen und seine Bedeutung“ formuliert er es so schön: „Auf das Zeitalter Antwerpens, in Wahrheit das Zeitalter der Fugger, folgt das Zeitalter der Genuesen, siebzig Jahre (1557 – 1627) einer so versteckten und raffinierten Herrschaft, dass sie der Betrachtung der Historiker lange

[\[17\]](#)

entging.“ Der Autor spricht hier wieder die oben erwähnte Tatsache an, dass nämlich die wissenschaftlichen Darstellungen der Geschichte der Stadt Genua, was die Anzahl der Publikationen und den Grad der Bekanntheit anbelangt, weit hinter den vielen Büchern, Abhandlungen und Aufsätzen über seine große Rivalin, die Republik Venedig, hinterherhinken.

[\[18\]](#)

Eine Ausnahme davon bildet das jüngst erschienene Werk von Thomas Allison Kirk, welches die Maritimgeschichte der Republik für das 16. und 17. Jahrhundert unter Benützung der Quellen der

[\[19\]](#)

Staatsarchive von Genua, Florenz und Venedig schildert.

Das Ziel meiner Untersuchung ist es, die Situation des genuesischen Osthandels im 16. Jahrhundert darzustellen und darzulegen, dass dieser noch weiterhin aktiv war, auch dann, als die großen Handelszentren Genuas in Kaffa, Pera, Trapezunt und Chios bereits verloren gegangen waren, und dass selbst nach dem Beginn der atlantischen Expansion das östliche Mittelmeer für Genua noch eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielte.

1.2. Beschreibung der Quellen und der Literatur

[20]

Als Primärquellen standen Dokumente des Genueser Staatsarchivs zur Verfügung. Davon wurden folgende untersucht:

[21]

Die Korrespondenz der Republik mit ihren Gesandten in Konstantinopel von 1558 bis 1565. Sie waren für die gegenständliche Untersuchung von geringerem Interesse, da sie fast keine kommerziellen Aspekte behandelten. Für die Darstellung einiger politischer Hintergründe waren sie jedoch punktuell von Nutzen.

Ferner habe ich die Register der Schiffsankünfte untersucht, welche ebenfalls im Staatsarchiv aufbewahrt werden. Diese Aufzeichnungen, welche in Form von Folianten vorliegen, ergeben ein Bild der Schiffsbewegungen des Hafens von Genua und der Waren, welche eingeführt wurden.

[22]

[23]

Dabei ging es um Güter, welche aus Europa kamen, Warenankünfte aus dem Osten sowie

[24]

die Warenankünfte aus dem Westen. Das Register der Ankünfte aus dem Osten stellte für diese Arbeit die beste Quelle dar, da sie uns über den Umfang und die Art der im Hafen von Genua aus der Levante ankommenden Waren (insbesondere aus Chios bis 1566) Aufschluss gibt. Untersucht wurden die Jahre 1549, 1550, 1551, 1552, 1558, 1562, 1581, 1582, 1586, 1587, 1589, 1590, 1597 und 1598.

Die Untersuchung der Register *caratorum maris* brachte wenig Ergebnisse für die vorliegende Arbeit. Es handelt sich bei dieser Quelle um die Abrechnungsbücher der Steuern, worin die Warenübernehmer, also die Importeure und die verzollten Waren, angeführt werden und daneben die entrichtete Steuer vermerkt wird. Für die vorstehenden Untersuchungen war diese Quelle von

[25]

geringem Wert, da aus ihr keine Schlüsse auf Warenursprünge gezogen werden konnte.

Die zahlreichen Notariatsakte, welche im Staatsarchiv von Genua aufbewahrt werden, wären zwar ebenfalls für die Handelsgeschichte des 16. Jahrhunderts von Interesse, da sie uns Informationen über die Waren, Preise, Orte und im Falle von Disputen über die Art der Geschäftsabwicklung vermitteln. Jedoch können sie für eine quantitative Analyse nicht verwendet werden, da sie sich

[26]

nur auf einzelne Transaktionen zwischen Kaufleuten beschränken.

Von den übersetzten Primärquellen, welche die genuesische Wirtschaftsgeschichte des 15. und 16. Jahrhunderts behandeln, möchte ich die folgenden Werke erwähnen:

Eine der wichtigsten Arbeiten über den genuesischen Osthandel des 16. Jahrhunderts wurde von

Eduardo Grendi verfasst, welcher sich eingehend mit dem Thema der Getreideimporte aus der Levante befasst und ein Werk mit gründlichen Detailrecherchen geliefert hat. [\[27\]](#)

Domenico Gioffrè hat in seiner Arbeit "Gênes et les foires de change" die Aktivitäten Genueser Seidenhändler im Lyon der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts an Hand von Quellen des Genueser Staatsarchivs untersucht und mir wertvolle Hinweise auch über die Abwicklung der Seidengeschäfte verschafft. [\[28\]](#)

Für die koloniale Vorgeschichte Genuas war Halil Inalcik's "The Customs Registers of Caffa 1487 – 1490" von Interesse. [\[29\]](#) Es ist eine Studie, welche sich mit den Handelstransaktionen auf der Krim nach 1475 beschäftigt, nachdem die Genuesen die Halbinsel bereits verlassen hatten. Die Osmanen hatten in der von den Genuesen eroberten Niederlassung Kaffa ab 1475 auf der Krim ihr eigenes Zoll- und Steuersystem aufgebaut. Das vorliegende Werk beschreibt, welche Handelsstrukturen im frühen 16. Jahrhundert im Schwarzen Meer nach dem Beginn der osmanischen Herrschaft vorhanden waren. Vor allem zeigt es, dass das genuesische Element zu dieser Zeit in Kaffa bereits so gut wie verschwunden war.

Über die Handelsbeziehungen Europas mit dem Osmanischen Reich im 15. Jahrhundert gibt uns das Werk Babingers durch die Reiseberichte des Genuesen Iacopo de Promontorio Aufschluss [\[30\]](#), einer der wenigen Augenzeugenberichte eines Europäers über den Osmanenstaat, welcher auch wirtschaftliche Aspekte beinhaltet.

Die Besetzung von Chios durch die Osmanen 1566 wird von Philip Argenti beschrieben, der sehr ausführlich die Wirtschaft der Insel und die Hintergründe des Verlustes der Kolonie darlegt. [\[31\]](#)

Was die Quellenlage in den türkischen Staatsarchiven zum Thema des Handels mit Genua anbelangt, so ist für die Periode des 16. Jahrhunderts wenig Material vorhanden. Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass es bis ins 18. Jahrhundert im Osmanischen Reich keine Institution wie ein Außenministerium gab und alle Dokumente, welche sich auf auswärtige Angelegenheiten

bezogen, im Archiv der Zentralverwaltung aufgehoben wurden. [\[32\]](#) Dort gibt es zwar einige

Dokumente, welche Venedig betreffen, jedoch fast keine über Genua. [\[33\]](#) Es gibt lediglich

Aufzeichnungen über die Eroberung von Chios durch Piyale Paşa 1566 [\[34\]](#) und ein Steuerregister, welches nach der Besetzung angelegt wurde und die Abgaben für die Bevölkerung der Insel festlegte. Darüber hinaus werden durch ein Register von 1715, welches von Mahmut Paşa erstellt wurde,

von der Universität Ankara bearbeitet wurde, Hinweise auf eine kontinuierliche kommerzielle [\[35\]](#) Verbindung zwischen der Hohen Pforte und der Republik Genua im 16. Jahrhundert gegeben. Als Ergänzung der Quellen vermitteln schließlich zwei Atlanten der Universitätsbibliothek Wien anschauliche Eindrücke über die geographische Positionierung des Handelsnetzes von Genua im 16. Jahrhundert und zeigen uns die weit verzweigten Stützpunkte der Republik im östlichen [\[36\]](#) Mittelmeerraum und im Schwarzen Meer. Neben den kartographischen Darstellungen enthalten sie auch Beschreibungen von Ländern, Städten und Inseln samt deren wirtschaftlichen Besonderheiten.

Ganz allgemein wäre zum Thema der Aussagekraft von wirtschaftshistorischen Quellen zu sagen, dass sie immer nur einen Teil der kommerziellen Realität der zu bearbeitenden Zeitepoche widerspiegeln können. Es gibt nicht nur Lücken in den Dokumenten, welche die Erstellung von Statistiken im Sinne unserer Zeit unmöglich machen, sondern es kommen auch noch andere Unzulänglichkeiten hinzu. So wird die Heranziehung von offiziellen Zollregistern als Quellen immer unter dem Mangel leiden, dass traditionell ein großer Teil des Warenhandels unter [\[37\]](#) Umgehung der Zollbehörden abgewickelt wurde.

Zusätzlich möchte ich noch anmerken, dass bei der Verwendung des Begriffs „Genuese“ in dieser Arbeit zwischen den offiziellen Vertretern der Republik und denen der Kolonien unterschieden werden muss. Dazu kommen noch die Gruppen der individuellen Kaufleute, welche primär ihre Eigeninteressen vertraten. Jede dieser Gruppen verfolgte manchmal sehr divergierende politische und kommerzielle Ziele. Die Regierung der Stadt selbst musste immer wieder im Mächtenspiel der europäischen Fürsten lavieren und stellte daher in Einzelfällen die Interessen der Kolonien hintan. Dagegen waren die führenden Schichten der Kolonien vor allem auf ihre unmittelbaren Gewinne konzentriert und mussten auf die jeweiligen regionalen Machtkonstellationen Bedacht [\[38\]](#) nehmen, die ihre Existenz bedrohten.

1.3. Die Darbietung der untersuchten Quellen und Transkriptionsregeln

Die Quellenlage für das 16. Jahrhundert ist, was die Aufzeichnungen über eingegangene Waren aus der Levante anbelangt, im Vergleich zu den vorhergehenden und nachfolgenden Jahrhunderten phasenweise als dürftig zu bezeichnen. Die von mir untersuchten Registeraufzeichnungen beginnen erst ab dem Jahre 1549. Allerdings lassen es die vorhandenen

[39]

Daten zu, allgemeine Entwicklungen und Trends darzustellen.

Aufbewahrt werden alle Register über den Warenverkehr und über die Zollabgaben in den Archiven des Banco di San Giorgio. Diese Unterlagen befanden sich seit seiner Gründung im Jahr 1407, dem Jahr der Errichtung der berühmten *Casa*, bis zu deren Auflösung 1880 im selben Palazzo. Ursprünglich wurde dieses Archiv zu Beginn des 15. Jahrhunderts durch die Einrichtung des *officium desbitatorum locorum comperarum communis* begründet. Dies war eine Einrichtung der

[40]

Republik, welche eine Erfassung der gesamten Schulden des Staates gewährleisten sollte. Im Jahr 1407 gelang eine Konsolidierung der Staatsschulden und die Gläubiger konnten für die Errichtung der Casa di San Giorgio stimmen, welche in der Zukunft die gesamten Schuldendienste der Stadt gerierte. 1408 erhielten die *procuratori*, welche die Geschäfte führten, die

[41]

Erlaubnis, Bankgeschäfte durchzuführen. Damit entstand der Banco di San Giorgio. Ab 1408 wurden in dessen Archiv die so genannten *bancheriorum capsiae* aufbewahrt, also die Abrechnungen der durchgeführten Banktransaktionen. Ebenfalls wurden – der Banco di San Giorgio hatte quasi ein Finanzmonopol für die Geldtransaktionen der Republik Genua – auch die Steuereinnahmelisten und die öffentlichen Schuldenverzeichnisse aufbewahrt, wie zum Beispiel der berühmte *contratto di consolidazione* von 1539. Mittels diesem wurde dem Banco di San Giorgio das Inkasso aller Steuereinnahmen, also der *gabelle* übertragen. Damit wurden Schiffsankünfte und Warenlisten sowie die Zollabrechnungen von Mitarbeitern der *casa* geführt. Dies war ein historisch einmaliger Prozess, welcher letztlich einen Endpunkt einer allmählichen Übertragung

[42]

staatlicher Funktionen an die private Hand bedeutete.

Diese Institution wurde nach der Besetzung der Republik Genua durch die Franzosen im Jahre 1805 beendet, als der Banco di San Giorgio wieder in die Hände der Republik zurückgeführt wurde. Den Gläubigern wurden französische Staatsschuldverschreibungen als Zahlung übergeben. Durch die Übertragung der Republik Genua an das Königreich Sardinien im Jahre 1815 wurde die Schuldenverwaltung durch den Staat übernommen und der Banco di San Giorgio

[43]

definitiv aufgelöst.

Für das Vorhaben, die Genueser Schiffsbewegungen mit der Levante zu erfassen, habe ich die folgenden Archivmaterialien untersucht:

[44]

Die Register der Schiffsankünfte, und zwar Ankünfte aus dem Westen, Ankünfte aus dem

[45]

[46]

Osten und die Abrechnungen der Anteilsinhaber von Schiffen.

Die von mir untersuchten Quellen der *caratorum orientis* waren:

Inventarnummer	Jahr
1474 B	1549 und 1550
1474 C	1551, 1552 und 1553 (nur Jänner bis März)
1474 D	1558
1474 E	1562 und 1563 (Jänner bis Oktober)
1477	1581 bis 1582, 1583 (nur Jänner)
1480	1586 und 1587 (nur Jänner bis April)
1484	1590 und 1591
1483 B	1597 und 1598

Insgesamt liegen von den *caratorum orientis* für das 16. Jahrhundert im Archiv 15 Registerbände vor. Zum Teil erfasst ein Band die Schiffsankünfte von zwei bis drei Jahren, wobei für die Jahre 1553, 1583 und 1598 nur lückenhafte Aufzeichnungen vorhanden sind. Die Jahre 1571 und 1591, welche im Archivnummernverzeichnis aufscheinen, waren nicht auffindbar und sind nach Aussagen der Archivare in Verlust geraten.

Es handelt sich bei diesen Registern um Leder-Foliobände in den Maßen von ca. 35 x 50 x 15 bis 20 cm. Auf dem Deckel steht *VENUTA ORIENTIS*, auf dem Rücken die entsprechende Jahreszahl.

Die Schrift der Eintragungen ist teilweise schwer lesbar. Dies rührt aus der Tatsache her, dass es sich bei den mit der Registerführung betrauten Schreibern wahrscheinlich einerseits um keine hochgebildeten Menschen handelte, andererseits keine Notwendigkeit bestand, schön zu schreiben. Daher werden verschiedene Schriftarten verwendet, welche manchmal mit offenbar ungelenker Hand geschrieben wurden. Da es sich überdies bei den erfassten Waren immer wieder um gleiche Artikel handelte, wurde oft schlampig geschrieben bzw. stark abgekürzt oder es wurden Symbole benutzt. Das allgemeine Schriftbild ist von dem einer schön geschriebenen diplomatischen Korrespondenz weit entfernt. Jedoch steigt die Lesbarkeit der Unterlagen gegen Ende des 16. Jahrhunderts etwas und es zeigt die Schrift eine Annäherung an den Schriftduktus, der uns vertraut ist.

Die Eintragungen erfolgten in italienischer Sprache mit lateinischen Einfügungen. Zum Italienischen des 16. Jahrhunderts wäre zu bemerken, dass von einer einheitlichen Rechtschreibung keine Rede sein konnte. Daher wurden z. B. harte und weiche Konsonanten willkürlich verwendet (b - p, d - t). Groß- und Kleinschreibung wurde nach Belieben angewandt.

Auch kommen manchmal bei identen Wörtern Verdoppelungen vor, also *patronus* – *patronnus*. Die Ortsnamen werden fallweise nach phonetischen Gesichtspunkten wiedergegeben, also *Pastia* – *Bastia*, *Mossana* – *Messina*, *Drapano* – *Trapani*, *Liburno* – *Livorno*. Auch wird zwischen c und z nicht immer unterschieden, z.B. *Vinci* – *Vinzi*.

Bei der Auswertung der Quellen wurden folgende Regeln beachtet, wobei zum Teil auf die Eigenheiten des Italienischen dieser Zeit eingegangen wurde:

Groß- und Kleinschreibung erfolgte nach der Vorlage der Dokumente.

[47]

Bei Abkürzungen wurden die Originalversionen übernommen.

Eigennamen wurden groß geschrieben und Abkürzungen ausgeschrieben. Die Ortsnamen wurden in der ursprünglichen Version belassen, aber groß geschrieben.

Bei der Schreibung der Zahlen wechselten die Schreiber der Register willkürlich zwischen römischen Zahlzeichen und arabischen Ziffern hin und her. In dieser Arbeit wurden zum besseren Verständnis einheitlich arabische Ziffern verwendet.

2. HISTORISCHE HINTERGRÜNDE DES GENUESISCHEN OSTHANDELS

2.1. Genua als Handelsmacht. Geographische und politische Voraussetzungen

[48]

„Genuese – daher ein Kaufmann !“

Der Handel im Mittelmeerraum des 11. bis 16. Jahrhunderts wurde in langen Phasen von den zwei großen italienischen Seerepubliken Genua und Venedig beherrscht. Beide hatten ähnliche Ziele in ihrer wirtschaftlich expansionistischen Politik, setzten jedoch nicht immer die gleichen

[49]

Mittel ein, um sie zu erreichen.

Vor der Jahrtausendwende erfolgte die Entwicklung Genuas nach ähnlichen Mustern wie die der anderen Seestädte. Durch eine geschickte Politik, welche zwischen den Interessen der Byzantiner, Langobarden, Sarazenen, dem Heiligen Römischen Reich und dem Papst immer das eigene Wohl vor Augen hatte, vermochte man seine Bedeutung als reiche Stadt und als geographisch

[50]

begünstigter Seehafen auszuspielen.

Die Seeverbindungen Genuas nach der Levante erstreckten sich über große Distanzen und die Versorgungslinien für lebenswichtige Güter, wie zum Beispiel Getreide, waren lang und gefährdet.

[51]

Deshalb spielte das seemännische Geschick seiner Bürger eine wichtige Rolle.

Genuas wirtschaftliche Stärke rührte auch zum Teil von seiner eigenartigen politischen Struktur her. Es war ein historisch einmaliges Phänomen, dass die Republik der privaten Initiative ihrer

[52]

Kaufleute zumeist einen größeren Handlungsspielraum gewährte als zum Beispiel Venedig,

[53]

wo die regierende Oberschicht die Wirtschaft unter einer permanenten Kontrolle behielt. In Genua agierte die Stadtregierung sehr im Hintergrund und trat fallweise dann in Erscheinung, wenn es um den Schutz benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen oder von Einzelpersonen ging. So gab es zum Beispiel 1296 die Einrichtung des *officium robarie*, welches Personen, die von Genuesen geschädigt wurden, zum Schadensersatz verhalf, auch wenn es sich um Fremde

[54]

handelte.

Ein weiterer wichtiger Faktor für viele wirtschaftspolitische Entscheidungen der Genuesen war unter anderem ihre lang andauernde und erbitterte Rivalität zu Venedig, welche eine stete

[55]

Triebfeder für wirtschaftliche Aktionen darstellte. Diese Erzfeindschaft, welche sich über Jahrhunderte hinzog, beeinflusste viele außenpolitische Aktionen der genuesischen Regierung und

[56]

ihrer Kaufleute.

Trotz der innenpolitischen Labilität und des geopolitischen Nachteils wurde Genua neben Venedig eine der dominierenden Mittelmeermächte im wirtschaftlichen Bereich und für lange Perioden auch auf politischer Ebene. Inmitten des sich im Mittelalter so lang hinziehenden Zwistes zwischen Ghibellinen und Guelfen, der auch in Genua politische Lager schuf und die

[57]

Stadt in extreme Instabilität trieb, behauptete sich der Geschäftsgeist seiner Kaufleute.

Der in sich zerstrittene Adel Genuas war reich, zum Teil saßen seine Mitglieder auf Burgen im

[58]

Landesinneren, zum Teil unterhielten sie Paläste in der Stadt. Erst Andrea Doria und seine Verfassungsreform von 1528 konnte so etwas wie einen inneren Frieden unter den Adeligen

[59]

erreichen. Dennoch – dieser in sich tief gesplante Adel schuf die Basis für den Reichtum der Stadt. Er war beim Aufbau des weit verzweigten Handelsnetzes tonangebend und er konnte die gewaltige Anhäufung von Kapital in die Wege leiten, welche die Republik zur zeitweiligen

[60]

Großmacht werden ließ. Adelige beteiligten sich nicht nur an den großen kommerziellen

[61]

Projekten, sondern auch an den grandiosen Finanzspielen des 16. Jahrhunderts.

Schließlich war auch die militärische Verletzbarkeit Genuas ein prägendes Element der politischen und letztlich auch der wirtschaftlichen Ausrichtung der Republik. Wer die Berge im Umkreis der Stadt besetzen konnte, beherrschte die militärische Lage sofort. Taktische Bewegungen im Umland ließ das unwegsame Terrain nicht zu. Der Adel spielte im politischen Leben der Stadt

[62]

eine entscheidende Rolle. Einerseits war er auf seinen Besitzungen auf dem Lande zuhause, andererseits war er auch in der Stadt vertreten. Dort versuchten die einzelnen Familien, Machtpositionen innerhalb der Republik aufzubauen, wobei es fast zwangsläufig zu

[63]

Auseinandersetzungen zwischen Gruppierungen verschiedenster Art kam.

Trotzdem brachte es eine solcherart zerrissene Gesellschaft zustande, sehr erfolgreiche Politiker und Kaufleute hervorzubringen, welche der Stadt Weltgeltung verschafften. Diese vermochten, vielleicht getrieben von der Mystik des frühmodernen Unternehmertums, ihre Kontakte nicht nur

[64]

im Mittelmeer und im Atlantik, sondern auch bis nach dem Fernen Osten auszudehnen.

[65]

Ohne ein gewisses Sendungsbewusstsein, ohne Zuversicht an den Glauben der Kirche und an die Möglichkeit große Profite zu machen, wären diese für die damalige Zeit unwahrscheinlichen Fernunternehmungen nicht möglich gewesen. Dieser fast utopistische Geist führte Genuesen bis an den Hof der Mongolenkhane wie auch in die Länder Innerafrikas. Von der Suche nach Gold

[66]

getrieben, nahmen sie große Gefahren und Anstrengungen auf sich.

Nicht zuletzt gründete sich die wirtschaftliche Macht Genuas auch auf die Geschicklichkeit seiner

[67]

Handwerker, insbesondere im Bereich des Schiffsbaus. Es gab im 16. Jahrhundert über 242 verschiedene Handwerkszünfte, unter ihnen an erster Stelle die Seiden- und Wollweber, gefolgt von den Gewürzhändlern, Gerbern, Garnerzeugern, Baumwollwebern und den Gilden der Erzeuger von Schiffsmaterialien wie Taumacher, Schiffszimmerleute, Segel- und Rudermacher. Im 15. Jahrhundert waren es ungefähr 35.000 Arbeitskräfte, welche eine dieser Funktionen

[68]

ausübten.

2.2. Die Entstehung und Entwicklung des genuesischen Kolonialimperiums vom 10. bis zum 16. Jahrhundert

Die Ursprünge des Reichtums Genuas, seiner Internationalisierung sowie seines vierhundertjährigen Kolonialimperiums wurden durch die Kreuzzüge begründet.^[69] Es begann mit dem Juli 1097, als zehn Galeeren der Stadt und ein Frachtschiff nach dem Heiligen Land aufbrachen, um Bohemund I. von Tarent bei der Belagerung von Antiochia beizustehen.^[70] Als Anteil an der Beute nach der erfolgreichen Einnahme der Stadt erhielten die Genuesen 1098 die Kirche San Giovanni mit dem dazugehörigen Platz, dreißig Häuser und ein Handelskontor sowie Privilegien für eine eigene Gerichtsbarkeit.^[71]

Die nach 1097 einsetzende wirtschaftliche Expansion Genuas im Nahen Osten ging Hand in Hand mit der aller anderen italienischen Stadtstaaten.^[72] Seit dieser Zeit entwickelten sich Kontakte und Verbindungen zur islamischen Welt. Ursprünglich beschränkten sich die wirtschaftlichen Transaktionen mit der islamischen Welt auf einen Luxusgüterhandel, der vor allem Gewürze und kostbare Textilien beinhaltete.^[73]

Genueser Niederlassungen entstanden während der Dauer der Kreuzzüge zwischen 1098 und 1110 in Antiochia, Laodicea, Tortosa, Tripoli, Gibellotto, Beirut, Akkon, Arsuf, Jaffa und Jerusalem. Durch die nunmehr permanente Präsenz der genuesischen Kaufleute ergab sich damit der später so wichtige Kontakt zu Byzanz.^[74] Dabei ließen sich diese neuen Kolonisten – im Gegensatz zu den antiken Vorbildern der Griechen und Phönizier – nicht auf neuen Plätzen nieder, sondern suchten bereits entwickelte urbane Strukturen auf. Daher gründeten sie ihre Niederlassungen mit Vorliebe in den islamischen Metropolen Spaniens, Nordafrikas und der Levante sowie im byzantinischen Reich, dessen Hauptstadt das Zentrum für den Luxusgüterhandel war.^[75]

Eine der wichtigsten Grundlagen für die zeitweilige Dominanz Genuas im Mittelmeerhandel des 13. und 14. Jahrhunderts war ohne Zweifel der Handelsvertrag mit dem Byzantinischen Reich vom 13. März 1261.^[76] Dieser wurde anlässlich der Wiedereroberung Konstantinopels durch die Griechen mit den Genuesen geschlossen.^[77] Der Grund für seinen Abschluss war die militärische

Unterstützung Genuas, welche eine entscheidende Rolle bei der Rückeroberung von Byzanz
[\[78\]](#)
 gespielt hatte.

[\[79\]](#)
 Dieser Pakt räumte den ligurischen Kaufleuten weitläufige Handelsrechte ein. Genua erhielt
 für seine Unterstützung bei der Rückeroberung von Byzanz die vormaligen Rechte Venedigs im

[\[80\]](#)
 Handel und das Recht zur Eröffnung von Niederlassungen. Auf Grund dieses Abkommens
 entstanden am Schwarzen Meer Niederlassungen in Trapezunt und Kaffa sowie Tana auf der

[\[81\]](#)
 Krim. Wichtig für die weitere wirtschaftliche Entwicklung war der Passus, dass von den
 Lateinern außer den Genuesen und Pisanern und solchen, die im Dienste des Kaisers standen,
 keine andere Nation in das Schwarze Meer einfahren durfte. Diese Bestimmung bewirkte ein
 faktisches Handelsmonopol für Genua und bedeutete die Basis für seine zukünftige

[\[82\]](#)
 wirtschaftliche Großmachtrolle.

Zusätzlich erhielt Genua noch die Stadt Smyrna sowie Negroponte als Eigentum. Damit gelangte
 auch das zu Smyrna gehörende Phokäa samt den reichen Alaunvorkommen an die Genuesen. Die

[\[83\]](#)
 Genueser Familie Zaccharia erhielt 1275 das Monopol für die Alaunausbeutung. Alaun aus
 dieser Region galt als die beste Qualität im Mittelmeer. Das Privileg für die Zaccharia wurde 1309

[\[84\]](#)
 erneuert, inzwischen waren diese zu Millionären geworden.

[\[85\]](#)
 Auch die Insel Chios war Gegenstand des Abkommens von Nymphäon. Der Besitz dieser

[\[86\]](#)
 Insel war für Genua von eminenter Bedeutung. Nicht nur war die geographische Lage der Insel
 sehr vorteilhaft – sie lag sowohl an der Nord - Süd wie auch an der Ost - Westachse des
 Levantehandels, sondern sie war überdies wegen der zwei überaus profitablen Hauptexportgüter,
 Alaun und Mastix, für die genuesischen Kaufleute eine wichtige Einkommensquelle. Darüber

[\[87\]](#)
 hinaus war die Insel auch eine landwirtschaftlich stark genutzte Besitzung.

Die Basen auf der Krim wurden dazu benutzt, um die Handelsverbindungen noch weiter nach

[\[88\]](#) [\[89\]](#)
 Asien voranzutreiben. Genueser Kaufleute und Reisende gelangten bis nach Kiew , Täbris,
 Sebastopol, nach Abchasien und Tscherkessien im Kaukasus, ja 1315 sogar bis in asiatische

[\[90\]](#)
 Länder. Genuesen reisten 1322 nach Zeitun in China und 1338 nach Kulam in Indien. Die im

Mongolenreich reisenden Kaufleute konnten von den sicheren Verhältnissen im Inneren profitieren, die Pax Mongolica bot ihnen Schutz. Genua konnte mit den Mongolen ein gutes

[\[91\]](#)

Beziehungsnetzwerk aufbauen und geschäftliche Vorteile daraus ziehen.

Die Inseln vor der anatolischen Küste blieben im 14. Jahrhundert trotz der osmanischen

[\[92\]](#)

Expansion noch teilweise unter byzantinischer oder lateinischer Herrschaft. Die Genuesen hatten in diesem Raum weiterhin ihre Hauptbasis in Chios, zuerst bis 1329 unter der Kontrolle

[\[93\]](#)

[\[94\]](#)

der Familie Zaccaria, ab 1346 unter der Maona, einer Privatkapitalgesellschaft, welche bis

[\[95\]](#)

1566 die Insel verwaltete. Die Insel Lesbos wurde von der Genueser Familie der Gattilusio beherrscht. Darüber hinaus bestand eine wichtige genuesische Niederlassung in Phokäa an der anatolischen Küste gegenüber von Chios, deren Kaufleute die reichen Alaunvorkommen

[\[96\]](#)

verarbeiteten und vertrieben. Seit 1267 bestand die Genueser Kolonie in Pera. Sie war auf der europäischen Seite des Goldenen Horns in Konstantinopel gelegen und war ein wichtiger

[\[97\]](#)

Umschlagplatz für den Schwarzmeerhandel.

Trotz der dauernden Zwistigkeiten zwischen den beiden Seerepubliken Genua und Venedig

[\[98\]](#)

waren beide selbst in politisch unruhigen Zeiten im Levantehandel führend. Die große Anzahl der Schiffsbewegungen der beiden italienischen Rivalen zeigt die dominante Stellung beider Mächte im Levantehandel. Von den etwa 900 Schiffen, welche zum Beispiel zwischen 1394 und 1409 den Beiruter Hafen anliefen, waren 278 venezianischer, 262 genuesischer und 224

[\[99\]](#)

katalanischer Herkunft. Der Rest stammte aus anderen Teilen Italiens und aus Südfrankreich.

Damit waren die beiden Seerepubliken im Bereich des Levantehandels deutlich dominant.

Im 15. Jahrhundert veränderte sich allmählich nicht nur die politische, sondern auch die wirtschaftliche Struktur des Mittelmeerraumes. Das Schwergewicht der ökonomischen Tätigkeit verlagerte sich langsam von Osten nach Westen, alte Traditionen der Abwicklung des Handels wurden aufgegeben und durch neue Methoden ersetzt. Neue Märkte eröffneten sich im Westen – noch vor der Entdeckung Amerikas kam es zum Aufblühen Andalusiens und Seville. Neue

[\[100\]](#)

Produkte wurden vom Konsumenten verlangt und neue Finanztechniken entwickelt. Genua spielte in diesem Wechsel eine dominante Rolle, da es in den neuen westlichen Märkten, vor allem

[\[101\]](#)

in Kastilien, präsent war.

Während der ersten Dezennien des 15. Jahrhunderts arrangierten sich die genuesischen Kolonien ^[102] in der Ägäis mit Sultan Murad II. Die Familie der Gattilusio auf Lesbos, die Maonesi von Chios und die Steuerpächter von Phokäa zahlten Tribut an die Hohe Pforte. Die Kolonisten von Pera, die genuesischen Kaufleute in Bursa und Edirne waren faktisch bereits Subjekte des Sultans ^[103] geworden und mussten die für Ausländer üblichen Abgaben entrichten. Die Flagge der Genuesen, welche im 14. Jahrhundert von allen respektiert worden war, musste im 15. Jahrhundert Einbußen an Glaubwürdigkeit hinnehmen, da die innere Zerrissenheit der ^[104] Mutterstadt auch an der Peripherie zu negativen Erscheinungen führte. ^[105] Der Handel im Schwarzmeerraum ging trotz der politischen Entwicklungen weiter. Genuesen waren weiter in Kaffa, in der See von Azov, Trapezunt und Tana tätig. Die Hauptexportgüter der Region waren Getreide und Sklaven, wie auch Wachs, Textilien, Wein, Kaviar, Kupfer und Eisen. ^[106]

2.3. Der Fall von Konstantinopel

Am 6. April 1453 hatten die Osmanen mit der Belagerung der Stadt begonnen und am 29. Mai fiel ^[107] Konstantinopel. Ein Teil der in der Stadt kämpfenden Genuesen konnte nach Chios fliehen. ^[108] Eine Schockwelle ging durch Europa. Wenn auch der Fall der Stadt vorauszusehen gewesen war, so stellte doch das Erlöschen des Byzantinischen Reiches ein Ereignis dar, welches tiefe ^[109] Spuren hinterließ. ^[110] Der Verlust dieses christlichen Reiches wog in der öffentlichen Meinung Europas schwer und ^[111] untermauerte zudem noch den Glauben an die Unbesiegbarkeit des osmanischen Heeres. Psychologisch war der Fall für die europäischen Zeitgenossen mit der Eroberung Jerusalems im Rahmen der Kreuzzüge 1099 oder der Zerstörung Magdeburgs 1631 während des Dreißigjährigen ^[112] Krieges gleichzusetzen. Für den Sieger war die Einnahme der Stadt nicht nur ein militärischer ^[113] Triumph, sondern vor allem ein groß angelegtes Propagandamanöver, welches für ihn

[114]

innenpolitisch gegenüber der osmanischen Oberschicht wichtig war. Angesichts seiner sonstigen großflächigen Eroberungen wog die Einnahme dieser einzelnen, wenn auch

[115]

bedeutenden Stadt aber nicht viel.

Während der Kämpfe hatte es zwei getrennte genuesische Interessensgruppen gegeben, welche sich sozusagen auf verschiedenen Seiten gegenüber gestanden hatten: das militärische Hilfskontingent unter Giustiniani Longo, welches die Osmanen von den Wällen aus bekämpfte,

[116]

und die Einwohner von Galata außerhalb der Mauern , welche mit den Osmanen Verbindung

[117]

hatten und sich um deren Wohlwollen bemühten.

[118]

Im Zuge der Eroberung Konstantinopels wurde auch Pera zerstört. Hiervon zeugen Notariatsakte, welche zwischen 1408 und 1490 geführt wurden. Diese werden im Genuesischen

[119]

Staatsarchiv aufbewahrt.

Trotz der chaotischen Zustände nach der Erstürmung der Stadt verblieben noch einige Genuesen

[120]

[121]

in Pera und betrieben weiter Geschäfte mit den Niederlassungen im Schwarzen Meer und

[122]

in der Ägäis. Nach dem Fall hatte man ihnen das Eigentumsrecht durch einen *ferman* (Erlass)

[123]

des Sultans wieder bestätigt. Der genuesische *podestà*, Angelo Giovanni Lomellino, blieb im

[124]

Amt. Auch bekamen die Kaufleute wieder das Recht, Handel zu treiben. Allerdings ging ihre

[125]

frühere Autonomie verloren und sie wurden durch ein Kontrollorgan des Sultans überwacht.

Wenn auch der Fall Konstantinopels den europäischen Zeitgenossen als eine große Katastrophe

[126]

erscheinen mochte , waren die tatsächlichen wirtschaftlichen Folgen dieses Ereignis viel

[127]

weniger negativ. Die osmanische Wirtschaftspolitik war im Allgemeinen sehr pragmatisch, denn Sultan Mehmet II. wollte die Zusammenarbeit mit den Italienern aus wirtschaftlichen

[128]

Überlegungen fortsetzen. Manche Historiker sind allerdings der Ansicht, dass es zu einem Abschwung in den Handelsbeziehungen kam, wenn man die Volumina der vorhergehenden

[129]

Perioden zum Vergleich heranzieht.

Allerdings änderte sich für die genuesischen Geschäftsleute die wirtschaftliche Lage im Osmanischen Reich. Nach dem Verlust ihrer früheren Autonomie drohten höhere Abgaben, welche die Gewinne schmälerten. Neben den Zöllen, die sie so wie alle anderen Kaufleute entrichten mussten, wenn sie Waren ins Osmanische Reich importieren wollten, wurden die Genuesen noch durch eine andere wirtschaftspolitische Entscheidung des Sultans belastet. Unter Mehmet II. waren der Handel und die Erzeugung von verschiedenen Grundstoffen zu

[130]

Staatsmonopolen erklärt und damit der privaten Hand entzogen worden. Es betraf dabei zumeist strategische Güter wie Holz und Getreide, deren Exporte und Importe vordem von

[131]

Privatkaufleuten abgewickelt worden waren. Auch der Verkauf von Seife und die Seifenproduktion in Foça (Phokäa) sowie der Alaunexport wurden ab 1455 staatlich kontrolliert.

[132]

Schon unter den Vorgängern Mehmeds II. hatte sich die Politik der Sultane abgezeichnet, wichtige und gewinnbringende Waren der Kontrolle des Staates zu unterwerfen. So hatte bereits Sultan Murad I. nach der Eroberung von Kütahya 1381 den Alaunexport gewissen

[133]

Beschränkungen unterworfen. Unter seinem Sohn Bayezid I. wurde dann der Getreidehandel unter staatliche Aufsicht gestellt. Der Export von Getreide wurde 1390 verboten, nachdem die

[134]

beyliks Menteşe und Aydın erobert worden waren. Diese Maßnahme war bereits eine Einschränkung für den genuesischen Handel gewesen, da diese zwei Fürstentümer

[135]

Haupthandelspartner Genuas im westlichen Anatolien gewesen waren.

Die einst bedeutende kommerzielle Aktivität von Pera wurde zum Teil nach Chios transferiert.

[136]

Die Insel selbst wurde unmittelbar nach der Eroberung von Konstantinopel von einer

[137]

osmanischen Flotte heimgesucht und musste einen Tribut von 40.000 Dukaten entrichten.

Einige Monate später wurde Phokäa geplündert. Die Kaufleute von Chios konnten nach zähen Verhandlungen mit den Osmanen erreichen, dass man sie in Zukunft für eine Tributzahlung von

[138]

jährlich 10.000 Dukaten nicht mehr angreifen würde.

In Konstantinopel musste sich der genuesische Handel der Konkurrenz des neu entstandenen großen Marktes stellen, der durch das einheitliche Wirtschaftsgebiet des Osmanischen Reiches

[139]

entstanden war. Der Hauptumschlag der Güter aus Pera sank und verlagerte sich nunmehr in das neue Zentrum Chios. Dort hatte man noch eine gewisse Freiheit des Handels ohne lästige

[140]

Konkurrenten. Darüber hinaus entging man damit den osmanischen Steuern.

[141]

Auch auf Zypern wurde die Genueser Herrschaft beendet. Seit 1373 hatte Genua dort eine Hegemonie ausgeübt, als im Rahmen der Zwiste zwischen den beiden großen Seerepubliken der

[142]

genuesische *podestà* den venezianischen *bailo* besiegt hatte. Die Insel wurde durch die *Maona*

[143]

Cypri, eine private Anteilsgesellschaft, welche ihren Sitz in Famagusta hatte, verwaltet. Die genuesische Herrschaft ging 1464 zu Ende, als Jakob II. aus der Linie der Lusignan die Insel

[144]

wiedereroberte. Es entstand nach der Vertreibung der Genuesen dann ein venezianisches

[145]

Protektorat, welches von der Königin Catharina Cornaro regiert wurde. Zypern war für Genua in der Mitte des 15. Jahrhunderts ein wichtiger Zwischenhandelsplatz für Orientwaren gewesen. Über diese Insel liefen ein Teil des Levantehandels mit Getreide und der Salzhandel für die Ritter von Rhodos. Berühmt war Zypern für seine Textilien und seine mit Henna schön

[146]

gefärbten Stoffe. Ebenfalls wurde der Handel mit Indigo von Genuesen beherrscht. Selbst unter der venezianischen Herrschaft blieben Genueser Gesetze bis ins 16. Jahrhundert in

[147]

Geltung. Venezianische Beamte wandten genuesisches Recht an. Ob weiterhin Genuesen von

[148]

Zypern aus Handel getrieben haben, ist nicht bekannt. Jedoch gelangten trotz der osmanischen Besetzung Lieferungen nach Genua, welche bis zum Ende des 16. Jahrhunderts

[149]

andauerten.

2.4. Der Verlust der Besitzungen im Schwarzen Meer

[150]

"Civitas illa Caffa in maxima desolatione permanet – propter Constantinopolis captionem et Pere amissionem."

Im Zuge der Ausdehnung der osmanischen Eroberungen wurde auch das Schwarze Meer immer

[151]

mehr zu einer Einflusszone der Sultane. Schon im Laufe des 15. Jahrhunderts hatten die Genuesen, lange bevor Kaffa 1475 an die Osmanen verloren ging, im Orienthandel langsam Terrain an Griechen, Armenier, Juden und Moldawier verloren. Diese Nationen waren allmählich

[152]

zu Konkurrenten des genuesischen Handels geworden. Bereits zwischen 1385 und 1387, als die Genuesen gegen die Tartaren von Solgat auf der Krim Krieg führen mussten, hatten sie versucht, sich der Zusammenarbeit mit griechischen und armenischen Kommunen in Kaffa zu

[153]

versichern. Sie benötigten deren Hilfe, da sie selbst zu wenig Bürger für die Verteidigung hatten. Als Folge dieser Maßnahme hatte sich die Zahl der nichtlateinischen Einwohner in Kaffa

[154]

stark vergrößert.

Für die Osmanensultane war das Schwarze Meer sicherheitspolitisch von großer Wichtigkeit, da ihre Hauptstadt mit dem nach Norden hin offenen Meer von dieser Himmelsrichtung geschützt werden musste. Darüber hinaus waren diese See und ihre umliegenden Küstengebiete für die

[155]

Nahrungsmittelversorgung von Konstantinopel die wichtigste Quelle.

[156]

1454 griffen die Osmanen Maurocastro an und zwangen Kaffa zu Tributzahlungen. 1459 bis 1462 wurden die Niederlassungen der Genuesen in Samastri, Sinope und Trapezunt

[157]

eingenommen. Ab 1475 gingen dann die restlichen Genueser Niederlassungen schrittweise an

[158]

die Osmanen verloren.

Im Mai 1475 erreichte eine osmanische Flotte von 500 Schiffen unter dem Kommando des

[159]

Admirals Ahmet Pa•a Kaffa und nahm die Stadt nach kurzem Kampf am 6. Juni 1475 ein.

Der genuesische Konsul und 300 Italiener wurden getötet, die Stadt geplündert. Alle Kaufleute Kaffas verloren zum Teil ihren Besitz oder wurden als Sklaven genommen. Der Großteil von

[160]

ihnen wurde nach Konstantinopel gebracht.

Nach der Ausschaltung der Genuesen vom Schwarzmeerhandel wurde die Region ein osmanisches Binnenmeer, in das Ausländer nur kontrolliert eingelassen wurden. Franz Babinger schreibt dazu: „Von nun an lag der Schwarzmeerhandel danieder, was nicht nur für die Italiener

[161]

einen schweren Schlag bedeutete, sondern auch für Osteuropa.“

2.5. Genuas wirtschaftliche und politische Position am Ende des 15. Jahrhunderts

„Italien mein, könnt'heilen nur mein Wort
 die Wunden tödlich offen,
 die man Dir in den schönen Körper stieß!
 Ihr, die ihr nehmt dies Reich in Eure Hand
 Durch der Fortuna Macht
 Das mitleidslos ihr quält mit eurer Wut,
 wer hat die fremden Waffen hergebracht
 die durch das grüne Land
 gerötet ist von der Barbaren Blut?
 Euch trübt der Wahn den Mut
 Ihr glaubt, statt wenig, dass ihr viel empfangt,
 meint, dass gekaufte Liebe wirklich liebt.“

Francesco PETRARCA, aus dem

[\[162\]](#)

Canzoniere.

Die Folgen der Verluste der oben geschilderten genuesischen Niederlassungen in der Levante müssen auch vor dem Hintergrund der turbulenten politischen Ereignisse in Italien am Ende des 15. Jahrhunderts betrachtet werden. Die damalige instabile Lage beeinflusste letztlich die

[\[163\]](#)

diplomatischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten Genuas, seinen Kolonien beizustehen.

Der Frieden von Lodi 1454 brachte zwar eine kurze Atempause für die italienischen

[\[164\]](#)

Verwicklungen, war aber nicht auf Dauer wirksam.

Venedig schloss 1479 einen Friedensvertrag mit der Hohen Pforte, welcher für einige Zeit Stabilität in den Besitzverhältnissen gewährleisten sollte. Die Serenissima behielt als Besitzungen Kreta, die nördlichen Sporaden, Ägina, Kythira, Tinos, Nauplos, Monemvasia und übte über die

[\[165\]](#)

Zykladen und über Karpathos eine Art von Protektorat aus. Dafür erhielt sie das Recht auf

[\[166\]](#)

freien Handel im osmanischen Reichsgebiet.

Mit den Verlusten der Besitzungen im Schwarzen Meer und in der Ägäis war die Präsenz Genuas in diesem Raum zumindest in der Form von Handelsstützpunkten beendet. Der Handel im

[\[167\]](#)

Allgemeinen war schwer beeinträchtigt worden, selbst wenn durch die Drehscheibe Chios

[168]

vieles kompensiert werden konnte. Bis zu einem gewissen Grad trug die Prosperität der Niederlassung in Pera unter osmanischer Oberhoheit weiter zum Gedeihen des genuesischen

[169]

Levantehandels bei. Zumindest bis zum Ende des 15. Jahrhunderts war in dem Genueserviertel Peras ein Anstieg der Einwohnerzahlen festzustellen, auch wenn neue muslimische Viertel entstanden. Eine Bevölkerungserhebung von 1477 wies 535 muslimische, 592

[170]

griechisch-orthodoxe, 323 europäische und zweiundsechzig armenische Haushalte aus. Allgemein gesehen war der Verlust der wirtschaftlichen Vormachtstellung der Italiener im Schwarzen Meer nach 1475 bzw. 1484 das Ergebnis einer langen Entwicklung, welche letztlich aus der systematischen Schwächung des Byzantinischen Reiches durch Genua und Venedig herrührte. Byzanz war in langen Phasen seiner Spätgeschichte weniger ein Bündnispartner als eine

[171]

Marionette der Italiener gewesen. Es besaß in den letzten Jahrzehnten seines Bestehens keine Flotte mehr, sondern war immer von den Lateinern abhängig gewesen. Daher konnte auch das

[172]

anfänglich maritim nicht so starke Osmanenreich mit Hilfe seiner Flotte den gesamten

[173]

Bereich des Schwarzen Meeres unter seine Kontrolle bringen.

Genua unternahm im 16. Jahrhundert einen letzten, sehr schwachen Versuch, sich eine neue Kolonie zu verschaffen. Zwischen 1540 und 1542 erwarben Genueser Kaufleute unter der Führung der Lomellini und eines Ferrante Gonzaga die Insel Tabarca vor der tunesischen Küste.

[174]

[175]

Dort befanden sich reiche Korallenvorkommen, die eine profitable Ausbeute erlaubten. Tabarca war als Lösegeld für den Korsaren Dragut geleistet worden, den Genuesen gefangen genommen hatten. Die Insel blieb bis 1741 genuesisch und wurde dann von den Franzosen

[176]

besetzt.

2.6. Vom Kolonialbegriff der Genuesen

Der moderne Begriff Kolonie beinhaltet gemeinhin, dass es eine Kolonialmacht gibt, welche ein Territorium politisch beherrscht und es wirtschaftlich ausbeutet. Dazu kommt noch die Anbindung an eine ferne ausländische Zentrale. Der wirtschaftliche Profit fließt ausschließlich den Kolonialherren zu. Außerdem ist die Kolonie intellektuell, künstlerisch und religiös auf die

[177]

Mutter ausgerichtet.

Es erhebt sich die Frage, ob sich dieses klassische Modell auf den genuesischen "Commonwealth" uneingeschränkt anwenden lässt. Dabei ist festzustellen, dass es im Falle von Genua nicht überall

[178]

zutrifft. Nicht alle europäischen und auch Genueser Niederlassungen in der Levante waren

[179]

reine Kolonien. Genua übte in vielen Fällen eine sehr beschränkte Territorialherrschaft aus, welche in vielen Fällen nur auf ein Stadtviertel oder ein Handelshaus beschränkt war. Lediglich

[180]

Chios stellt einen Fall dar, der sich dem klassischen Modell einer Kolonie annähert.

Im kulturellen Bereich hatten die Genuesen in ihren Kolonien immer eine große Anpassungsfähigkeit bewiesen. Sie bedrohten zumeist nicht die lokalen Traditionen und erlaubten den missionierenden christlichen Orden nur eine beschränkte Tätigkeit. Das Einzige, woran sie

[181]

wirklich interessiert waren, war die wirtschaftliche Dominanz. Daher wurde auf die Ausnützung der lokalen Ressourcen großer Wert gelegt. Auch die Importe aus Genua selbst

[182]

durften nicht behindert werden.

Ein wichtiges Kennzeichen der italienischen Kolonialwirtschaft im Mittelmeer war der Aufbau von exportorientierten Monokulturen. So wurde auf Kreta vor allem Zucker und Wein, auf Chios das Mastix und auf Zypern Wein, Baumwolle und Zucker produziert. Der Ausbau dieser Wirtschaftszweige erfolgte allerdings viel langsamer als später ähnliche Wirtschaftsmodelle auf

[183]

den Azoren, Kanaren und in der Karibik unter spanischer bzw. portugiesischer Herrschaft.

Im genuesischen Handelsimperium waren die Niederlassungen im Orient wie Famagusta, Chios, Pera und Kaffa Modelle, welche die darin tätigen Kaufleute ohne Schwierigkeiten auch in das westliche Mittelmeer übertragen konnten. Lopez beschreibt sehr deutlich die Komplementarität zwischen Ost und West und weist darauf hin, dass die Ursprünge der Kolonialkultur der Spanier in der Neuen Welt teilweise in den Genueser Niederlassungen der Levante begründet sind.

[184]

Besonders evident ist dies der Fall beim Modell der Zuckerplantagen.

Die sprichwörtliche Flexibilität der genuesischen Kaufleute ermöglichte es, sich unter den geänderten wirtschaftlichen und politischen Bedingungen auf die neue Situation einzustellen und in einigen Bereichen der Wirtschaft unter den Hauptakteuren zu bleiben.

3. GENUAS POLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE ROLLE IM MITTELMEERRAUM DES 16. JAHRHUNDERTS UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DES LEVANTEHANDELS

„Genua ? Genua? Weg damit! Es ist mürb, bricht, wo sie es anfassen. Sie rechnen auf die Patrizier? Vielleicht weil sie saure Gesichter schneiden, die Achsel zucken, wenn von neuen Staatssachen Rede wird? Weg damit! Ihr Heldenfeuer klemmt sich in Ballen levantinischer
[185]

Waren, ihre Seelen flattern ängstlich um ihre ostindische Flotte.“ Aus Schillers „Die Verschwörung des Fiesco zu Genua.“

3.1. Politische Hintergründe

Italien wurde auch im 16. Jahrhundert von politischen Wirren heimgesucht. Diese entstanden aus den Spannungsfeldern, welche durch die Machtansprüche der spanischen Krone, des Heiligen Römischen Reiches und Frankreichs erzeugt wurden. Genua geriet dabei zwangsläufig in die
[186]

Auseinandersetzungen dieser Mächte.
[187]

Die großen politischen Veränderungen in der Levante waren einerseits durch die Expansion des Osmanischen Reiches im 14. und 15. Jahrhundert herbeigeführt worden, andererseits hatte sich eine Entwicklung im westlichen Mittelmeer angebahnt, auf Grund derer der Schwerpunkt der
[188]

genuesischen Politik bereits im Einfluss der spanischen Krone lag. Diese starke politische Anbindung an die Katholische Monarchie führte zu einer intensiveren Ausrichtung auf die atlantische Welt. Nach dem Verlust der Handelsniederlassungen im Schwarzen Meer und in der
[189]

Ägäis verstärkte sich diese Tendenz.

Zwischen 1499 und 1506 regierte in Genua ein Gouverneur des französischen Königs Ludwig
[190]

XII, welcher der Oberherr der Stadt war. Die französische Krone kontrollierte auch die Riviera di Ponente, während die Riviera di Levante mit Hilfe des Luigi Fiesci, eines genuesischen
[191]

Adeligen und Parteigängers des französischen Königs, beherrscht wurde. Um diese Zeit, ab etwa 1506, tobte in der Stadt Genua der Streit zwischen den Adelsgruppen der *popolari* und der
[192]

nobili und entzweite die politische Führung der Republik.
[193]

Im Jahre 1519 erfolgte die Wahl des spanischen Königs Karl I.
[194]

um Kaiser (Karl V.). Für Frankreich stellte die Verbindung zwischen der spanischen Krone und der Reichskrone eine Bedrohung dar, da nun eine territoriale Einengung von zwei Seiten

[\[195\]](#)

vorhanden war. Um diese abzuwenden, wurde eine Lösung mit militärischen Mitteln gesucht. 1521 – 1526 fand der erste Krieg Kaiser Karls V. gegen Franz I. von Frankreich statt. Sein vorläufiger, für den Kaiser negativer Ausgang bedeutete zunächst den Verlust von Mailand an die Franzosen. Karl V. blieb jedoch 1525 in der Schlacht von Pavia siegreich und Franz I. wurde

[\[196\]](#)

gefangen genommen. Im Frieden von Mailand sollte Frankreich auf alle italienischen Gebiete verzichten. Nach Freisetzung des gefangenen französischen Königs gründete dieser die Heilige Liga von Cognac, welche den Kirchenstaat unter Papst Clemens VII., Florenz, Genua, Mailand und England umfasste. Auf diese erneute Drohung reagierte Karl V. Zwischen 1526 und 1529 kam es zum zweiten Krieg Karls V. gegen Franz I. und den Mitgliedern der Heiligen Liga von

[\[197\]](#)

Cognac.

Französische Versuche, Mailand 1522 wieder zu erobern, hatten Karl V. als König von Spanien und Herrscher von Sizilien veranlasst, im Bündnis mit dem Papst eine Armee gegen Genua zu senden. Die Stadt wurde 1522 von einer Armee der Kaiserlichen unter dem Kommando Prospero

[\[198\]](#)

Colonnas heimgesucht und geplündert. Der kaisertreue Adelige Antoniotto Adorno wurde als

[\[199\]](#)

Doge eingesetzt. Diese schwere Heimsuchung durch die spanisch-päpstlichen Soldaten sollte als einer der Gründe für eine Reform der Verfassung dienen, da sie die bisher zerstrittenen

[\[200\]](#)

Gruppen der Genueser Adelligen vereinte.

In Genua fand daher, teilweise als Folge der tiefsten Niederlage von 1522, eine bedeutende politische Veränderung statt, welche auf die innere Stabilität der Republik positive Auswirkungen

[\[201\]](#)

haben sollte. Diese Zeit des ersten Drittels des 16. Jahrhunderts wurde durch die

[\[202\]](#)

Persönlichkeit Andrea Dorias geprägt. Er war als Befehlshaber einer Galeerenflotte zunächst

[\[203\]](#)

in französischen Diensten gestanden, wechselte aber 1528 auf die Seite Karls V. Sein Reichtum und sein politischer Einfluss basierten auf seiner Flotte, welche einen großen

[\[204\]](#)

wirtschaftlichen Wert darstellte.

Andrea Doria wurde von Karl V. nicht nur als Oberbefehlshaber der Flotte eingesetzt, sondern

[\[205\]](#)

auch als Gouverneur der Stadt Genua. Zwischen den Vertretern des Kaisers und Andrea Dorias wurde im Juli 1528 ein Abkommen geschlossen, welches eine Einbindung der Republik in

[206]

die Politik des Habsburgerreiches bedeutete. Durch sein Verhandlungsgeschick und sein politisches Gewicht konnte er 1528 die Verfassung der Republik Genua im Rahmen einer großen

[207]

Reform verändern. Durch ein formelles Abkommen mit Kaiser Karl V. im September 1528

[208]

wurde die Anbindung Genuas an die spanische Krone bekräftigt. Der primäre Zweck war der Schutz gegen die Machtansprüche Frankreichs. Genua erhielt mit der neuen Ordnung von 1528 eine Verfassung, welche allen bisher streitenden Gruppen Anteile an der Macht sicherte und

[209]

damit einigermaßen stabile innenpolitische Verhältnisse erzeugte. Durch die Beendigung der Franzosenherrschaft und der Hinwendung zur Spanischen Krone ergaben sich für genuesische

[210]

Kaufleute zahlreiche neue Geschäftsmöglichkeiten.

Die Republik erhielt im Rahmen der atlantischen Expansion Spaniens zusätzlich eine

[211]

internationale Anbindung an die Chancen, welche sich in der Neuen Welt boten. Diese Aspekte kamen den wirtschaftspolitischen Zielen ihrer Kaufmannschaft, welche zum großen Teil

[212]

in einer Diaspora lebte, sehr entgegen. Dabei wurde aber der traditionelle Levantehandel nicht vernachlässigt, vor allem die Route über den Stützpunkt Chios erlaubte noch lange Zeit eine lebendige Verbindung mit dem östlichen Mittelmeer. Sogar bis Persien reichten die

[213]

Wirtschaftskontakte.

Der französische König und Karl V. führten ihre Auseinandersetzungen in Italien weiter fort.

[214]

1529 rückten französische Truppen in Piemont ein. Über Initiative der Mutter des französischen Königs, Luise von Savoyen, und Margarete von Burgund, der niederländischen Statthalterin und Tante Karls V., wurden Verhandlungen zur Einstellung der Feindseligkeiten

[215]

geführt. Der Frieden in Italien schien gesichert, als im Vertrag von Cambrai 1529 ein

[216]

abermaliger Verzicht der Franzosen auf die Ansprüche in Italien erfolgte. Karl V. besuchte am 12. August 1529 Genua und zog in die Lombardei weiter. Genua hatte damit zunächst nichts

[217]

mehr von den Franzosen zu fürchten.

Unter dem Druck der Barbareskenüberfälle unter der Leitung Haireddin Barbarossas auf die Mittelmeerschifffahrt und auf die Küstengebiete Spaniens und Italiens sowie zur Abwendung der

[218]

Türkengefahr im Osten wurde 1534 eine Flottenexpedition Karls V. unter der Führung

[219]

Andrea Dorias gegen die Osmanen gestartet. Der Kaiser wollte diesem Feldzug den Charakter eines Kreuzzuges geben und versicherte sich der Allianz des Papstes, der Johanniter und der

[220]

Portugiesen. Das Ergebnis des Vorstoßes nach Nordafrika war die Eroberung von Tunis samt

[221]

seinem Hafen La Goletta sowie Biserta. Das ursprüngliche Ziel, die Befreiung des westlichen Mittelmeers von den Einfällen der osmanischen Korsaren, wurde nur teilweise

[222]

erreicht.

Frankreich wurde inzwischen wieder in seinem Kampf gegen das Haus Habsburg aktiv und vermehrte seine Anstrengungen, mit den Osmanen intensiver zusammen zu arbeiten. Franz I. schloss 1535 mit der Hohen Pforte in Istanbul einen Handels– und Beistandsvertrag in Form

[223]

[224]

einer Kapitulation ab. Anlässlich der Vertragsunterzeichnung wurde auch der erste

[225]

französische Botschafter an der Hohen Pforte, Jean de la Forêt, eingesetzt. Neben den politischen Aspekten einer Anti–Habsburg Allianz verschaffte dieses Abkommen den Franzosen weitreichende kommerzielle Privilegien im Levantehandel. Auf der politischen Ebene sollte diese Koalition mit den Osmanen eines der wichtigsten Instrumente der französischen Politik gegen

[226]

den Kaiser darstellen.

[227]

In den Jahren 1536 bis 1538 kam es zum dritten Krieg Franz I. gegen Karl V. In dessen Verlauf erfolgte ein Zusammenspiel zwischen französischen und osmanischen Flotteneinheiten im Mittelmeer, um der Bedrohung der kaiserlichen Flotte unter Andrea Doria besser begegnen zu

[228]

können. Die Flotte des Korsaren Barbarossa verwüstete im Dienst des Sultans die Küsten

[229]

Kalabriens und der Kampagna.

1538 wurde die so genannte „Heilige Allianz“ zwischen dem Papst, Karl V., Venedig und Genua geschlossen. Die Kaiserlichen verloren ein Seegefecht, welches zwischen einer Flotte der Allianz

[230]

und der Osmanen bei Prevesa stattfand. Die neuerliche Absicht Karls V., das Osmanische Reich und die Barbareskenstaaten in Nordafrika wieder durch Flottenoperationen zu treffen,

[231]

schlug fehl. 1541 scheiterte der Versuch, durch eine maritime Expedition in Nordafrika Fuß

[232]

zu fassen und Algier zu erobern.

[233]

Der vierte Krieg Karls V. gegen Franz I. dauerte von 1542 bis 1544. Er fand wieder in Italien statt und war ein Versuch des französischen Königs, den zunehmenden habsburgischen Einfluss

[234]

in Oberitalien zurückzudrängen 1544 gewannen die Franzosen zwar die Schlacht von Ceresole in Piemont, wurden aber danach in Luxemburg und im Roussillon geschlagen. Im Frieden von Crèpy 1544 verzichtete Karl V. auf die Bourgogne, Franz I. auf Mailand und Neapel. 1559 wurde

[235]

im Frieden von Cateau–Cambrésis die spanische Vorherrschaft in Italien bestätigt. Genua

[236]

erhielt dabei Korsika zugesprochen.

Ab 1558 war die Republik Genua in einen Zwist mit dem Heiligen Römischen Reich geraten, welcher um das Reichslehen Finale in Ligurien ging. König Philipp II. hatte unter dem Vorwand der Bedrohung des Herzogtums Mailand durch die Franzosen versucht, dieses Reichslehen unter

[237]

die spanisch-mailändische Lehenshoheit zu bringen. Genua hatte 1558 die Markgrafschaft

[238]

Finale besetzt, auf welche es seit dem 12. Jahrhundert immer wieder Anspruch erhoben hatte.

1598 ging Finale nach wechselvollen Auseinandersetzungen auch mit Kaiser Maximilian II.

[239]

schließlich an Philipp II. unter seinem Titel als Herzog von Mailand als Lehen über.

1564 brach in Korsika ein Aufstand gegen die genuesischen Steuereintreiber aus, welcher die

[240]

Republik einige Jahre beschäftigte.

1571 erfolgte die große maritime Auseinandersetzung zwischen den Osmanen und den

[241]

christlichen Mächten im Mittelmeer. Der Seesieg von Lepanto über die osmanische Flotte

[242]

wurde psychologisch als großer Sieg gefeiert , wenn er auch keine langfristigen Auswirkungen auf die Schlagkraft der osmanischen Seestreitkräfte haben sollte. Allerdings traten diese in der

[243]

Folge weniger offensiv auf.

3.2. Genuas gewerbliche Wirtschaft im 16. Jahrhundert

Einer der wichtigsten Zweige der genuesischen Wirtschaft war neben der Erzeugung von Seide, [\[244\]](#) Tuch, Waffen und Papier seit jeher der Schiffsbau und die Schifffahrtsindustrie gewesen. Wie bereits erwähnt, hatte Genua zwar phasenweise eine der größten Flotten des Mittelmeeres gehabt, jedoch sank die Zahl der eigenen Schiffe und deren Transportvolumen im Lauf des 16. Jahrhunderts. Als Schlüsselindustrie des Handels kam der Schifffahrt auch eine eminent politische Bedeutung zu. Nach der Reform von 1528 wurden die adeligen Gruppen, welche die bedeutendsten Schiffseigentümer stellten, zu dominierenden Faktoren im genuesischen [\[245\]](#) Wirtschaftsleben. Auf Grund der politischen Wichtigkeit dieses Erzeugungszweiges gab es dafür eine eigene staatliche Kontrolle. Bis 1546 kontrollierte die Behörde *Conservatores Navium* den Schiffsbau und den Einsatz von Schiffen, danach wurde sie in *Conservatori del Mare* umbenannt. Durch diese Einrichtung der Republik wurde jenes Schlüsselgewerbe staatlich gelenkt und konnte [\[246\]](#) damit als politisches Instrument eingesetzt werden. Die gewerbliche Struktur Genuas begann sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu verändern. Der Konflikt zwischen dem Handelskapital und den unabhängigen Handwerkern [\[247\]](#) wurde stärker. Schließlich mussten sich die Produzenten, also die Handwerkskorporationen [\[248\]](#) den Verlegern [\[249\]](#), welche das Kapital besaßen, unterordnen. Damit gerieten die Handwerker in Abhängigkeiten, denn die Verleger bestimmten die Art der Ware, welche produziert werden sollte, den Ort und die anzuwendende Technik. Darüber hinaus gab es auch schon ausländische Verleger, welche die Produktionen lenkten. Dieses Verlagssystem markierte den Beginn einer Proletarisierung, denn auf der einen Seite verblieben dem Erzeuger die Produktionsmittel, de [\[250\]](#) facto wurde er aber zu einem Arbeiter im Dienst des Verlegers. Für die gewerbliche Industrie spielten zudem die Auswirkungen der Kriege in Italien eine negative Rolle. Die vielen militärischen Auseinandersetzungen auf italienischem Boden hatten zu [\[251\]](#) umfangreichen Verwüstungen vieler Städte geführt. Die großen Textilzentren Norditaliens, Mailand, Como, Brescia, Florenz wurden nicht nur durch die Kriege, sondern darüber hinaus

[252]

durch die Pest hart getroffen. Die Bevölkerungszahlen in einigen norditalienischen Städten

[253]

waren am Beginn des Jahrhunderts gesunken und es herrschten Hungersnöte. Aber andere Kommunen wurden in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts wieder zu wirtschaftlichen Zentren und erfuhren einen bedeutenden Anstieg ihrer Einwohnerzahlen, wie es bei Neapel, Venedig oder

[254]

Palermo der Fall war.

Trotz der Kriege und der Pest war die italienische Konjunktur zwischen 1500 und 1560 in einzelnen Erzeugungsbereichen nicht schlecht. Krisen in einem Wirtschaftszentrum ließen andere

[255]

Orte davon profitieren. Vor allem Venedig wie auch Genua wurden zum Nutznießer der

[256]

Textilkrise, welche Mailand, Como, Pavia, Florenz und Siena betroffen hatte. Die Wachstumszahlen der Seidenerzeuger Genuas bezeugen diesen Trend. Zwischen 1537 und 1558 stiegen die Anzahl der Betriebe von 137 auf 244, also um 78, 10 %. Von 1526 bis 1550 entstanden im Durchschnitt 18 neue Betriebe pro Jahr. 1565 sollen etwa 10.000 Webstühle gearbeitet haben,

[257]

was auf eine Gesamtbeschäftigtenzahl von 30.000 bis 35.000 Seidenerzeugern schließen lässt.

Genua konnte, wie schon erwähnt, auch von der günstigen politischen Entwicklung Nutzen ziehen. Besonders nach der Reform von 1528 machte sich die innenpolitische Stabilität positiv

[258]

bemerkbar. Das Gesamtvolumen seiner Handelsflotte vergrößerte sich von 1537 bis 1539, in

[259]

welcher Periode es 373.200 Kantare betragen hatte, auf 602.000 Kantare in den Jahren 1556

[260]

bis 1558, was eine Steigerung von über sechzig Prozent bedeutete.

3.3. Genuas Levantehandel – allgemeine Aspekte

„Der Handel mit Waren ist so notwendig, dass ohne ihn die Welt nicht weitergehen würde. Er veredelt Königreiche und macht ihre Völker groß, er veredelt Städte und bringt Krieg und Frieden.“

[261]

Tomé Pires, Suma Oriental (1512 – 1515)

Die oben geschilderten politischen und ökonomischen Ereignisse waren für die Position Genuas im Handel des östlichen Mittelmeeres von Bedeutung, denn sie beeinflussten nicht nur Entscheidungen der genuesischen *Signoria* in ihrer Levantepolitik, sondern wirkte sich auf

Investitionen der genuesischen Kaufleute aus. Dabei mussten diese allerdings nicht nur die veränderten Voraussetzungen in der Levante berücksichtigen, sondern waren unmittelbar durch [\[262\]](#) die spanisch–französischen Kämpfe um die Vormacht in Italien betroffen.

Auch wenn die italienischen Stadtstaaten im 16. Jahrhundert nicht mehr das Monopol für den Fernhandel im Mittelmeer innehatten, so waren sie doch durch ihre Erfahrungen und ihre Kapitalstärke wichtige ökonomische Kräfte. Damit konnten sie weiterhin eine Spitzenstellung im [\[263\]](#)

Fernhandel behaupten. Deshalb waren besonders die beiden Seerepubliken Genua und Venedig für die beiden Hauptkonkurrenten um die Hegemonie in Italien, die spanische Krone [\[264\]](#)

und den französischen König, von großem wirtschaftlichem und politischem Wert.

Genua war dazu noch seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts in seinem Levantehandel mit den neuen machtpolitischen Gegebenheiten in dieser Region konfrontiert worden. Die Eroberung des Mameluckenreiches 1516 bis 1517 brachte auch Syrien und Ägypten unter die Herrschaft des

Sultans Selim II. (1512 – 1520). [\[265\]](#) Das Osmanische Reich war nicht nur zu einer militärischen

Großmacht aufgestiegen [\[266\]](#), sondern hatte auch einen einheitlichen Wirtschaftsraum mit über zwölf Millionen Menschen geschaffen, der noch dazu eine einheitliche Währung und eine

[\[267\]](#) zentralisierte Verwaltung besaß.

In diesem großen Wirtschaftsraum war der italienische Kaufmann allerdings ein Konkurrent unter

den vielen anderen geworden, die verschiedenen Nationalitäten [\[268\]](#) [\[269\]](#) des Reiches angehörten.

Im Osmanischen Reich hatten Nichtmuslime verschiedener Nationen teilweise die frühere Rolle

der Italiener in der Wirtschaft übernommen. Besonders Armenier [\[270\]](#), Juden [\[271\]](#) und Griechen profitierten von der Stellung, welche sie im Rahmen der osmanischen Millet – Verfassung nutzen

[\[272\]](#) durften. So ersetzten Griechen die Genuesen im Fernhandel zwischen Kaffa und Pera/Galata.

[\[273\]](#) Juden traten vermehrt als Unternehmer, Schiffstransporteur und Finanziers im östlichen Mittelmeer auf. Dies war ein Ergebnis der osmanischen Toleranz gegenüber den anerkannten

[\[274\]](#) Religionsgemeinschaften. Besonders die aus der iberischen Halbinsel nach 1492 geflüchteten Juden investierten zum Teil ihr mitgenommenes Vermögen in die Schifffahrt und in den Handel.

[275]

Die Heranziehung von Juden, Armeniern und Griechen in den Handel und die Produktion war eine erklärte Politik des Osmanischen Reichs. [276] Die Hohe Pforte [277] konnte durch die Förderung dieser drei Ethnien nicht nur ihre eigenen Minderheiten vor wirtschaftlichen Benachteiligungen schützen und die Ausländer kontrollieren, sondern auch die venezianische und [278] genuesische Dominanz bei der wirtschaftlichen Ausbeutung der Levante zurückdrängen. Ein wichtiges Zeichen für die wachsende Bedeutung der jüdischen Gemeinden im Osmanischen Reich war das schon oben erwähnte Anwachsen der Zahl von Schiffseignern unter ihnen. Juden hatten durch ihre intensiven Kontakte und durch ihre geschäftlichen Erfahrungen entscheidende Vorteile in diesem Geschäftszweig. Die Finanzierung eines Schiffes bzw. der Seegeschäfte bedingte neben Geld auch das Vorhandensein eines kommerziellen Beziehungsnetzwerkes, [279] welches bei den jüdischen Familien traditionell vorhanden war.

Am Beginn des 16. Jahrhunderts waren die spanischen Juden den Verfolgungen durch die Inquisition ausgesetzt worden. Es begann eine große Auswanderungswelle ins Osmanische Reich.

[280]

So übersiedelte 1552 das Bankhaus Marrano und die Familie Mendès nach Istanbul. Das Familienoberhaupt Donna Gracia Mendès so wie ihr Kompagnon Don Joseph Nasi hatten gute Kontakte zum Sultanshof und wurden zum Hauptbankier Süleymans. [281] Neben der Geschicklichkeit in geschäftlichen Angelegenheiten und dem bedeutenden Kapital, welches das Bankhaus mit sich brachte, wurde dazu noch durch deren antihabsburgische Haltung die Politik

Süleymans I. (1520 – 1556) beeinflusst. [282] Für verfolgte Juden bot das Asyl im Osmanischen Reich eine Gelegenheit, eine politische Revanche an der spanischen Krone zu versuchen. [283]

[284] Osmanen und Juden sahen sich als natürliche Verbündete im Kampf gegen die Habsburger.

In der vorosmanischen Periode hatten die Genuesen wie auch die Venezianer die Bevölkerungsgruppen der Juden, Griechen und Armenier vom großen Überseegehalt ausgeschlossen. Nunmehr ersetzten auch griechische Kaufleute die großen Familien der Genuesen in Galata und begannen, selbst im Finanzbereich, als Steuerpächter und Geldverleiher eine wichtige Rolle einzunehmen. [285]

Aber nicht nur in der Wirtschaft, sondern auch in der Administration des osmanischen Staates

[\[286\]](#)

nahmen Vertreter der drei erwähnten Ethnien in immer größerem Maß wichtige Posten ein. Allerdings wurden Juden infolge ihrer dichten Gruppenzusammenhalte oft von den europäischen Kaufleuten gemieden und Armenier und Griechen als Handelspartner

[\[287\]](#)

herangezogen, mit denen man leichter Geschäfte abschließen zu können glaubte.

Trotz der neuen Konkurrenz blieben die Genuesen noch in den kommenden zwei Jahrhunderten als bedeutende Handelsmacht im östlichen Mittelmeer präsent, wenn ihnen auch die dominierende Position des 14. Jahrhunderts abhanden gekommen war und sie sozusagen als eine

[\[288\]](#)

Nation unter mehreren im Osmanischen Reich Handel treiben mussten. Zu diesem Thema gibt es in der Historiographie verschiedene Meinungen, welche die Rolle der Italiener im Levantehandel des 16. Jahrhunderts differenzierter sehen.

[\[289\]](#)[\[290\]](#)

Frühere Autoren wie Stoianovich und Heyd meinen, dass die Periode nach dem Fall von Konstantinopel bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts einen Sieg der Griechen, Türken, der christlichen Renegaten, der Armenier, Ragusaner und Juden über die Hegemonie der Venezianer und Genuesen darstelle. Darüber hinaus (Heyd) hätten die „barbarischen Osmanen“ kein Interesse an der Förderung des Handels gehabt und hätten sich nur mit militärischen Eroberungen abgegeben, somit seien sie für den Ruin des Levantehandels verantwortlich gewesen.

[\[291\]](#)

Auch Heers meint, dass die osmanische Expansion die orientalischen Märkte geschlossen und die Genuesen dazu gebracht hätte, sich den Geschäften mit der atlantischen Expansion der

[\[292\]](#)

Portugiesen und Spanier zuzuwenden.

Dazu kam noch, dass sich neue Konstellationen im internationalen Handel ergeben hatten, welche die Strukturen des 13. und 14. Jahrhunderts ablösten. Zwischen den Levantehäfen und Moskau, Polen, Transsylvanien, Ungarn und Italien waren neue Handelsverbindungen entstanden. Unter osmanischer Protektion war die Seerepublik Ragusa zu einem Großhandelszentrum geworden und forderte die Venezianer in verschiedenen Segmenten im Mittelmeerhandel heraus.

[\[293\]](#)

Auch viele Genuesen, welche in der Levante lebten, waren zu Bürgern des Osmanischen Reiches und Schutzbefohlenen des Sultans geworden. Jüdische Interessen waren maßgeblich daran beteiligt gewesen, dass die venezianische Herrschaft über Zypern beendet wurde. Diese Meinung wird zum Beispiel von Knittler vertreten, welcher auf die weitläufigen strukturellen

[\[294\]](#)

Verschiebungen im Mittelmeerhandel bereits am Ende des 15. Jahrhunderts hinweist.

Damit hatten im 16. Jahrhundert die Hauptdarsteller im Levantehandel gewechselt, und vom genuesischen und venezianischen Standpunkt kann mit einer gewissen Berechtigung von einem Abstieg gesprochen werden. Das Handelsvolumen der Region als Ganzes hatte jedoch einen [\[295\]](#) großen Aufschwung genommen. An diesem hatten auch die Italiener teilgenommen. Die großen Massengüter–exporte aus dem Osmanischen Reich wie Getreide, Fisch, Baumwolle, Häute, Wein, Oliven und Textilien stiegen sprunghaft an, woran auch die Italiener ihren Anteil hatten. Der traditionelle Handel mit Luxusgütern wie Gewürzen, Arzneimitteln, Rohseide und Juwelen behielt im Zeitraum von 1520 bis 1600 seine Wichtigkeit bei.

4. GENUAS WARENHANDEL MIT DER LEVANTE

4.1. Der Hafen und seine Struktur

Was waren die Gründe dafür, dass die von der Natur und von der geographischen Lage nicht so sehr begünstigte Stadt in der mediterranen Handelswirtschaft so bedeutend wurde? Denn anders als es bei Venedig der Fall war, wies die Infrastruktur Genuas, besonders die des Umlandes, [\[296\]](#) schwere Nachteile auf. Zwar war der Hafen infolge der steilen Küstenformation und des idealen Beckens ein hervorragender Anlegeplatz für Schiffe, welcher ein Ent– und Beladen direkt [\[297\]](#) im Hafenbecken erlaubte, sonst aber gab es für den Kaufmann viele Schwierigkeiten. Transporte ins Hinterland waren infolge der steilen Küste, des sehr zerklüfteten Terrains und wegen des Fehlens von schiffbaren Flüssen sehr mühsam und teuer. Deshalb war ein Weitertransport der in Genua ausgeladenen Waren am besten durch Küstenschiffe möglich. Darüber hinaus war die landwirtschaftliche Anbaufläche des fruchtbaren Landes im Umkreis der Stadt im Vergleich zu den weiten Ebenen Nordmittelitaliens sehr gering. Getreide als lebensnotwendiges Nahrungsmittel gab es nur wenig, wohl aber Oliven und Wein, Schaf– und Ziegenzucht. Die Fischerei in Küstennähe war durch den Umstand benachteiligt, dass das Meer [\[298\]](#) vor Ligurien sehr tief ist und wenig Oberflächenfischerei erlaubt. Aber dafür gab es einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor, welcher die Stärke Genuas zur See [\[299\]](#) ermöglichte – den relativen Holzreichtum, welcher die Basis für den Schiffsbau bildete. Über die See kam ein Großteil der notwendigen Basisversorgung und dort konnte man seine Kenntnis

[300]

des Mittelmeeres demonstrieren und Weltmacht werden.

Der nahezu ideale Hafen trug dazu bei, dass Genua zu einer der wichtigsten Seestädte Italiens

[301]

wurde. Das Becken ist kreisrund und zur Seeseite hin verengt. Die Tiefe des Tyrrhenischen Meeres erlaubt es auch heute noch, dass große Schiffe in das geräumige Hafenbecken einlaufen können. Im alten Hafen konnte das Entladen der Schiffe fallweise direkt an der Mole erfolgen. Die Wege der ausgeladenen Waren zu den Lagerhäusern waren infolge der Enge der Stadt sehr

[302]

kurz.

Die Häufigkeit der Schiffsbewegungen und die Volumina der Warenumschnläge in diesem Hafen als bedeutendstes Wirtschaftszentrum der Republik Genua waren immer gute Indikatoren für die jeweilige wirtschaftliche Konjunktur. Diese Einrichtung war das wirtschaftliche Herz der Republik und übertraf an ökonomischer Bedeutung die zweitwichtigste Industrie des 16.

[303]

Jahrhunderts, die Seidenverarbeitung.

Im 16. Jahrhundert wurde durch den Reichtum, der sich in der Stadt ansammelte, eine Anzahl von bedeutenden Infrastrukturinvestitionen getätigt und Genuas Hafen zu einem Kommerzzentrum ausgebaut. Genuas Eliten wollten damit nicht nur ihre Macht demonstrieren, sondern auch durch die technische Ausstattung des Hafens eine gut funktionierende Basis für ihre

[304]

Überseegeschäfte schaffen.

[305]

Als der französische Adelige Jean d'Autun im Gefolge Ludwigs XII. im Jahre 1502 in Genua eintraf, war er von den Einrichtungen und der Infrastruktur des Hafens sehr beeindruckt. Von ihm stammt eine zeitgenössische Schilderung der imponierenden Hafenarchitektur und der vorhandenen technischen Einrichtungen. D'Autun bewundert die Genuesen, welche er als

[306]

„Könige des Meeres“ darstellt und lobt die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens.

[307]

Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens als Wirtschaftsfaktor wurde auch durch die prominente Lage des genuesischen Finanzzentrums unterstrichen. Der Banco di San Giorgio stand und steht heute noch im Zentrum des genuesischen Hafenbeckens. Die eher kleine Dimension des Gebäudes lässt gar nicht ahnen, welche weltwirtschaftliche Bedeutung es einst hatte. Neben den Reichtümern der genuesischen Finanztransaktionen wurden auch die Einkünfte

[308]

aus den Zöllen darin aufbewahrt. Der Banco war weiters für die Finanzierungen der

Hafeninfrastrukturen zuständig. Dabei ging es nicht nur um Neubauten, sondern um die Instandhaltung und Reinigung des Hafenbeckens wie auch um die Eintreibung der verschiedenen [\[309\]](#) Abgaben.

Das Hafenbassin wurde durch große Wälle zum Meer hin geschützt. Große Säulen, teilweise aus Marmor, Granit oder anderem Gestein, welche an der Seeseite angebracht waren, dienten den Schiffen als Ankerplatz, an welchen sie ihre Taue befestigten. Ein großer Leuchtturm wies den Weg auch bei Nacht und bei schlechtem Wetter. Zu den Wällen an der Seeseite führten auch [\[310\]](#) Wasserleitungen, welche die ankernden Schiffe mit Frischwasser versorgten.

Nach dem Entladen eines Schiffes, das entweder direkt an der Mole oder mittels Barken erfolgte, [\[311\]](#) wurden die Güter in die verschiedenen Lagerhäuser am Kai, der Ripa, gebracht. Nur eine geringe Zahl von entladenen Gütern wurde mit Maultieren auf dem Landweg über die Berge weitertransportiert, da diese Art von Beförderung sehr langsam und kostspielig war. Daher fungierte der Hafen auch als Umschlagplatz für den lokalen Handel, der so weit wie möglich den [\[312\]](#) Seetransport bevorzugte, um den teuren und mühsamen Landtransport zu vermeiden. Seine bedeutendsten Umschläge erzielte der Hafen im

[\[313\]](#) 13. Jahrhundert, als die Wareneinfuhren aus *oltremare* Höchststände erreichten.

4.2. Schiffe

In ihrer maritimen Politik hatte die Seemacht Genua phasenweise Schwierigkeiten, sich zu einer klaren Entscheidung durchzuringen, neben der Handelsflotte, welche in privaten Besitz lag, noch eine permanente Kriegsflotte nach dem Vorbild Venedigs zu unterhalten. Es gab im Zeitalter Andrea Dorias zumindest ansatzweise eine aktive Marinepolitik, als 1559 eine Behörde eingerichtet wurde, welche für die staatlichen Galeeren und deren Verwaltung zuständig war. Allerdings war dies nur ein kurzes Zwischenspiel, denn die hohen Kosten für eine permanente [\[314\]](#) Kriegsflotte erschienen den Verantwortlichen als zu prohibitiv. Trotz dieser Haltung der adeligen Investoren wurde der Schiffsbau für die Flotte Dorias doch zu einem Konjunkturmotor für die Republik, da seitens der spanischen Krone große Geldflüsse ab etwa 1528 erfolgten, [\[315\]](#) welche die lokale Produktion belebten.

Im Gegensatz zum Arsenal Venedigs, welches praktisch alle Arbeiten für den Schiffsbau

ausführte und auch für die Bewaffnung zu sorgen hatte, kannten die Genuesen keine solche Einrichtung. Die Ausrüstung der Schiffe mit Waffen, der militärische Einsatz und die Verwertung der Kriegsbeute lag, von Ausnahmen abgesehen, in den Händen von privaten Unternehmern.

Ein seltsames Phänomen für eine der größten maritimen Mächte des Mittelmeeres. Genua richtete im Gegensatz zu Venedig erst spät eine staatliche Schiffsproduktion ein, da die Herstellung wie auch die Finanzierung zumeist in den Händen von Kaufmannsfamilien lag.

Dennoch war die Schiffsbaukapazität Genuas sehr bedeutend.

Im Mittelmeer war das Standardschiff auch für den Kaufmann die Galeere, welche zwar relativ schnell war, aber doch gravierende Nachteile hatte. Sie war sehr aufwändig im Betrieb. Bei größeren Modellen waren bis zu 200 Ruderer im Einsatz, welche ernährt und fallweise auch

bezahlt werden mussten. Die Ladekapazität der Galeeren war konstruktionsbedingt eher gering, sodass sie wohl für Luxusgütertransporte oder für den Kurzstreckenverkehr geeignet

waren, aber für Massenwaren wie Getreide oder Erze nicht in Frage kamen.

Für die Genuesen war die Galeere ab der Mitte des 15. Jahrhunderts als Handelsschiff nicht mehr sehr gebräuchlich gewesen, wenn auch bereits um 1480 Genueser Galeeren bis nach Flandern

fuhren und damit Ansätze für eine kommerzielle Anbindung der nordeuropäischen Häfen an das Mittelmeer einleiteten.

Genuas große Stärke im maritimen Transportwesen des Mittelalters lag vielmehr im Einsatz von Großraumschiffen, welche mit Segeln angetrieben wurden. Dieser Schiffstyp bedeutete eine große Kostenverbesserung für den Seetransport, denn die Zahl der Mannschaft war

unvergleichlich geringer als die der Galeeren. Große Genueser Schiffe tauchten ab der Mitte des 13. Jahrhunderts auf und wurden als *navi* (oder Karacken, wie sie in Westeuropa genannt

wurden) bezeichnet. Den Genuesen gelang eine technische Verbesserung der großen Schiffe, indem das lateinische Segelwerk vergrößert wurde und damit auch voluminösere Schiffsrümpfe antreiben konnte.

Das neue große Dreieckssegel, welches längs der Schiffsrichtung am Mast

hing und von einer schrägen Rah gehalten wurde, die oft noch länger als das Schiff war, ermöglichte ein dichteres Segeln am Wind und damit auch eine Überlegenheit über die Galeeren, [\[330\]](#) deren Schlechtwettereigenschaften sehr gering waren.

Diese besseren Segeleigenschaften bei widrigen Bedingungen ermöglichten es den großen Schiffen, kürzere Liegezeiten im Hafen einzuhalten und Geld für die Heuer der Mannschaften zu sparen. Darüber hinaus waren die Großschiffe auf Grund ihrer besseren Ausrüstung mit [\[331\]](#)

Artillerie militärisch schwerer angreifbar und damit sicherer als die Galeeren. Zudem waren die Schiffskonstruktionen der großen Karacken stabiler, da die Planken des Schiffsrumpfes überlappend verbunden waren und dadurch dem Rumpf mehr Festigkeit verliehen. Somit konnte man den Unbilden des Wetters besser trotzen. Seit dem 12. Jahrhundert gab es das Steuerruder [\[332\]](#)

am Hintersteven statt wie vorher an der Seite, was ein besseres Manövrieren ermöglichte. Nicht zuletzt konnten die Genuesen mit diesem technischen Vorsprung auch als Erste die weiten Reisen nach Flandern und England mit Massengüterladungen wagen und somit ihre Handelsverbindungen erweitern. Eine der größten technischen Leistungen der Genuesen im Mittelalter war der Transport der französischen Kreuzfahrer nach dem Heiligen Land 1248 unter dem Kommando Ludwigs des Heiligen gewesen. Sie stellten Schiffe zur Verfügung, welche bis zu hundert Kreuzfahrer samt Bewaffnung und Pferden aufnahmen. Diese Schiffe hatten bereits bis [\[333\]](#)

zu 600 Tonnen Ladegewicht. Im 15. Jahrhundert stellten sie die imposantesten und größten [\[334\]](#) Transportmittel im Mittelmeer dar, Genua besaß davon die meisten Schiffe. 1424 hatte Genua noch 63 Großraumschiffe, 1472 nur mehr 23. Jedoch ist zu diesen Ziffern zu bemerken, dass sich [\[335\]](#)

die Tonnage der Schiffe inzwischen beträchtlich erhöht hatte. Die genuesischen Großschiffe des 15. und 16. Jahrhunderts hatten 1000, bisweilen bis zu 1500 [\[336\]](#)

Tonnen, für die damalige Zeit wahre Giganten. Auch Frachtschiffe aus Ragusa im 16. [\[337\]](#)

Jahrhundert erreichten diese beeindruckenden Tonnagewerte. Ragusa, das mit Genua oft Transportkooperationen einging, hatte einerseits eine große Kapazität in seinen Werften, andererseits Mannschaften, welche sich mit niedrigen Löhnen begnügten. Dadurch waren sie neben den Genuesen und Venezianern die Nation mit dem größten Schiffsraum und führten [\[338\]](#)

ebenfalls Fahrten bis nach England und Flandern durch.

Die mit großer Segelfläche ausgerüsteten *navi* waren zwar voluminös, allerdings waren sie unwahrscheinlich langsam. Die Überfahrtszeit solcher Schiffe von der Levante ins westliche

[\[339\]](#)

Mittelmeer dauerte oft viele Wochen oder sogar Monate.

Die Frachtkosten für Genueser Kaufleute konnten durch den Einsatz der großen Schiffe erstaunlich niedrig gehalten werden. So betrug 1462 der Anteil an Transportspesen bei Verwendung von Großschiffen bei Seide 0,4 Prozent, 1,8 Prozent bei Gewürzen, 13 Prozent bei Blei und bis zu 13 Prozent bei Alaun. Damit hatten die Genuesen im Massengütertransport einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil errungen. Dies war ein Hauptmotiv, Galeeren nur sparsam einzusetzen. Im Vergleich zu Venedig war der Anteil der genuesischen Galeeren an ihrer

[\[340\]](#)

gesamten Handelsflotte dementsprechend gering.

Zur weiteren Verdeutlichung des teilweise bedeutenden Frachtvolumens eines Genueser *nave grosso* möchte ich zwei große Schiffsladungen aus Chios im Detail darstellen. Sie beinhalteten jeweils die folgenden Warenmengen:

[\[341\]](#)

1. Ankunft vom 1.9.1549, aus Chios und Messina, *grosso nave* des Lazaro Vacharini.

[\[342\]](#)

Baumwollwaren in Bündeln oder Rollen 866 Stück

[\[343\]](#)

Stoffe aus geklopfter Wolle in Rollen 321 Stück

[\[344\]](#)

Türkische Seide in Rollen 96 Stück

[\[345\]](#)

Sonstige Seidenwaren 504 Ballen

[\[346\]](#)

Gelbe Seide 20 Ballen

[\[347\]](#)

Seidenteppiche 41 Ballen

[\[348\]](#)

Teppiche 112 Ballen

[\[349\]](#)

Indigoblauer Stoff 173 Ballen

[\[350\]](#)

Camelotstoff 6 Ballen

[\[351\]](#)

Mastix 6 Kisten

[\[352\]](#)

Alaun 324 Kisten

2. Ankunft vom 20.4.1549 aus Chios und Messina, *grosso nave*[\[353\]](#)

des Ioannis Opi.

Camelotstoff 239 Ballen

Seide 333 Ballen

[\[354\]](#)

Decken 19 Ballen

Indigoblauer Stoff 125 Ballen

Geklopfte Wollstoffe 154 Ballen

Mastix 12 Kisten

Teppiche 24 Ballen

Alaun 151 Kisten

[\[355\]](#)

Muslin 30 Ballen

Wenn wir auch nicht die genauen Größen der einzelnen Verpackungseinheiten kennen, so gibt diese Darstellung doch einen guten Eindruck über die aus der Levante kommenden Arten von Gütern und den Ladeumfang eines Großschiffes. Wenn wir nun annehmen, dass sich eine durchschnittliche Verpackungseinheit bei Textilien (Bündel) etwa auf 40x40x100 cm belief, so ergibt das beim ersten, oben dargestellten Beispiel und einer Warenstückzahl von 2400 Einheiten ein Gesamtvolumen von rund 150 bis 160 m³. Dies entspricht immerhin dem Volumen von etwa vier Containern von 40 Fuß, also etwa vier Ladungen von großen modernen Sattel- Lkws. Für das 16. Jahrhundert stellten diese Lieferungen aus Chios somit eine beeindruckende Transportleistung dar.

Neben diesen größeren Schiffen wurden noch viele kleinere Typen in den Archiven festgehalten.

[\[356\]](#)[\[357\]](#)

Sie waren alle nicht standardisiert und liefen unter der Bezeichnung *Caravella*, *Limbo*,

[\[358\]](#)

Caramusala, *Sapotra*, *Barcha* oder *Barota*. Da es praktisch keine Normierungen im Schiffsbau gab (vielleicht mit Ausnahme venezianischer Schiffe, welche im Arsenal der Republik produziert wurden), wird es sich um verschiedene Varianten von Segelschiffen verschiedener Größen

[359]

gehandelt haben.

Um einen Eindruck über die wichtigsten Schiffstypen und die Anzahl der Ankünfte im Genueser Hafen zu erhalten, welche im Rahmen des Levanteverkehrs erfolgten, habe ich die folgende Übersicht zusammengestellt:

Jahr	<i>Grosso nave</i>	<i>Galera</i>	<i>Grosso limbo</i>	<i>Caravela, caramusala, berota, galeona, galeota sagitra, trirema, barcha, frigata</i>
1549–50	58	17	69	3
1551–52	25	10	95	5
1558	13	1	1	3
1562	24	8	5	2
1581-1582	27	5	-	8
1586	20	-	-	-
1590	3	3	-	-
1597-1599	51	3	-	-

[360]

Im Fernverkehr, insbesondere aus Chios, kam zumeist das *nave grosso* zum Einsatz, während aus Sizilien und Süditalien hauptsächlich das Segelschiff vom Typ *limbo* eingesetzt wurde. Der Galeerenverkehr fand in der von mir untersuchten Zeitspanne zwischen 1549 bis 1598 vor allem zwischen näheren Destinationen wie Rom, Pisa oder Livorno statt.

Weitere Zahlen über Genueser Schiffstonnagen im 16. Jahr-hundert verdeutlichen die Bedeutung des maritimen Außenhandels für die Stadt. Zwischen 1489 und 1509 schwankte die

[361]

Gesamttonnage der Genueser Handelsflotte zwischen 12.000 und 15.000 Tonnen. In der Mitte des Jahrhunderts war sie auf 17.000 Tonnen angewachsen und stieg auf 29.000 in den Jahren 1556 – 1558. Dies war allgemein eine Periode des intensivsten Schiffsverkehrs im Mittelmeer. Am Ende des Jahrhunderts war die Flottenkapazität wieder auf 10.000 bis 12.000

[362]

Tonnen gesunken.

Die klassische Handelsgaleere war zwar schneller als das *nave*, hatte aber eine sehr begrenzte

Ladefähigkeit und war zudem mit einer Besatzung von bis zu 250 Mann äußerst teuer im Betrieb. Ihr Antrieb war der größte Kostenfaktor, denn die Sträflinge, Sklaven oder Freiwilligen, welche die Ruder bedienten, mussten gekauft bzw. angeheuert, ernährt und bekleidet werden.

[363]

Auch bei Systemen, wo Freiwillige zum Einsatz kamen, gab es daher kaum weniger Kosten. Die Größenmaße einer Galeere bewegten sich zwischen vierzig Metern Länge und vier bis acht

[364]

M Metern Breite. Allerdings war dieses Ruderschiff auf Grund seiner Bewaffnung und Schnelligkeit für Transporte teurer Güter gut geeignet.

Man versuchte Zwischenlösungen zwischen den Schiffstypen der Galeeren und denen der *navi* zu finden. Es entstanden die Galeassen, Schiffe mit größerer Segelfläche und einem höheren Bord, die in der Güterbeförderung eingesetzt wurden. Trotzdem kam es zu wenig Kostenverbesserungen. Diese so genannten *galeazze di mercanzia*, also Handelsgaleassen, waren auf Grund der vielen Ruderer, welche sie immer noch erforderten, ebenfalls nicht eben billig im

[365]

Betrieb.

Das System der klassischen Galeere erforderte es zudem auch, dass infolge der Notwendigkeit, die große Mannschaft mit Wasser und Nahrung zu versorgen, laufend Küsten angelaufen werden mussten. Damit war die Abhängigkeit von Versorgungsbasen sehr groß und gleichzeitig der tägliche Aktionsradius beschränkt.

Da die Geschwindigkeiten der Segelschiffe sehr unterschiedlich waren, wies die Transferzeit zwischen Genua und dem Osten eine große Schwankungsbreite auf. Dabei spielte nicht nur der Schiffstyp eine Rolle, sondern auch die Liegezeiten in den Häfen, die besonders für die

[366]

Großraumschiffe lang waren. Dazu kamen noch kommerzielle Aspekte – ob Waren vorhanden waren, die man laden konnte. Auch das Wetter und die Windverhältnisse sowie

[367]

Piraterie– und Kriegsgefahr mussten ins Kalkül gezogen werden.

Während das 15. Jahrhundert durch die Dominanz der Großschiffe von bis zu 1000 Tonnen gekennzeichnet war, machte sich im 16. Jahrhundert allmählich eine Abkehr von diesem Schiffstyp bemerkbar. Die kleinen Schiffe begannen ihren Siegeszug. Kolumbus segelte mit Schiffen aus Spanien ab, welche nur hundert, hundertvierzig und zweihundertachtzig Tonnen hatten. Die Indienflotten der Spanier ab 1552 bestanden aus Einheiten, welche zwischen hundert und dreihundert Tonnen schwankten. Genuas Schiffbau nahm im 16. Jahrhundert stark ab, der

[368]

Seehandel stützte sich vor allem auf die Schiffe der Ragusaner. Durch diesen Zustand hatte

die Republik Genua ab der Mitte des 16. Jahrhunderts Mühe, die Einfälle der Korsaren

[369]

abzuwehren, da keine größeren Einheiten an Galeeren zur Verfügung standen.

Nicht zuletzt soll die große Tradition Genuas in der Kunst der Herstellung von Seekarten erwähnt werden. Diese stellten nicht nur ein wichtiges Instrument für die Navigation dar, sondern

[370]

waren auch für die Politik ein Mittel, um die Herrschaft über Territorien zu dokumentieren.

Die für die damalige Zeit hoch entwickelte Genueser Kartographie trug auf Grund ihrer Fortschrittlichkeit dazu bei, das Gefühl dieser Zeit für die Geographie der Erde zu verbessern

[371]

und unterstrich die Bedeutung der Stadt als maritimes Zentrum ersten Ranges.

4.3. Handelsrouten

[372]

Der Gütertausch im Mittelmeer erfolgte einerseits über einen Langstreckenhandel , der seit dem Altertum bestand und welcher den Austausch von Gütern zwischen Europa und der Levante umfasste, andererseits gab es die traditionelle Küstenschifffahrt, welche der Versorgung der lokalen Bedürfnisse diente. Im Fernhandel wurde auf der Ost–West Achse das größte Volumen

[373]

abgewickelt.

Im Ägäischen Raum hatte Chios seit dem Ende des 13. Jahr-hunderts für Genua als Vorposten zu Anatolien gewirkt. Es war ein wichtiges Bindeglied des Handels mit dem Mittleren Osten und

[374]

Asien und für Genua das Hauptzentrum im Levantehandel.

Ende des 14. Jahrhunderts hatte es vier regelmäßig befahrene Galeerenrouten gegeben: nach Zypern und Beirut, nach Alexandria und zu den Häfen des Schwarzen Meeres. Die regelmäßigen Abfahrten trugen zweifelsohne zur Steigerung des Levantehandels bei, da sie Kaufleuten eine

[375]

gewisse Sicherheit für den Warentransfer boten.

Der genuesische Schiffsverkehr war nicht nur für den Transport der Waren in die Ligurische

[376]

Republik, sondern auch für die der Toskana im Einsatz. Diese Handelsroute, vor allem im Bereich der Seidengeschäfte zwischen Florenz und den kommerziellen Zentren des Osmanischen Reiches, ging über Pisa oder Livorno und weiter nach Chios. Von dort wurden die Waren zum Hafen ••me in Anatolien gebracht und gelangten mittels Karawanen weiter nach Bursa oder Istanbul.

Die lange Seeroute in den Osten war oft wegen der venezianischen Kontrollen gefährdet. Dieser Umstand beleuchtet die Tatsache, dass Handelswege ohne maritime Überlegenheit nicht sicher waren. Die Venezianer selbst mussten in den späten Jahren des 16. Jahrhunderts, also etwa ab 1590 der militärischen Überlegenheit der Holländer und der Engländer weichen. Daher bot der Landweg zum Schwarzen Meer, welcher in Dubrovnik oder dem albanischen Hafen Avlona oder Skutari begann, in gewissen Phasen mehr Sicherheit.

Avlona als wichtiger Hafen, der die Basis für die osmanische Adriaflotte war, stellte gleichzeitig den Endpunkt einer Route dar, welche die Balkanhalbinsel überquerte und von Saloniki über Edirne, Istanbul und Bursa, dem Seidenzentrum des Osmanischen Reiches, führte. Die Ansiedlung von sephardischen Juden aus Spanien durch die Osmanen nach 1492 trug zu seiner kommerziellen Entwicklung viel bei.

Dubrovnik/Ragusa, weiter im Norden gelegen, profitierte ebenfalls von der Osmanischen Schutzherrschaft. Zwar musste an den Sultan Tribut gezahlt werden, jedoch konnte sich unter dem osmanischen Schutz der Handel günstig entfalten.

Auf Grund der relativen Nähe der beiden südlichen adriatischen Küstenbereiche Apulien und Albanien hatten die Osmanen immer großes Interesse gezeigt, auch in Süditalien Fuß zu fassen. Die Landung Mehmeds II. 1481 bei Otranto ist ein Beweis dafür, auch der Feldzug Süleymans I. gegen Korfu ging in die gleiche Richtung. Es gelang den Osmanen jedoch nicht, einen Stützpunkt in Italien zu etablieren.

An dieser Stelle wäre es vielleicht angebracht, das Verhältnis Landweg und Seeweg kurz zu beschreiben. War es im Hochmittelalter noch ein ausgewogenes Verhältnis, so brachte der Rückgang der Bedeutung der Champagnemessen im 13. Jahrhundert eine deutliche Hinwendung zum Seeweg. 1277 gelang es einer Genueser Galeere, Flandern zu erreichen, und das war ein Signal für die Öffnung des Mittelmeerseeverkehrs nach Nordeuropa. Diese neuen Seeverkehrslinien machten zwar den Landwegen Konkurrenz, konnten diese aber logischerweise

[377]

nicht ganz ersetzen. Landtransporte waren zwar weitaus kostenintensiver, aber für teure Waren durchaus günstig. Auch waren sie, gemessen an den Risiken der Seefahrt, immer noch

[378]

relativ sicherer.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatten sich im Orientverkehr die folgenden Hauptrouten entwickelt:

Von Chios über Messina nach Genua.

Von Zypern nach Genua. Die Ankünfte erfolgten zumeist direkt von der Insel ohne Zwischenstation.

"Ex partibus orientalibus" – nicht näher definierte Ursprungshäfen in der Levante.

Die Sizilianische Route, zumeist Palermo und Messina, manchmal wurde in den Registern nur „Von der Insel Sizilien“ angeführt.

Von der Koralleninsel Tabarca, zumeist direkte Transfers nach Genua.

Die Route aus Neapel, oft zusammen mit Palermo.

Rom, oft direkt Ankünfte, aber manchmal mit Livorno.

Sardinien und Korsika..

Ligurische und toskanische Häfen wie Pisa und Livorno

[\[379\]](#)

Apulien und Kalabrien.

Die unterschiedliche Entwicklung der Routen gegen Ende des

16. Jahrhunderts war einerseits durch die Fluktuationen der Konjunktur bei Waren wie Getreide, Seide und Wolle bedingt, andererseits durch die Aktivitäten der immer wieder auftauchenden Piraten. Bei den sizilianischen Routen ist der Aspekt der Sicherheit deutlich sichtbar, da die Schiffe fast ausschließlich die viel sichereren Nordhäfen benutzten und die exponierte Südküste mieden, welche den Angriffen der Seeräuber eher ausgesetzt war.

4.4. Schiffsbewegungen

Über die Anzahl der ein- und auslaufenden Schiffe, deren Waren und die Mannschaft geben uns

[\[380\]](#)

die Aufzeichnungen der Behörden Genuas (*Cartulari e Manuali dei Padri del Commune*) Auskunft.

Sie bilden die Basis für die Besteuerung des Schiffsverkehrs. Zwischen 1537 (bzw. seit 1487 mit

[\[381\]](#)

vielen Lücken) und bis 1699 wurden diese Register in zwei Systemen geführt. Einerseits wurde

der so genannte *jactus navium* (*anchoraggio*), das war die Einfuhrsteuer bzw. die Ankergebühr

registriert. Dieses Registersystem wurde bis 1666 geführt. Daneben gibt es noch die

Gesundheitsregister, welche für die Jahre von 1629 bis 1699 im Archiv vorhanden sind. Beide

Register erfassten sowohl ein- wie auch auslaufende Schiffe. Die Sammlung der *Cartuali e Manuali*

dei Padri del Commune zeigt eine bemerkenswerte Vollständigkeit für die Jahre 1537 bis 1666 und

hat nur eine Lücke von insgesamt 8 Jahren, in denen es keine Aufzeichnungen gibt. Zwischen

1487 und 1536 ist der Bestand leider lückenhaft, in dieser Periode gibt es nur für 12 Jahre Belege.

Die jeweilige Anzahl der Schiffsankünfte pro Jahr stellte immer ein Indiz für die Intensität der

kommerziellen Aktivitäten des Hafens Genua und für konjunkturelle Entwicklungen bestimmter Warenarten dar. Die folgende Tabelle illustriert die wachsende Zahl der einlaufenden Schiffe in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Sie zeigt auch deren Größenverhältnisse:

Jahr	Schiffe mit einem Deck	Schiffe mit zwei Decks
1508	15	21
1530	70	54
1538	102	34
1539	90	50
1541	90	34
1543	147	47
1545	87	24
1548	105	85

[382]

Wie aus den obigen Zahlen ersichtlich ist, war ab etwa 1530 die Zahl der großen Schiffe, welche im Hafen einliefen, im Zunehmen. Dieser Schiffstyp, insbesondere das Großschiff mit hohen Aufbauten, welches eine Spezialität der Genuesen war, wurde auch höher besteuert, ebenso

[383]

Schiffe mit zwei Decks.

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, zwischen 1550 und 1600 legten pro Jahr durchschnittlich insgesamt 78 Schiffe mit über 71,5 Bruttoregistertonnen im Hafen von Genua an, was eine Gesamtzahl von 26.500 Bruttoregistertonnen ergibt. Dazu kamen noch 1500 bis 2500 Ankünfte

[384]

von Schiffen im Rahmen des Küstenverkehrs.

Um weiters die Dimensionen der Warenmengen darzustellen, welche fallweise aus der Levante in Großschiffen ankamen, sei erwähnt, dass es z.B. 1549 aus Chios Sendungen gab, die Waren für

[385]

[386]

[387]

[388]

127 , 183 , 256 bzw. über 400 genuesische Empfänger hatten. Aus Gallipoli wurde

[389]

im selben Jahr eine Großladung für 53 Empfänger entladen.

4.5. Hafensteuern

Beim Einlaufen in den Hafen wurde jedes Schiff einer Besteuerung durch die Behörden unterzogen. Ausgenommen waren Schiffe, welche ihre Abgaben an Steuerpächter zahlten, und

[390]

die Küstenschiffahrt. Diese beiden Steuern scheinen nicht in den offiziellen Registern auf. Folgende Abgaben wurden eingehoben: eine Einfuhrsteuer, eine Auslaufsteuer, eine Abgabe für

[\[391\]](#)

die Erhaltung des Leuchtturms, der Lanterna, und die Steuer für das Anlegen an der Mole. Ab 1528 waren die Einhebung der Zahlungen und ihre Verbuchung normiert worden. Es wurden festgehalten: das Datum, der Name des Transporteurs, gegebenenfalls seine Nationalität, die Herkunft des Schiffes und dann die verschiedenen Abgaben, denen jedes Schiff unterworfen war. In den offiziellen Unterlagen wird die Bezahlung der Einfuhrsteuer immer registriert, aber die

[\[392\]](#)

anderen Steuern scheinen nicht immer auf. Es wurde auch nicht zwischen Ankunft und Abfahrt unterschieden, der Name des Schiffes scheint nur einmal auf. Diese Praxis erschwert

[\[393\]](#)

statistische Auswertungen.

Gemäß den Statuen der *Padri del Commune* musste zusätzlich jeder Eigner eines Schiffes auch einen Teil der Ablagerungen, welche sich im Hafenbecken ansammelten als zusätzliche Dienstleistung

[\[394\]](#)

entfernen. Damit wurde geholfen, die Funktion des Beckens aufrecht zu erhalten.

Für die Bewertung der Abgabenaufzeichnungen muss noch die Tatsache erwähnt werden, dass, wie bei allen Steuereinhebungs-systemen, zur Vermeidung bzw. zur Verminderung der Zahlungen Falschangaben gemacht wurden. Die Transporteure versuchten, die Steuern, wo

[\[395\]](#)

immer es möglich war, zu umgehen, was besonders bei der Anlegesteuer praktiziert wurde. Auch wurde der Laderaum der Schiffe immer kleiner dargestellt als er wirklich war. Darüber hinaus kam es auch zu Engpässen bei der Verwaltung, denn wenn, wie im Dezember 1591, mehr als 90 Schiffe an einem Tag ankamen, dann kam die Organisation einfach nicht mehr mit dem

[\[396\]](#)

Ansturm zurecht.

4.6. Schiffsankünfte aus der Levante

Auf Grund der politischen Verhältnisse, der Entfernung und den damit verbundenen höheren Risiken waren die Ankünfte aus der Levante naturgemäß geringer als die aus italienischen Häfen. Einen Vergleich über diese Tatsache gibt die folgende Aufstellung:

Jahr	[397]	[398]
	Levante	Süditalien
1549	15	89
1550	60	134
1551	13	16
1552	23	106
1558	8	24
1562	23	53
1581	1	51
1582	12	12
1586	0	24
1589	2	34
1590	6	24
1597	1	26
1598	1	45

[\[399\]](#)

Wie aus dieser Aufstellung ersichtlich ist, waren die Ankünfte aus der Levante in den Fünfzigerjahren noch häufig, nahmen jedoch ab 1562 ab. Dies wäre mit der drohenden Kriegsgefahr und dem verstärkten Auftreten der osmanischen Flotte zu erklären. Allerdings spielen hier auch die Konjunkturzyklen des Textilhandels mit. Interessant ist jedoch die Tatsache, dass auch nach der Eroberung Zyperns durch die Osmanen 1570 noch Schiffe in Genua anlegten, die Waren aus der Insel mitführten. Immerhin waren es 1590 noch sechs Schiffe mit Ursprung Zypern.

Für einige der oben untersuchten Jahre gibt es Zahlen von Gesamtankünften im Hafen von Genua, also aus allen Destinationen. Allerdings werden hier nur die *navi grossi* gezählt und andere Schiffstypen nicht berücksichtigt.

Jahr	Gesamtankünfte
------	----------------

1550	85
1551	89
1552	99
1558	80
1562	63
1580	27
1581	78
1582	73
1589	83
1590	122

[\[400\]](#)

Auch wenn die vorhandenen Zahlen keine direkten Vergleiche zwischen Ankünften aus der Levante und aus allen anderen Destinationen zulassen, kann doch zumindest für die Periode 1549 bis 1562 ein lebhafter Schiffsverkehr aus dem Orient festgestellt werden.

Die allmähliche Schwächung der Position von Chios als Schwergewicht der Levanteimporte zugunsten anderer Häfen verdeutlichen die folgenden Zahlen:

Jahr	Chios	Zypern	Tabarca	Andere Häfen [401]
1549	8	0	3	3
1550	2	60	0	3
1551	20	1	2	3
1552	14	34	2	4
1558	3	4	0	3
1562	3	10	0	0
1581	0	0	1	0
1582	0	11	1	0
1586	0	1	0	0
1589	0	0	0	1
1590	0	5	1	0
1597	0	0	1	0
1598	0	1	0	0

[\[402\]](#)

Zypern konnte dabei nicht mehr die Bedeutung als Handelszentrum erreichen, welche Chios etwa im 15. Jahrhundert und vor 1566 gehabt hatte, es ist aber bemerkenswert, dass auch nach

1571, also dem Beginn der osmanischen Besetzung, immer noch Schiffe nach Genua ausliefen. Diese waren zumeist vom Typus des genuesischen Großschiffes, konnten also größere
[\[403\]](#)
 Warenmengen transportieren.

4.7. Warenankünfte aus der Levante

Bei den Untersuchungen der Quellen fiel sofort auf, dass in den Registern der *caratorum orientis* nicht nur Ankünfte aus der Levante, sondern auch solche aus dem süditalienischen Raum,
[\[404\]](#)
 aus Sardinien, Korsika und der Toskana angeführt wurden. Diese Tatsache führt uns wieder zur Ursprungsproblematik der verschiedenen Waren, auf die ja schon an anderer Stelle hingewiesen wurde. Ich habe mich deshalb bemüht, bei Schiffsankünften, welche aus italienischen Häfen stammten, die levantetypischen Waren herauszusuchen, um deren Herkunft aus dem östlichen Mittelmeer zu dokumentieren. Bei dieser Aufgabe stand ich vor der Schwierigkeit, dass von einer Warenbezeichnung allein, welche auf einen Levanteursprung hinweist, keine Rückschlüsse auf die wahre Herkunft gezogen werden können. Als Beispiel mögen die Bezeichnungen „Damast“, „Muslin“ oder „Taft“ dienen, welche ursprünglich arabische Wörter waren. Durch die langen kommerziellen Verbindungen der Italiener mit der Levante waren jedoch viele ursprünglich orientalische Produkte im Westen kopiert und deren Bezeichnung in die italienische Sprache übernommen worden. Jedes Bündel Baumwolle oder Seide konnte aus Anatolien, Persien oder aus Sizilien stammen. Lediglich für ortstypische Produkte wie Teppiche
[\[405\]](#)
 oder Damast könnte ein eindeutiger Ursprung angenommen werden.

Bei der Analyse der genuesischen Importe von Produkten aus der Levante müssen wir weiters noch die folgenden Problemstellungen beachten.

Das sind an erster Stelle die Schiffsbewegungen. Die Schiffs-routen der damaligen Zeit wurden aus den Erfahrungen der Seefahrer getroffen und berücksichtigten die Wetterbedingungen, die jeweilige Sicherheitslage und die kommerziellen Aspekte. Viele

[\[406\]](#)
 Transporteure , die ja auch Unternehmer waren, arbeiteten nach dem so genannten „Tramperprinzip“. Das heißt, sie versuchten in jedem Hafen, den sie anliefen, Ware zu verkaufen
[\[407\]](#)
 und neue zu kaufen, um die Reise weiter finanzieren zu können. Damit gelangten Waren verschiedenster Herkunft in die Häfen des Mittelmeerraums, deren Ursprünge unbekannt blieben. Lediglich bei Lieferungen solcher Art, bei denen sozusagen eine fixe Bestellung aus der

Mutterstadt vorlag, konnten die Ursprünge klar nachvollzogen werden. Dies war zum Beispiel bei den Lieferungen aus Chios der Fall, deren direkte Herkünfte in den Eingangsregistern [\[408\]](#) nachvollziehbar sind.

Ein weiteres Problem stellt die Aussagekraft der offiziell festgehaltenen Warenmengen dar. Die Importziffern, welche in den Registern der Eingänge aus dem Orient festgehalten wurden, stellen sicherlich nur einen Teil der tatsächlich umgeschlagenen Mengen dar. Der Schmuggel machte traditionell einen beträchtlichen Prozentsatz des inoffiziellen Handels aus. Daneben gab es den privilegierten Handel für die Oberschicht, also die Importe der Adeligen und der Kirche, [\[409\]](#) der nicht registriert und besteuert wurde. Weiters wissen wir nicht, was auf Grund von Bestechungen der Zollbehörden nicht bzw. in geringerer Menge deklariert wurde. Dazu kommt noch der Handel über den Landweg, der nicht schriftlich festgehalten wurde, wobei allerdings die Mengen weitaus geringer gewesen sein mussten als die des Seetransports.

Auch die Frage, welche Waren in den angegebenen Verpackungseinheiten enthalten waren und welche Gewichtsnormen bei der Verzollung herangezogen wurden, hat bei den gegenständlichen Untersuchungen Schwierigkeiten bereitet. Die Inhalte von bestimmten Ballen und Bündeln waren für die damit befassten Kaufleute wahrscheinlich ein klarer Begriff, für uns ist die Nachvollziehbarkeit in vielen Fällen nicht mehr gegeben. Dazu kommt, dass die Masse und Gewichte in den einzelnen Städten jeweils unterschiedlich waren und auch phasenweise im Laufe [\[410\]](#) der Zeit geändert wurden.

Trotz all dieser Aspekte liefern uns die in den Archiven unter der Bezeichnung *venuta orientis* vorhandenen Aufzeichnungen ein anschauliches Bild der Bedürfnisse der Genueser Gesellschaft und ihrer großen Nachfrage nach kostbaren Stoffen, Korallen, Seide und Teppichen.

Schließlich sei noch ein weiteres Charakteristikum des Levantehandels erwähnt. Auch wenn es Kriege und verschiedene andere Arten der Auseinandersetzungen wie Embargos und Handelsrestriktionen für bestimmte Staaten gab, ging der Handel zwischen dem Osmanischen Reich und den westlichen europäischen Staaten weiter. War kein direkter Handel möglich, dann wurden mittels Schmuggel, Seeräuberei, spezieller Konzessionen und mit Hilfe von Neutralen wie [\[411\]](#) Ragusa weiter Beziehungen aufrechterhalten.

Die folgende Tabelle zeigt die aus der Levante kommenden Schiffe und die entsprechenden Frequenzen aus Süditalien:

Jahr	[412]	[413]
	Italienischer Raum	Levante
1549	89	15
1550	134	60
1551	16	13
1552	106	23
1558	24	8
1562	53	23
1581	51	1
1582	12	12
1586	24	0
1589	17	1
1590	52	15
1597	26	0
1598	76	1

[\[414\]](#)

Bei der Auswertung dieser Tabelle sind verschiedene Gesichtspunkte zu beachten. Die Anzahl der Schiffsfrequenzen allein ergibt zwar Hinweise auf die Bedeutung eines Handelszentrums wie etwa Chios oder Zypern, aber nicht notwendigerweise auf das Volumen und den Wert der von dort angekommenen Güter. Darüber hinaus muss auf das bereits erwähnte Problem der Warenursprünge hingewiesen werden.

Das Schema der von mir untersuchten Aufzeichnungen der Jahre 1549 bis 1599 war stereotyp. Jede neue Ankunft eines Schiffes wurde gesondert festgehalten, wobei mit einem Kreuz begonnen wurde. Danach folgte das Datum und die Angabe des Herkunftshafens, des Schiffstyps und des Transporteurs. Das Schiff selbst wurde durch seinen *patronus* definiert. Schiffsnamen im Levanteverkehr Genuas kamen vereinzelt erst gegen Ende des Jahrhunderts auf. So kam am 8. November 1597 eine *Santa Trinità* aus Palermo und Livorno und am 26. November des gleichen

[\[415\]](#)

Jahres eine *Santa Michaelis* in Genua an.

Unter dem Namen des Transporteurs wurde in einem Block die Abrechnung der so genannten *portata* festgehalten. Diese stellte die Anteile des Transporteurs und der Mannschaft an der

[\[416\]](#)

Warenladung dar.

[\[417\]](#)

Darunter folgt die Warenliste. Diese war in Abschnitte gegliedert, welche die einzelnen Empfänger und die ihnen gehörigen Waren ausweisen. Fallweise wurde die Signatur des

Empfängers, welche in Form von kleinen Wappen oder mittels Symbolen erfolgte, am Beginn der Zeile angeführt. Diese Symbole waren wahrscheinlich auch auf den Verpackungen angebracht, um damit die Identifikation des Gutes zu gewährleisten. Dabei fällt auf, dass sehr viele Davidssterne unter den Signaturen zu finden waren, die innen hebräische Buchstaben trugen. Ein

[\[418\]](#)

Hinweis darauf, dass viele Juden im Osthandel tätig waren. Mehr Details über einzelne Warenempfänger habe ich im Kapitel 4.8. angeführt.

Am rechten Rand der Register wurde ein Vermerk der Zahlung der *gabella* angeführt. Die entsprechenden Waren in der Liste wurden wahrscheinlich nach der Entrichtung des Betrages)

[\[419\]](#)

durchgestrichen und mit einem Zahlungsvermerk versehen.

Bei den Untersuchungen der Quellen war weiters festzustellen, dass neben lateinischen Zahlen auch arabische verwendet wurden. Dabei wurden die Seitenzahlen der Register sowie die Datumsangaben in lateinischen, die Rechenoperationen aber größtenteils in arabischen Ziffern durchgeführt. Allerdings unterlag es der Willkür des Schreibers, welches System er gerade anwandte. Gegen Ende des Jahrhunderts nimmt die Verwendung der arabischen Zahlen zu. Dazu wäre zu bemerken, dass zu dieser Zeit, also in der Mitte des 16. Jahrhunderts, in Europa immer noch der Zwist zwischen den Anhängern der lateinischen und der arabischen Zahlenschreibung bestand. Diese zwei Methoden liefen im kaufmännischen Bereich mehr oder weniger parallel, jede hatte ihre Anhänger und Gegner. Die Auseinandersetzungen um die Frage, welche die bessere bzw. richtigere sei, führte sogar zu politischen Zwisten, in die auch die Kirche involviert war. Zum besseren Verständnis dieser Situation muss in diesem Zusammenhang kurz

[\[420\]](#)

auf die Geschichte der Einführung der arabischen Ziffern in Europa eingegangen werden.

Die italienischen Handelskontakte zu den arabischen Staaten des Mittelalters hatten es mit sich gebracht, dass die Kaufleute allmählich auch die von den Arabern verwendeten Ziffern zu verwenden begannen. Es war der gleiche Impuls, der auch den Gebrauch der Kursivschrift mit sich brachte, welche im kaufmännischen Leben praktischer als die Schrift mit lateinischen

[\[421\]](#)

Buchstaben war.

Die Vorteile des arabischen Rechensystems lagen ja auf der Hand: das Vorhandensein einer Null (ursprünglich im Arabischen ein Punkt) erlaubte eine glattere Verwendung der vier Grundrechenarten und war dem Rechnen mit römischen Zahlen überlegen.

Die arabischen Ziffern waren eigentlich indischen Ursprungs. Das Vorhandensein einer Null, welche ja im lateinischen System nicht existierte, ermöglichte es nunmehr den europäischen Kaufleuten – diese konnten zumeist nur subtrahieren und addieren – auf den Gebrauch des

Abakus bzw. der mittelalterliche Rechentafel, welche mit Rechensteinen funktionierte, zu verzichten. An und für sich war die Einführung der Null für die europäischen Rechner wenig interessant, da auf den Rechentafeln dafür eine Leerspalte vorgesehen war, auf welche kein Rechenstein gelegt wurde. Aber die Vorteile, auf Papier direkt rechnen zu können, überwogen mit der Zeit. Papier war ab dem 14. Jahrhundert in größeren Mengen hergestellt worden und konnte

[422]

verstärkt für kommerzielle Zwecke eingesetzt werden. Das kaufmännische Rechnen wurde von den Florentinern ebenfalls im 14. Jahrhundert entwickelt, sie hatten sogar

[423]

Multiplikationstafeln, allerdings nur bis 5×5 .

In der Gestalt der Kirche erwuchs ein großer Opponent gegen die Anwendung der arabischen Ziffern, die als nicht mit den Lehren der Kirche in Einklang stehend angesehen wurden. Der tiefere Grund für diese Ablehnung war die Furcht vor dem Verlust des kirchlichen Monopols für die Erziehung. Darüber hinaus waren auch die professionellen Abakusrechner, welche mit römischen Zahlen arbeiteten, gegen die Einführung der arabischen Zahlen, da sie die Geheimnisse ihrer Kunst nicht preisgeben bzw. ihren Einfluss nicht verlieren wollten.

Die Arithmetik, das Rechnen mit den Zahlen der Araber, und die Anhänger dieses Systems, die

[424]

Algoristen standen daher in einem langandauernden Gegensatz zu den Abakisten, den

[425]

Benutzern des Abakus. Der Streit sollte lange Zeit dauern, bis sich schließlich im kommerziellen Bereich das arabische System infolge der praktischeren Handhabung durchsetzte.

[426]

Aber das Rechenbrett und der Abakus wurden bis ins achtzehnte Jahrhundert noch nebeneinander benutzt. Der Ausdruck "Chancellor of the Exchequer" für den britischen Finanzminister erinnert daran, dass dessen Behörde ursprünglich mit dem exchequer (Schachbrett,

[427]

eigentlich Rechenbrett) arbeitete.

Noch einige Bemerkungen zur Finanzierung von Schiffen und maritimen Geschäften: Ganz allgemein wurden Schiffe im Rahmen von Gemeinschaftsunternehmen finanziert. Die Anteile an all diesen Schiffen waren stets unter mehreren Inhabern aufgeteilt. Gewinne aus dem Seegeschäft wurden beim Anlegen in Genua fällig. Der Transporteur des Schiffes musste seine Papiere

[428]

vorweisen und den Anteilsinhabern ihre Gewinne auszahlen.

[429]

Die Anteilsinhaber beteiligten sich gemeinsam an der Konstruktion und der Ausrüstung eines Schiffes und erhielten nach Maßgabe ihrer Anteile den entsprechenden Gewinn, andererseits

mussten sie auch gemeinsam alle Verluste tragen wie auch das Risiko des Schiffbruchs auf sich nehmen. Bei der Untersuchung von Schiffsbewegungen des 16. Jahrhunderts im Mittelmeer ergeben sich für den Historiker Schwierigkeiten. Es gibt keine Dokumente, welche die Eigentonnagen anzeigen. Das Schiff wurde nur durch seinen Namen und seinen Transporteur identifiziert. Rückschlüsse auf die Ladekapazität können durch die Mengen der Waren gemacht werden, welche transportiert wurden, also z. B. 6000 *mine* Getreide oder 1000 *panni* Stoffe. ^[430]

4.8. Warenempfänger

Bei der Untersuchung der einzelnen Warenempfänger habe ich versucht, immer wieder vorkommende Namen Genuesischer Kaufleute herauszusuchen wie auch besonders die Waren aufzulisten, welche aus der Levante importiert wurden. Dabei habe ich mich besonders auf die

Arbeiten von Grendi ^[431] über die Seidendynastie der Balbis wie auf die Monographie von Giofrè ^[432]

über den Genueser Seidenhandel in Lyon in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts bezogen. Beide Autoren erwähnen in ihren Arbeiten eine Reihe von Familienunternehmen, welche im gesamten Textilhandel des Mittelmeers und daher sowohl in Frankreich, wie auch in Genua, ^[433] Spanien, Sizilien und in der Levante tätig waren. Damit ergaben sich interessante Aspekte internationaler Handelsverflechtungen bzw. können die gegenständlichen Untersuchungen als kleine Ergänzung dienen. Als Erläuterung einige Beispiele:

Die Firma Julianno Sauli erhielt am 11. April 1549 22 Ballen Wollstoff aus Chios ^[434], Schiffstransporteur war Lanzaro Varcharini. Mit der gleichen Lieferung erhielt sie auch zwei

Ballen Seide mit einem Zollwert von 60 Lire. ^[435] Der Name Sauli taucht in den Listen bei Ankünften aus Chios und Messina immer wieder als Empfänger von Seiden- und

Baumwolllieferungen auf, wobei es sich um Namen wie Simone und Baptista Sauli handelt. Ioannis Opli erhielt am 14. April 1459 aus Chios (Transporteur Lanzaro Varcharini) zehn Ballen ^[436]

Baumwolle mit 26 Kantaren Zollgewicht und dem Steuerwert von 65 Lire. ^[437]

Demetrio Simone Argenti erhielt am 16. Juli 1549 aus Chios (Schiff des Nicolaus Pinicartini) zwei [\[438\]](#) Ballen Camelotstoff mit einem Zollwert von acht Lire.

Ioannes Camaginnus erhielt am 7. April 1549 mit einer Galeere (Transporteur Ioannis di Alagrio) aus Tabarca, 40 Kisten Korallen mit einem Wert von 48 Lire und einem Verzollungsgewicht von [\[439\]](#) 56.20 Kantaren.

Ein Genueser Kaufmann namens Andrea Doria erhielt am 11. September 1550 aus Zypern sieben Ballen Seide mit vier Kantaren Zollgewicht und einem [\[440\]](#) Zollwert von 20 Lire. Transporteur war Lanzaro Milanti. Gioffrè erwähnt auch das Bestehen einer Genueser Familie Battista Doria in Lyon in den ersten vier Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, welche im Seidenhandel aktiv war.

Am 17. August 1562 erhielt Joannes Baptista Larini aus Zypern (Transporteur Joannes Ferrario) [\[441\]](#) 20 Ballen Baumwolle und sechs Ballen Wollstoffe mit einem Zollwert von 60 Lire.

Am 12. Februar 1581 trafen für Costas Spinola sechs Ballen gestreifte Baumwollstoffe aus Zypern ein. Transporteur war Ioannes Zacharia Andrea. Das Zollgewicht betrug zehn Kantare und der [\[442\]](#) Zollwert 554 Lire und 40 Denare.

Am 1. April 1581 erhielt Antonio Caradone drei Ballen Seide aus Zypern mit einem Zollwert von [\[443\]](#) 65 Lire. Transporteur war Lanzaro Conti.

Am 10. September 1586 kamen für Rafaele Marinnus und Franciscus Gozi aus Ragusa 662 Einheiten Pech in 30 Kisten, 43 Säcke Camelot und 48 Ballen Taue an. Transporteur war Markus [\[444\]](#) de Nicolo.

Michaele Parmo und Montalpari Sebastiani erhielten am 10. Juli 1586 aus Zypern mit dem Schiff [\[445\]](#) des Alexandro Zenadio 72 Rollen Woll-Seidenstoffe mit einem Zollwert von 77 Lire.

Diese Beispiele geben einen guten Eindruck davon, dass auch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Levanteimporte weitergingen.

4.9. Transporteure

Bei der Untersuchung der Listen der angekommenen Schiffe und deren Transporteure habe ich versucht, einerseits Rückschlüsse auf deren Nationalitäten herauszuarbeiten, andererseits die am häufigsten auftauchenden Namen zu ermitteln.

Zum überwiegenden Teil waren es Italiener, jedoch gab es eine Reihe von Namen, die auf eine

Herkunft von Ragusa ^[446], anderen italienischen Städten ^[447] oder aus griechischen ^[448] oder

spanischen Regionen ^[449] hinweisen. Fallweise wurden auch die Rufnamen einiger Transporteure festgehalten.

Die am häufigsten vorkommenden Familiennamen waren in den Jahren 1549 bis 1552 Costa, Opli oder Opi, Garibaldo, Beanchi, Milanti, Leonardo, Capili bzw. Capilli, Conti, Mombili, Coloto, Mozarili und Frigoroti. Auch der Name der adeligen Familie Lomellini kommt vor. Am meisten traten die Milantis in diesem Bereich auf.

Ab 1558 verschwanden die meisten der obigen Namen bis auf die Costas und Milantis, häufig taucht der Name Vinzi auf.

Ab 1581 bis 1597 können wir weitere Familienmitglieder der Cottas, der Millanti und der Costas feststellen, neu dazu kommen die Namen der Palagros, Zatto bzw. Zado, Franchi, sowie der bekannten Seidendynastie Sauli bzw. Sauly.

Die Transporteure konnten dabei namentlich in der Statistik mehr als einmal in kurzer Zeit vorkommen, da sie nicht immer die nautischen Kapitäne der ankommenden Schiffe waren, ihre Namen jedoch aus Gründen der Steuereinhebung bei jedem Schiff erwähnt werden mussten, an welchem sie Anteile besaßen. Daher kann man aus der Häufigkeit einer Namensnennung schließen, dass die in Frage kommende Familie, wie zum Beispiel die Milantis Anteilsinhaber an mehreren Schiffen bzw. Warenlieferungen waren.

5. WICHTIGE WARENGRUPPEN IM LEVANTE- VERKEHR

In diesem Kapitel soll eine Darstellung der einzelnen Warengruppen und deren Gewichtung für die Genuesische Wirtschaft erfolgen.

5.1. Der Getreidehandel

5.1.1. Allgemeines

Zu einer Arbeit über den Genueser Levantehandel gehört auch eine Darstellung des

[450]

Getreidehandels. Die Getreideproduktion und der Getreidehandel waren seit jeher einer der

[451]

wichtigsten Zweige in der Mittelmeerrwirtschaft gewesen. Besonders intensiv war der Austausch zwischen dem östlichen Mittelmeer und den westlichen Stadtstaaten Italiens, welche

[452]

nur geringe eigene Anbauflächen aufwiesen. Genueser Kaufleute hatten in diesem Geschäftszweig phasenweise eine wichtige Rolle gespielt. Auf Grund ihrer großen Schiffskapazitäten, welche für den Getreidetransport geradezu prädestiniert waren, und wegen der Versorgung der Mutterstadt, die in starkem Maße von Einfuhren abhängig war, hatten sie schon

[453]

immer eine große Affinität zum Getreidehandel gezeigt. In Genua wurde die Versorgung

[454]

durch eine eigene Behörde, das *officium victualium* (Getreideamt) überwacht. Zwischen 1374 bis 1375 sandte die Republik sogar besondere Vertreter in die türkischen Kleinfürstentümer von

[455]

[456]

Anatolien, um einen Vertrag über die Lieferung von 4000 *mine* Getreide abzuschließen.

Auch unter der Regierung des osmanischen Sultans Bayezid I. (1389 – 1402) kauften Genueser Händler Getreide aus Anatolien, um ihre Einkäufe aus Kaffa und Sizilien ergänzen zu können.

Genuesische Schiffskonvois unterhielten trotz des erhöhten Sicherheitsrisikos infolge von

[457]

Piratenüberfällen einen regelmäßigen Handel mit Syrien.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurde der Mittelmeerraum zur Bedarfsdeckung seiner

[458]

lebenswichtigen Güter, vor allem beim Getreide, zunehmend von der Außenwelt abhängig.

Im Westen verschlechterte sich die so wichtige Getreideversorgung, es kam zu großen

Hungersnöten. Auch Italien war schon zur Zeit der Spanisch–Französischen Kriege 1494 bis 1545 schwer getroffen worden. Dazu kam noch, dass die gestiegenen Bevölkerungszahlen einen

[459]

erhöhten Bedarf an Getreide erzeugten.

Der Getreidehandel spielte eine so zentrale Rolle im Wirtschaftsleben des Mittelmeerraums, dass

[460]

seine Bedeutung weit über das gehandelte Volumen an Ware und Geldwert hinausging. Dieser

[461]

Geschäftszweig wurde auf Grund der starken Schwankungen, die durch unterschiedliche Ernten und durch variierende Erzeugerpreise in einzelnen Ländern ausgelöst wurden, zu einem

[462]

Instrument der Spekulation des Großhandels und der hohen Politik. Seine Unberechenbarkeit

fürte zu Staatskrisen und zu Kriegen, eine Tatsache, die wir seit der Antike kennen. Die in Mangelzeiten stark gestiegenen Getreidepreise in Italien machten daher den Import von so weit entfernten Gegenden wie der Levante möglich. ^[463] Sogar Getreidelieferungen aus Alexandria in

^[464] Ägypten und dem Schwarzen Meer waren zeitweilig profitabel.

Eine nähere Untersuchung der Rolle des Osmanischen Reiches im Getreidehandel des Mittelmeers ist auf Grund der türkischen Quellenlage schwierig, da keine Belege vorhanden sind. Getreide war für die Sultane immer ein „strategisches Gut“ gewesen, das fallweise mit Ausfuhrverboten belegt wurde. Trotzdem wurde es exportiert, sehr oft auf dem Wege des Schmuggels. Auch in der Levante war diese Ware starken Schwankungen der Preise unterworfen. Die nachgefragten Liefermengen waren nicht immer gleichmäßig vorhanden. Externe Faktoren wie Kriege, Missernten und der Ausfall von traditionellen Lieferländern erschwerten noch dazu

^[465] die Situation.

Wie wir eingangs gesehen haben, war Genua auf Grund seiner inneren Struktur und seines agrarisch beschränkt nutzbaren Umfeldes nicht in der Lage, die Versorgung mit

^[466] Grundnahrungsmitteln, vor allem mit Getreide, aus dem Lande selbst zu tätigen. Deshalb war die Sicherstellung der Versorgung mit Getreide eine politische Grundmaxime jeder Regierung,

^[467] schon alleine aus der Absicht, um nicht durch Hungersnöte und Revolten die innere Ruhe in der Stadt in Gefahr zu bringen. Außerdem konnte der Staat durch die Kontrolle des

^[468] Getreidehandels beträchtliche Einnahmen erzielen.

Die Versorgung mit Getreide wurde von mehreren Faktoren beeinflusst: der politischen Lage, den Bevölkerungsziffern, den Wetterbedingungen, den gerade verfügbaren Lieferländern, und der Sicherheitssituation auf den Anlieferwegen.

5.1.2. Das Bevölkerungswachstum

Der Anstieg der Bevölkerungszahlen Europas im 16. Jahrhundert brachte als Folge des erhöhten Verbrauchs Probleme bei der Bereitstellung von Grundnahrungsmitteln mit sich. Von 1300 bis 1600 stieg die Zahl der Menschen, wie die folgenden Zahlen darlegen:

Jahr	Bevölkerungszahl in Millionen
1300	73
1350	51
1400	45
1450	60
1500	69
1550	78
1600	89

[\[469\]](#)

[\[470\]](#)

Durch den Mangel an Nahrungsmitteln kam es immer wieder zu Hungersnöten und

[\[471\]](#)

Engpässen in der Versorgung. Um die Situation der Versorgung Genuas mit Getreide im 16. Jahrhundert genauer darstellen zu können, muss man die Bevölkerungszahlen der Stadt kennen. Diese wurden von Heers folgendermaßen geschätzt:

Jahr	Einwohner
1447:	40.881
1462–3:	45.346
1531:	51.150
1581:	47.737
1597:	60.529
1608:	66.903

[\[472\]](#)

Zum besseren Verständnis dieser demographischen Zahlen muss man noch die Zahlen für die verschiedenen Pestepidemien heranziehen, welche in Genua in den Jahren 1481, 1493, 1524, 1531, 1579 bis 1580 herrschten. Die Pest veränderte jeweils radikal die Einwohnerzahlen der

betroffenen Länder. Genua war die prädestinierte Peststadt. Es gab enge Gassen, wenig Hygiene und dazu kam noch die Tatsache, dass der Hafen ein Eingangstor für Epidemien aus entfernten Regionen war.

Die Zahlen für das gesamte Gebiet der Republik Genua dürften in der Mitte des 16. Jahrhunderts zwischen 270.000 bis 290.000 Menschen betragen haben.

Und diese Anzahl von Menschen galt es zu ernähren. Die Mindestmenge an Getreide dafür lag bei 500.000 *mine* pro Jahr. Die Republik konnte bestenfalls 150.000 *mine* selbst produzieren, also ergab sich ein Importbedarf von 350.000 *mine*. Daher bestand in Genua ein institutionelles Defizit von um die sechzig Prozent. Aus Mangel an genauen Statistiken dieser Zeit kann dies nur eine Schätzung sein. Fest steht jedoch, dass die Importe weit über die Hälfte der Eigenerzeugung abdecken mussten.

Durch ein Dokument aus dem Jahre 1531, der so genannten *caratata*, erhalten wir weitere Hinweise auf die Getreideproduktion und die demographische Entwicklung Genuas im 16. Jahrhundert. Diese Quelle erwähnt das Bestehen eines genauen Fragebogens für die Bürger der

Republik Genua, welcher als Basis für die Einhebung der Gemeindesteuer diente. Die Daten von 1531 beziehen sich auf die Provinzen Polcevera, Voltri und Bisagro sowie auf fünfunddreißig Küstengemeinden, aber nicht auf das Gebiet von Oltre Giovo, welches ein fruchtbareres Gebiet war. Es gibt keine vollständigen Aufzeichnungen über alle Kommunen sowie auch keine gleichmäßigen Zahlen für die angeführten Orte. Jedoch geht aus den vorhandenen Unterlagen hervor, dass die Ernten an Getreide und Hafer nur im Gebiet der Region von Triorese ausreichend waren. In anderen Regionen waren die Grundnahrungsmittel nur in Form von Hirse,

Kastanien und Feigen in genügender Menge vorhanden, von Getreide wird keine Erwähnung gemacht. Die folgende Tabelle gibt Hinweise auf die Erntesituation in einigen Gemeinden:

Ernten	Anzahl der Kommunen	Vieh/ Stück	Selbstverbrauch in Prozent	Gebiete mit Überschuss
Getreide und Kastanien	32	51.181	34,6	1
Wein	41	60.425	83,5	18
Öl	25	45.947	85	9

[479]

Aus den obigen Zahlen geht hervor, dass zwar beim Wein relativ genügend Selbstversorgung herrschte, während bei den anderen Grundnahrungsmitteln eine deutliche Unterversorgung

[480]

vorlag. Diese partielle Unterversorgung mit Grundnahrungsmitteln spiegelt sich auch in der Struktur der Bevölkerung wider, welche wenig agrarisch, aber sehr dienstleistungsorientiert geprägt war. Es gab viele Seeleute, Maultiertreiber, Holzarbeiter, Fischer, Soldaten, Gärtner, Müller und Handwerker. Das Umfeld Genuas war daher kein bäuerliches, sondern ein von

[481]

Dienstleistern besiedeltes.

Zur eingesessenen Bevölkerung muss auch noch die große Zahl von Obdachlosen, Bettlern und Vagabunden gezählt werden, welche in der Republik lebten. So wurden 1597 rund 6000 von ihnen in Genua festgestellt. Sie mussten von der öffentlichen Hand ernährt werden und stellten

[482]

eine fiskalische Belastung dar.

5.1.3. Das Wetter

Das 16. Jahrhundert war allgemein durch eine widrige Wettersituation gekennzeichnet, welche für

[483]

das Gedeihen des Getreides nicht immer die besten Voraussetzungen schuf. Neuere Forschungen über die Geschichte des Klimas haben ergeben, dass es in Europa im 16.

[484]

Jahrhundert ein deutlich kühleres Klima als etwa im 20. Jahrhundert gab. Besonders in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts kam es zu einer ausgeprägten Klimaänderung, welche zu

[485]

starken Niederschlägen, langen und kalten Wintern und zur Ausdehnung der Gletscher führte. Diese Wetterlage war die Ursache für starke Ernteaufälle, Teuerungen und Hungersnöte, sowie

[486]

für Krankheitswellen in verschiedenen europäischen Regionen. Große Flächen an bebautem Land wurden aufgegeben, und damit setzte eine massive Flucht in die Städte ein. Europa hatte

[487]

regional unter Subsistenzkrisen zu leiden. Diese Klimaveränderungen hatten für die Transformation Europas von einer agrarischen zu einer protoindustriellen Wirtschaft eine

[488]

besondere Tragweite gehabt.

5.1.4. Liefermärkte

Hauptlieferanten für Genuas Getreide waren Sizilien, die Provence, Andalusien und der Orient.

[489]

Die wichtigste Getreidequelle im westlichen Mittelmeer aber war und blieb Sizilien. Seine Bedeutung stand außer Zweifel und sein agrarischer Reichtum war ein politischer Faktor von

[490]

großem Gewicht. Dieser Umstand wird durch folgendes Beispiel erläutert: der spanische Gesandte Figueroa, welcher 1529 in Genua eintraf, überbrachte ein Schreiben der spanischen Krone, welches Anweisungen für den Dogen Andrea Doria enthielt und unter anderem auch auf die Notwendigkeit hinwies, sizilianisches Getreide für die Versorgung der Stadt heranzuschaffen.

[491]

Das provenzalische Getreide war für die Genuesen ab 1553 nicht mehr verfügbar, da der französische König ein Exportverbot erlassen hatte, um nicht den Alliierten seines Widersachers Karl V. Vorteile zu verschaffen. Spanien selbst hatte mit Sizilien, welches ja zur Krone Aragons gehörte, einen wichtigen Außenposten im Mittelmeer, welcher durch seinen Getreidereichtum nicht nur den eigenen Bedarf ergänzen konnte, sondern auch dazu diente, politischen Druck auf solche Länder auszuüben, die von den Getreideeinfuhren abhängig waren. Dazu bediente man sich allerdings der Handelsflotte der Genuesen, welche infolge ihrer Größe in der Lage war, die

[492]

gestellte Aufgabe zu erfüllen.

Die folgende Tabelle gibt eine genauere Aufschlüsselung über die verschiedenen Herkunftsregionen des von Genua importierten Getreides. Die Angaben sind in *mine genovesi* gemacht.

Herkunft	1508	1532	1543	1560
Sizilien	106.285	131.282	141.090	68.983
Kalabrien und Apulien	7.488	3.639	1.531	–
Spanien	269	855	4.519	1.570
Orient	9.440	–	–	296
Nordafrika	–	–	–	6.940
Provence	4.711	–	–	–

Zentralitalien	2.942	–	–	–
Div. Inseln	341	–	1.474	983
Herkunft unbekannt	8.245	–	98.684	8.623
Gesamt	139.808	135.759	247.298	86.412

[\[493\]](#)

Aus dieser Aufstellung geht die Wichtigkeit des sizilianischen Getreides klar hervor, während die [\[494\]](#) großen Mengen, die aus dem Orient importiert wurden, nicht ersichtlich sind. Es ist jedoch anzunehmen, dass aus dieser Provenienz größere Mengen unter Umgehung der Eingangssteuer [\[495\]](#) importiert wurden. Zwar war der Getreideexport im Osmanischen Reich im Allgemeinen mit [\[496\]](#) Ausfuhrverbot belegt, trotzdem wurde viel im Wege des Schmuggels verschifft. Es war nur natürlich, dass sich alle Beteiligten, welche an der Umgehung dieses Verbotes mitwirkten, [\[497\]](#) bemühten, eher nicht mit den Behörden in Kontakt zu kommen. Sogar noch im 18. Jahrhundert sollte die Ägäis als wichtiger Getreideschwarzmarkt des östlichen Mittelmeers [\[498\]](#) agieren. Die Transporte wurden zumeist von griechischen Schiffen durchgeführt. Aus der Levante hatte Genua vor allem die Ernten von 1550, 1551 und 1557 importiert, in [\[499\]](#) geringerem Ausmaß diejenigen der Jahre 1549 und 1555, noch weniger die von 1558. Weitere Hinweise zu diesem Thema geben uns die Anzahl der Schiffsfahrten, welche seit 1546 im Steigen [\[500\]](#) begriffen waren. In dem genannten Jahr waren es zehn Getreideschiffe, die Genua aus der Levante anliefen. 1548 waren es bereits zwanzig, welche aus Koron ankamen. Diese [\[501\]](#) Steigerung der Schiffsankünfte hängt auch eng mit der fiskalischen Maßnahme der sizilianischen Behörden zusammen, die Lieferverträge für Getreide höher zu besteuern. Damit wurde trotz [\[502\]](#) der weiten Entfernung der Wettbewerbsvorteil des weitaus näher gelegenen Sizilien eliminiert.

5.1.5. Die Levante als Getreidelieferant

Was das Lieferpotential für Getreide anbelangt, so war die Levante, bzw. das Osmanische Reich, [\[503\]](#) mit Abstand der größte Produzent, jedoch auch selbst ein großer Verbraucher. Vor allem

Istanbul war ein Zentrum ersten Ranges, das mit seiner Bevölkerung von ca. 700.000 Einwohnern gewaltige Mengen an Nahrungsmitteln benötigte. Erschwert wurde die Situation noch zusätzlich durch die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Osmanischen Reich, die zwischen 1564 und

[\[504\]](#)

1600 stark anstiegen.

Dem Osmanischen Reich standen drei Hauptanbaugebiete für Getreide zur Verfügung: Ägypten, die Ebenen Thessaliens, Makedoniens, Thrakiens und Bulgariens und schließlich die rumänischen

[\[505\]](#)

Regionen. Insgesamt lagen die Erträge weit über dem Potential Siziliens. Andere Getreideanbaugebiete der Levante als die oben genannten waren in der Mitte des 16. Jahrhunderts

[\[506\]](#)

als Liefermärkte noch nicht verfügbar.

Die jährlichen Getreidemengen, welche für den Export zur Verfügung standen, hingen von

[\[507\]](#)

Faktoren wie von Kriegen, der Regierungspolitik und den Ernteerträgen ab. Grundsätzlich ist aber schwer festzuhalten, ob die Getreideengpässe wirklich durch den gestiegenen Verbrauch infolge von höheren Einwohnerzahlen oder durch die drei geschilderten variablen Faktoren entstanden.

Wie Europa litt das Osmanische Reich in der Mitte des 16. Jahrhunderts unter Getreideknappheit, was zur Verhängung von Ausfuhrverboten führte. Gleichzeitig versuchte man, den Schmuggel streng zu kontrollieren. In den Küstengebieten gab es einen fest etablierten Getreideschmuggel, wobei die Profiteure mehr als zwanzig Prozent höhere Preise als die amtlich festgesetzten anboten und große Warenhäuser unterhielten, um den europäischen Bedarf decken zu können. Sogar die Feudalschicht, Janitscharen und sogar Mitglieder der *ulema*, der hohen Geistlichkeit, beteiligten

[\[508\]](#)

sich an diesem lukrativen Geschäft. Allerdings ist man sich in der Literatur einig, dass weniger die starke Nachfrage aus Europa, als vielmehr die Veränderung des osmanischen Landgütersystems am Getreidemangel schuld war, denn in der zweiten Hälfte des 16.

[\[509\]](#)

Jahrhunderts veränderte sich der Anteil an Feldfläche zuungunsten von Weideland. Die Aufzucht und der Handel mit Vieh waren profitabler geworden, nicht zuletzt infolge des enormen

[\[510\]](#)

Bedarfs des Heeres. Der Getreidehandel aus osmanischer Sicht für die zweite Hälfte des 16.

[\[511\]](#)

Jahrhunderts stellt sich wie folgt dar:

1548 bis 1553 gab es schlechte Ernten und Verknappungen in Italien, dafür aber Überfluss und niedrige Preise in Anatolien. In dieser Periode erfolgten 300–400.000 *staia* (240–300.00 Hektoliter)

an Exporten aus der Levante.

In der Periode 1553 bis 1560 dauerten die Missernten in Italien an. Die osmanische Regierung [\[512\]](#) erließ Exportverbote wegen Mangels im eigenen Land und wegen des erhöhten Kriegsbedarfs. Auch in Sizilien herrschten in den Jahren 1549 bis 1551 und 1554 bis 1555 infolge von Missernten große Hungersnöte. Andalusien konnte nur wenig liefern, gleichzeitig drohte das französisch – osmanische Unternehmen zur Besetzung Korsikas die Verbindungslinien im Tyrrhenischen Meer abzuschneiden. Angesichts dieser Zwangslage beschloss die Republik Genua 1557, Gesandte nach [\[513\]](#) Konstantinopel zu senden, um Getreidelieferverträge zu erhalten. Die Ernte von 1558 war in der Levante besonders ergiebig. Jedoch wurden im gleichen Jahr Genueser Getreideschiffe, welche zum Einkauf in die Ägäis gekommen waren, von osmanischen Schiffen beschlagnahmt. [\[514\]](#)

Der genuesische Gesandte De Franchi berichtet in seinem Schreiben vom 24. September 1558 an den Dogen, dass er Nachrichten über ein französisches Getreideschiff erhalten habe. Dieses sei am [\[515\]](#) 23. Juli 1558 bei Mykonos gesichtet worden und nehme Kurs auf Ligurien. Ein Zeichen dafür, dass Getreidelieferungen offiziell beobachtet wurden. 1563 wurde abermals offiziell von [\[516\]](#)

Genueser Seite um Getreidegeschäfte angefragt, allerdings wurden die Gesuche abgelehnt. In den Jahren 1565 bis 1567 dauerten die osmanischen Exportverbote an. Nach einer Zwischenperiode der Liberalisierung gab es ab 1570 bis 1572 wiederum wegen des Krieges mit [\[517\]](#) Venedig Exportverbote. In den Jahren 1574 bis 1575 herrschte wieder Mangel an Getreide, und es kam zu Hungersnöten in Anatolien und Istanbul. Die Jahre 1582 bis 1588 waren durch Schwankungen von Getreideimporten aus der Levante gekennzeichnet. Im Jahre 1588 gab es wieder einen großen Getreidemangel in Istanbul, da in der gesamten Region Missernten eingefahren worden waren.

1591 bis 1593 kam es zu einer Wiedereröffnung der levantinischen Getreidemärkte. 1594 erfolgten neuerlich osmanische Exportverbote. Durch die chronische Knappheit in praktisch ganz Italien suchte man als Ergänzung zu den traditionellen Produzenten nach [\[518\]](#)

Alternativlieferanten. Daher kam es zu Kontakten mit Nordeuropa, zu welchem Raum die Italiener bereits seit längerem gute Handelsverbindungen pflegten. Nach 1590 begannen die [\[519\]](#)

Getreideimporte aus Norddeutschland und dem Baltikum. Italien begann nunmehr massiv aus

dem Norden zu importieren. Ab den Jahren 1595 bis 1629 stand die Levante mit dem Baltikum [\[520\]](#) in Konkurrenz. Die oben geschilderten Dauerkrisen in der Getreideversorgung der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatten bewirkt, dass sogar diese weit entfernten Märkte im Norden [\[521\]](#) Europas herangezogen wurden, um die Grundversorgung italienischer Staaten zu sichern. Dass weiterhin Getreide aus der Levante nach Genua gelangte, wenn auch „nur“ im Wege des Schwarzmarkts, ist anzunehmen. Bestehende Beziehungsnetzwerke in diesem Geschäft spielten sicher eine große Rolle. Den Schmuggel konnten die Osmanen in der stark aufgegliederten Ägäis wenig unterbinden. Besser gelang die Kontrolle im Schwarzen Meer, da man ja die Meerenge bei [\[522\]](#) Gallipoli beherrschte.

5.1.6. Preise und Konkurrenzverhältnisse

Im 16. Jahrhundert kam es zu konstant steigenden Nahrungsmittelpreisen, was einerseits auf das Bevölkerungswachstum, andererseits auf das Vorhandensein von größeren Mengen Silbers aus [\[523\]](#) der Neuen Welt zurückzuführen war, das inflationäre Schübe ausgelöst hatte. Diese Verteuerung war beim wichtigsten Grundnahrungsmittel, dem Getreide, besonders spürbar. Daher suchten Regierungen und Händler intensiv nach neuen Liefermöglichkeiten mit [\[524\]](#) annehmbaren Preisen.

Im Wettbewerb um die Preise im Getreidehandel konnten die osmanischen Preise im Prinzip mit den billigsten Angeboten, etwa aus Sizilien, in Europa konkurrieren, obwohl sie stärkere Fluktuationen zeigten. Gründe dafür waren das Vorhandensein von vergleichsweise großen Anbauflächen und billiger Arbeitskraft. So waren die Preisschwankungen besonders in den Jahren um 1570 und zwischen 1610 und 1620 auffallend stark. Aber im Allgemeinen bewegten sich die osmanischen Getreidepreise deutlich unter den italienischen, sodass nach 1560, besonders in den Jahren nach 1580, die Exporte aus der Levante stark anstiegen. Aus den gleichen Gründen – niedrigere Preise – wurden Öl- und Reisexporte aus der Levante profitabel. Dabei musste das Preisniveau zwischen den beiden Märkten ungefähr eins zu zwei betragen, damit die höheren Transportkosten, Zölle und die Versicherung oder auch Verluste durch Piraterie einkalkuliert werden konnten. Die Transportspesen von Istanbul nach Italien betrugen dabei im Schnitt zirka zehn bis fünfzehn Gramm Silber pro Kilogramm Ware und die Zölle zwischen sieben und

neunundzwanzig Gramm Silber. Sowohl beim internationalen Handel als auch bei internationalen Transaktionen machten aber die Kosten für Verpackung, Transport, Entladen, Rechtsverfahren [\[525\]](#) und Steuern nur einen geringen Teil der Selbstkosten aus.

Was den Getreidepreis anbelangte, so stand die Osmanische Regierung – wie alle anderen Regierungen auch – unter dem Zwang, einerseits das Preisniveau stabil und niedrig zu halten, andererseits aber die Versorgung zu sichern und gleichzeitig die Preiskontrolle in der Hand zu haben. Dabei musste man fallweise zu der Methode greifen, große Mengen an Getreide zu [\[526\]](#) Marktpreisen aufzukaufen, besonders wenn gerade ein Feldzug im Gange war.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts fiel die Handelsbilanz des Osmanischen Reiches im Bereich der Nahrungsmittelexporte weniger günstig aus, als sie in der ersten Hälfte gewesen war. [\[527\]](#)

Es erscheint angesichts der Entfernungen zwischen Genua und Sizilien bzw. der Levante erstaunlich, dass trotz der rund dreifachen Distanz im Vergleich zu Sizilien eine Konkurrenzfähigkeit des osmanischen Getreides gegeben war. Jedoch war nicht immer nur der Preis der einzige Faktor für den Ankauf von Getreide, sondern die Verantwortlichen im *ufficio delle vettovaglie* in Genua bewegten auch andere Überlegungen. Es war dies zum Beispiel die Sicherheitssituation in bestimmten Regionen wie auch das Problem der öffentlichen Ruhe in Genua. Dazu kam noch die internationale Politik, welche eine wichtige Rolle spielte. Man kann davon ausgehen, dass nicht immer nur das billigste Angebot zum Zuge kam, denn es musste vor [\[528\]](#) allem die Sicherheit der Versorgung an erster Stelle stehen.

Anfänglich waren die Einkaufspreise in Sizilien niedriger als die des Orients gewesen, aber erstere stiegen an, während letztere stabil blieben. Die Versicherungsprämien für die Levante betrugen das Doppelte, ebenso im Allgemeinen die Frachtspesen. Bis zu diesem Punkt blieb die Konkurrenzfähigkeit des sizilianischen Getreides klar im Vorteil. Jedoch ist bei dieser Betrachtung [\[529\]](#)

auch die monetäre Situation wie auch die Besteuerung heranzuziehen, die das Bild veränderten. Die verschiedenen Kursschwankungen der Währungen der Levante ergaben fallweise eine andere Situation beim Einkauf, da man Gewinne nicht nur beim Verkauf des Getreides, sondern auch beim Umwechseln des für den Einkauf bestimmten Geldes erzielen [\[530\]](#) konnte.

Was die Steuern anbelangt, so waren sie in Sizilien phasenweise so hoch, dass der niedrigere

[531]

Gestehungspreis nicht mehr einen Anreiz zum Kauf bot. So kosteten zum Beispiel 1551 bei einem sizilianischen Getreidegeschäft in Castelmare 1.739,5 *salme* 1.542.12.11 *oncie*. Unter Berücksichtigung der Transportspesen und der Versicherung stieg der Importpreis franko Genua auf 3.973,19,14 *oncie*, dazu kam noch die Exportsteuer, welche den ursprünglichen Kaufpreis von fünfundzwanzig bis sechsundzwanzig *tarini pro salma* auf ungefähr fünfundsechzig ansteigen ließ. Diese hohe Spanne erlaubte es damit, auch aus der Levante noch gewinnbringend importieren zu

[532]

können.

Allerdings fiel in den Häfen der Levante eine andere Art von „Steuer“ an, welche die an und für sich niedrigen Preise belastete. Diese Steuer im Osmanischen Reich wurde von den Italienern *donativo* genannt, was soviel wie Geschenk hieß. Damit war die Bestechung der osmanischen Behörden gemeint, welche dazu diente, um trotz des Exportverbotes Getreide kaufen zu können. Über diese Art von Steuer gibt es Aufzeichnungen der mit den Geschäften betrauten Bankiers. Im Jahre 1554, zum Beispiel, waren folgende Abgaben notwendig, wenn man aus der Levante Getreide kaufen wollte:

1. Das *pagiolo*, welches sich zwischen sechs und vierzehn Dukaten je nach Frachtvolumen bewegte.
2. Naturalabgaben an den Kommandanten der osmanischen Galeere, welche den Hafen bewachte.
3. Eine Abgabe an den osmanischen Beamten, welcher die Beladung kontrollierte.
4. Eine Abgabe an den Dolmetscher.
5. Abgaben und Zoll in Chios.
6. Zwei *chili* für den Lotsen im Bereich der Christen.

[533]

7. Provisionen für die Geschäftsvermittler.

Dazu ein Beispiel. Das Schiff des Pietro Redaglia aus Ragusa mit 13.000 Kantaren Ladekapazität transportierte 1556 aus Macri in Griechenland eine Getreideladung im Wert von 23.427 *chili*

[534]

Konstantinopler Maßeinheit, wobei ein *chilo* um vierunddreißig *aspri* gekauft wurde. Michel Pierre Cochine, welcher als Frächter agiert hatte und damit eine Provision erhalten musste, legte die Abrechnung vor. Der Einkaufswert der Ladung in Höhe von 21.500 *chili* (die Differenz auf 23.427 erklärt sich aus dem Anteil der Seeleute, welchen sie für Eigengeschäfte verwenden durften) belief sich auf 731.000 *aspri*. Die *decima* (Steuer für Chios) betrug 2.593 *aspri*, das *pagiolo* auf hundertzehn, für andere Bestechungszahlungen wurden 30.619 *aspri* ausgegeben, 6.000 für Zinsen und 38.520 für eine Provision von fünf Prozent. Der Gesamtpreis stieg damit auf 808.942 *aspri* und auf ein *chile* umgerechnet auf 31,10 *aspri*.

Der Durchschnittswert der zusätzlichen Spesen bei den Orientgeschäften betrug trotz der

verschiedenen Bestechungsgelder zwischen zehn und achtundzwanzig Prozent. Bei den sizilianischen Transaktionen belief er sich aber auf Grund der hohen Steuern auf zwischen hundert bis hundertfünfzig Prozent.

Neben den Einkaufspreisen und den sonstigen Spesen waren auch noch andere Faktoren zu beachten. Diese betrafen vor allem die Frage der Zahlungsmodalitäten, also der Finanzierung der Geschäfte.

In Sizilien konnte man mittels Wechsel bezahlen, während zwischen Genua, Neapel, Palermo und

[\[535\]](#)

der Levante keine Wechselbeziehungen bestanden. Es gab einige wenige mit Chios. Daher musste in den letztgenannten Orten bar bezahlt werden, entweder mit Golddukaten aus Chios oder mit venezianischen Zecchinen. Dieses Bargeld musste daher über lange Strecken transportiert werden und es musste versichert sein. Darüber hinaus musste beim vorgeschriebenen Zwangswechsel an der Münzstätte in Chios auch noch eine Gebühr entrichtet

[\[536\]](#)

werden, wenn ein Umtausch in eine andere Währung erforderlich war.

Grendi meint, dass der höhere Einstandspreis des Getreides aus dem Orient dort zu einem Anstieg der Preise geführt haben könnte. Am Ende aller Berechnungen über die Wirtschaftlichkeit von Importen aus der Levante stand aber immer die Motivation, der sizilianischen Besteuerung entgangen zu sein und damit letztlich doch billiger eingekauft zu haben.

[\[537\]](#)

Chios war im Getreidehandel eine wichtige Zwischenstation, da es auf Grund seiner Nähe zu Anatolien und den Ägäischen Inseln den Anbaugebieten nahe stand und als Umschlagplatz

[\[538\]](#)

diente. Es war aber nicht immer ein gut funktionierendes Zentrum des Getreide-handels. Die goldenen Zeiten waren um die Mitte des 16. Jahrhunderts vorbei. Es fehlte einerseits die Freiheit des Handels, welche auf Grund der Präsenz der Osmanen nicht mehr vorhanden war, andererseits war die Konkurrenz stärker geworden, nachdem das Oligopol der Seerepubliken Genua und Venedig vorbei war. Ein Bericht aus dem Jahre 1548 führt an, dass die Insel wenig

[\[539\]](#)

Geschäfte mache und die venezianische Konkurrenz nur wenig für Chios übrig lasse.

Nachdem Chios bereits seit dem Fall von Konstantinopel Tribut an die Hohe Pforte zahlen musste, war die finanzielle Situation laufend angespannt. Daher versuchten die Maonesi von Chios, mit allen Mitteln zu Geld zu kommen. Eine willkommene Quelle waren die Getreideschiffe, welche im Hafen von Chios einlangten. Sie mussten das Gold in Dukatenform,

welches sie für den Einkauf mitgebracht hatten, bei dem Münzamt der Insel abliefern, um es in lokale Währung umprägen zu lassen. Für die Umwechslung hoben die Behörden eine Abgabe in Höhe von 3 % ein. Getreideschiffe, welche Fracht aus den griechischen Inseln oder Anatolien geladen hatten, mussten zehn Prozent der Ladung als Steuer zurücklassen. Dabei wurde ihnen nicht einmal – wie dies sonst üblich war – die abgeführte Menge durch altes Getreide aus den Speichern der Insel ersetzt. Mitglieder der Maona versprachen den Transporteuren einen Ersatz für die einbehaltene Menge gegen ein Entgelt von fünfzig bis hundert Zechinen. Jedoch lösten sie diese Versprechen nicht ein und führten das Geld auch nicht an die öffentliche Hand ab. Die Notabeln von Chios ergriffen jede Gelegenheit, um sich zu bereichern. Viele von ihnen transferierten ihr Geld nach Venedig oder Zypern.

Infolge der starken Nachfrage nach Transportkapazitäten mussten einlangende Schiffe zwangsweise griechische und chiotische Transporteure für die Navigation der Schiffe anstellen,

[\[540\]](#)

was dazu führte, dass viele Schiffe aus dem Osmanischen Reich angeheuert wurden.

Am Ende des 16. Jahrhunderts war allerdings die Gefahr, dass man aus der Levante mit leeren Händen zurückkam, weniger groß als in Sizilien, wo man zu dieser Zeit fast nur Getreide einkaufen konnte. Im Jahre 1597, nach einer großen Hungersnot, kehrten Genueser Schiffe mit

[\[541\]](#)

leerem Frachtraum aus Messina zurück.

Ein weiterer Grund, warum man trotzdem die Mühsalen des Levantehandels auf sich nahm, erklärt sich auch aus dem Spekulationsfieber, welches im Getreidebereich herrschte. Die Aussichten auf mögliche Gewinne waren stärker als die Überlegungen, die Preise in Sizilien

[\[542\]](#)

unterbieten zu können.

Ein anderes Element, welches die Kosten des Orienthandels erhöhte, waren die Aufenthaltskosten für die Mannschaften der Schiffe und die Vorschriften für die Liegezeiten in

[\[543\]](#)

den Häfen. Das Schiff des Ragusaners Stefano di Michele musste vierzig Tage in Alexandrien und fünfzehn Tage in Livorno verbringen. Das *nave* des Kaufmanns Trifone aus Lucca verbrachte fünfzehn Tage in Chios, um den Geldwechsel durchführen zu lassen und benötigte weitere fünfundvierzig Tage für das Ent- und Beladen. Während all dieser Liegezeiten mussten die Mannschaften und der Transporteur bezahlt werden. Die Dauer der Aufenthalte schwankte zwischen zweiundfünfzig und siebzig Tagen.

Dazu kamen noch die Versicherungen für das Geld, welches für den Einkauf mitgeführt wurde, und die Abgaben für das Münzamt in Chios. Weitere unvorhergesehene Spesen können aus

[\[544\]](#)

Mangel an Aufzeichnungen nicht aufgezählt werden, fielen aber wahrscheinlich immer an. Die chronische Getreidenot führte dazu, dass die Landwirtschaft Italiens begann, jedes nur mögliche Landstück zu bebauen. In gebirgigen Regionen begannen die Felder buchstäblich die Berghänge hinaufzuklettern. Damit entstanden die auch heute noch vorhandenen typischen Terrassenkulturen, die besonders an der Küste des Tyrrhenischen Meeres vorkommen. Trotz [\[545\]](#) dieser Anstrengungen blieb Italien weiter von der Einfuhr abhängig.

5.2. Textilien

5.2.1. Allgemeines

Nach dem Getreide waren Textilien volumen- und wertmäßig die wichtigsten Handelsprodukte. Im 16. Jahrhundert war der europäische Markt für Textilien tief greifenden Veränderungen unterworfen worden. Auslöser waren die kriegerischen Auseinandersetzungen [\[546\]](#) zwischen Katholiken und Protestanten, welche die spanischen Wollexporte nach den Niederlanden, wie auch die niederländischen Ausfuhren in den Süden behinderten. Durch die Ausfälle dieser zwei wichtigen Lieferregionen wurde der südeuropäische Raum für andere Anbieter geöffnet. Produzenten in der Lombardei, Toskana und Venedig ergriffen die Chance. [\[547\]](#) Ihre Erzeugnisse wurden mehr und mehr in Süditalien, aber auch in der Levante gekauft. Diese Konjunkturphase für die genannten Regionen dauerte bis in die Neunzigerjahre des 16. Jahrhunderts, bis die Engländer und auch wieder die Niederländer als starke Konkurrenten im Mittelmeer auftraten. Ihre neuen leichten Wollstoffe, welche eine Spezialität der beiden Länder [\[548\]](#) waren, eröffneten ihnen die von den Italienern dominierten Märkte.

Dazu kam noch, dass sich die Verbrauchergewohnheiten zu verändern begannen. Die Nachfrage nach besseren und feineren Textilien war besonders durch das gestiegene Luxusgefühl der Oberschichten gestiegen. Weitere Ursachen waren die wachsenden Bevölkerungszahlen und die teilweise verbesserten Einkommen der Bewohner der europäischen Städte und des Adels. Es kam zum Entstehen von Modetrends für Kleidung und Heimtextilien und der Nachfrage nach Luxusprodukten. Im Bekleidungsbereich wurde es für die besseren Schichten Gewohnheit, Unterwäsche aus Leinen zu tragen, welches gewaschen werden konnte. In der Oberbekleidung verlangte das Diktat der Mode immer ausgefallendere Modelle und es entwickelte sich ein Hang zu

[549]

immer größerer Diversifikation. Man experimentierte mit neuen Farbkombinationen und Nachahmungen von Motiven und Dessins aus verschiedenen Regionen, vielfach solchen aus der Levante. In der Produktion selbst wurden immer mehr Mischgewebe aus Seide, Leinen und Wolle

[550]

hergestellt.

Darüber hinaus waren Färbetechniken aus der Levante nach dem Westen gelangt. An dieser Stelle will ich kurz auf die Färbetechnik für Fasern und Stoffe eingehen, da eine Anzahl von Farben bzw. Färbemitteln aus der Levante kam und in den Aufzeichnungen der *caratorum orientis* Erwähnung fanden. Daher kann bei einigen Stoffen der Levanteursprung auf Grund der Farbbezeichnung eindeutig festgehalten werden.

Wie im Mittelalter waren im 16. Jahrhundert die wichtigsten Textilfärbemittel die Pflanzenfarben. Aus dem östlichen Mittelmeerraum kamen vor allem:

- a. Das Indigo, welches aus Indien stammte und aus der *Indigofera Tinctoria* gewonnen

[551]

wurde. Dieser Farbstoff erzeugt ein leuchtendes Blau. In Genua gab es eine eigene Zunft der Färber, welche auf Indigo spezialisiert waren und mit den Seidenverarbeitern zusammen arbeiteten. Auf Grund der Wichtigkeit dieses Farbstoffes wurde er zeitweilig

[552]

mit Galeeren transportiert, welche von der Republik Genua bewaffnet wurden.

- b. Der Krapp (*Rubia tinctorum*) welcher ein leuchtendes Rot erzeugte und aus Anatolien

[553]

stammte. Vor 1450 wurden die meisten Textilien mit Rotholz (*Sappanholz* oder *Caesalpinia sappan*) gefärbt, welches aus Ostindien über die Seidenstraße kam. Durch den Fall Konstantinopels 1453 wurde die Handelsverbindung unterbrochen. Nach der europäischen Expansion in Südamerika wurden dort große Wälder mit Rotholz (*Caesalpinia crista*) entdeckt und große Mengen nach Europa gebracht.

- c. Safran (*Crocus sativus*), der aus Indien kam und dessen Samenfäden zur Erzeugung von

[554]

Gelbtönen verwendet wurden.

- d. Henna (*Lansonia Inerius*), welches eine braun-orange Farbe ergab und bis heute ein

[555]

traditionelles Färbemittel der Levante geblieben ist.

Gefärbt wurde bei der Wolle die Faser, während bei Baumwolle, Leinen und Seide zumeist der fertige Stoff eingefärbt wurde.

Im Geheimarchiv von Genua ist ein Bericht bzw. eine Quittung über den Kauf türkischer Kleidung vom 17.9.1566 durch den Agenten Ferrari erhalten, der in Istanbul residierte. Darin werden die verschiedenen, lokaltypischen Farben und Stoffqualitäten, wie scharlachroter und roter Velours, rot-gelber Damast und Kamelhaarstoff angeführt. ^[556]

Einen weiteren Impuls erhielt der Handel durch die Entwicklung der Heimtextilienmärkte. Man begann, die Wände des Wohnbereichs mit Gobelins und Teppichen zu schmücken, bedeckte die Baldachine der Betten mit Überwürfen und verwendete Textilgewebe als Polsterung für Sessel und Bänke. Die vielen Adelspaläste und Kirchen wurden an den Innenwänden mit

^[557] kostbaren Textilien ausgeschmückt. ^[558] Dies geschah mittels Gobelins und Teppichen.

Die protoindustrielle Expansion der europäischen Textilindustrie am Ende des 16. Jahrhunderts war nicht so sehr eine technische Revolution, sondern eine weit verbreitete Produktinnovationswelle, welche sich in einer Vielfalt von Mustern und Textilmischungen manifestierte. ^[559]

Im Levantehandel war der Textilhandel, insbesondere der mit kostbaren Stoffen, traditionell immer ein wichtiger Zweig gewesen. Teure Gewebe und Gewänder wurden sowohl im Orient

wie auch im Okzident sehr geschätzt und als Geschenke verwendet. ^[560] Die Genuesen bzw. deren diplomatische Vertreter schenkten den osmanischen Sultanen oft teure Textilien und folgten damit einer orientalischen Sitte. Es war üblich, einerseits dem Herrscher und hohen Beamten

^[561] Gewänder zu schenken, andererseits überreichte dieser anlässlich von Gesandtschaften oder beim Amtsantritt eines hohen staatlichen Würdenträgers diesem Prunkgewänder als Zeichen

seiner Huld. ^[562] Der Sultanshof in Istanbul unterhielt sogar eigene staatliche Manufakturen,

^[563] welche die benötigten Luxusstoffe und Gewänder herstellten.

Die westlichen Stadtstaaten, vor allem die Italiener, hatten traditionell bereits im Mittelalter große

^[564] Mengen an Stoffen in die Levante exportiert und importierten auch aus diesem Raum lokale

^[565] Produkte, vor allem Teppiche, Seidenstoffe und kostbare Gewänder. Dabei spielte Genua im Seidengeschäft eine wichtige Mittlerrolle und wurde im 16. Jahrhundert selbst ein wichtiger

^[566] Produzent. Nach dem Getreide wurde der Textilhandel mit der Levante wie auch mit Süditalien der wichtigste Bereich des genuesischen Fernhandels. Die Nachfrage nach billiger

Massenware stieg infolge der stark gewachsenen Bevölkerungszahlen. Das Verlangen nach teuren Luxusstoffen andererseits, die dem gehobenen Geschmack der Oberschicht entsprachen, führte zu steigenden Importen.

Auch die Händler Siziliens und Neapels waren mit der Levante in Verbindung. Genuesische

Händler hatten hier eine wichtige Rolle inne. Auf Grund ihrer ausgedehnten Beziehungsnetzwerke, ihrer Finanzkraft und ihrer geschäftlichen Techniken waren sie vor allem in weiten Bereichen des Seiden- und Wollhandels führend und wurden von den Regierungen

fallweise gefördert, wenn sie aber zu mächtig wurden, wieder unterdrückt. So favorisierte Don Pedro de Toledo, der Vizekönig von Neapel, während seiner zwanzig Regierungsjahre von 1533 bis 1553 die Genuesen, welche die traditionell stark im Wollgeschäft vertretenen Toskaner, Venezianer und Katalanen verdrängten. Genua beherrschte die Geldflüsse, das Wechselgeschäft und die Warentransfers. Vor allem war aber das Genueser Netzwerk ganz wichtig für den Transport der spanischen Tercios nach Italien. Genuesen finanzierten die dafür notwendigen

Schiffe und besorgten die Auszahlung des Soldes.

5.2.2. Seide

Italien hatte wie andere Regionen des Mittelmeerraums eine alte Tradition in der Seidenerzeugung. Die Seidenraupenzucht und die Seidenerzeugung wurden durch die Araber, Griechen und Juden zwischen dem 9. und 11. Jahrhundert vor allem in Sizilien eingeführt. Im 13. Jahrhundert konzentrierte sich die Seidenweberei Italiens nur auf einige Städte. Unter ihnen waren Genua, Venedig, Bologna und Lucca, welche auch Exporte tätigten. Die beiden Seerepubliken spezialisierten sich besonders auf die Erzeugung von hochwertigen Stoffen, welche mit Gold und Silber durchwirkt waren.

Seide wurde sowohl für Bekleidung als auch im Heimbereich verwendet. Als Bettwäsche und Innendekoration war sie jedoch nur der Oberschicht vorbehalten. Auf die einfachen

Seidengewebe wurden auch Stickereien appliziert, weiters wurde die Seide mit Woll- und

[574]

Baumwollfasern zu einer Reihe von Mischgeweben verarbeitet.

In der Mitte des 15. Jahrhunderts hatte die italienische Seidenindustrie einen steilen Aufschwung genommen und die Grenze vom einfachen Handwerk zu einer ausgefeilten Manufakturorganisation überschritten. Am Ende des Jahrhunderts gab es bereits Seidenerzeugungen in Mailand, Ferrara, Modena, Siena, Perugia, Neapel, Catanzaro und Messina.

[575]

Während des 16. Jahrhunderts spielte die Seidenindustrie eine Schlüsselrolle in der Wirtschaft

[576]

Italiens. Sie wurde von den Regierungen gefördert und wirkte als eine Art Konjunkturmotor.

[577]

So wurde unter anderem in Sizilien von der Regierung die Gründung von Seidenmanufakturen begünstigt. Genuesen traten dabei als Finanziers und Unternehmer auf,

[578]

wobei besonders die Familien Doria, Fieschi und Spinola tätig waren.

Genueser Kaufmannsfamilien waren nicht nur in der Levante, sondern auch aktiv am Seidenhandel im gesamten Mittelmeer beteiligt. Unter diesen wäre besonders der Clan der Balbis zu erwähnen, welcher einer der größten Seidenproduzenten und – händler der Republik war. Sie waren Repräsentanten der produzierenden Klasse Genuas und konnten sich ab der Mitte des 16. Jahrhunderts zu einer ganz bedeutenden Familie entwickeln, welche ihre Netzwerke in ganz Europa ausgedehnt hatte. Die Balbis hatten Niederlassungen in Antwerpen, Italien und Spanien. Ihr Finanzkapital war so bedeutend, dass sie sogar Mitfinanziers an spanischen Anleihen wurden.

[579]

In Frankreich waren Genueser Seidenhändler in Lyon die marktbeherrschende Gruppe und zwar in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Dabei verkauften sie besonders ihre Velourstoffe,

[580]

daneben aber auch den aus ihrer Kolonie Chios stammenden Camelotstoff. Ihre marktbeherrschende Rolle konnten sie nicht nur auf Grund ihrer guten Warenqualitäten erringen, sondern auch durch ihre Finanzierungstechniken und ihr mediterranes Netzwerk an Verbindungen.

Durch den starken Anstieg der Nachfrage nach Seide ab der Mitte des Jahrhunderts stieg die Produktion von Seidenwaren steil an. Dabei wurde Seide auf Grund des hohen Preises und der

[581]

Gewinnspannen sogar mit Galeerenkonvois transportiert.

Die Genueser Oberschicht war anscheinend dem Modetrend der Seidenbekleidung verfallen, denn es ist ein Bericht eines Mitglieds des Alten Adels, Luca Ottaviani vom 10. November 1528

erhalten, dass die Frauen und die Jugend Genuas für ihre Kleidung reiche Brokatstoffe und andere Luxusgewebe im Übermaß verwenden würden und sich noch dazu dem Glücksspiel [\[582\]](#) hingeben würden.

Trotz der starken lokalen italienischen Erzeugung waren seit jeher viele Kaufleute in den Orient [\[583\]](#) gereist, um zusätzliche Seidenqualitäten einzukaufen. Auf Grund der großen Volumina,

welche in Europa nachgefragt wurden, konnte auch die Seidenerzeugung in Kleinasien stark wachsen. Größere Mengen an Seide wurden vor allem im 14. Jahrhundert von den anatolischen

Häfen Antalya und Alanya nach Italien verschifft. [\[584\]](#) Das große Seidenhandelszentrum ab dem 14. Jahrhundert war jedoch Bursa, wo besonders die aus dem Iran importierte Seidenrohware aus

Astarabad und Gilan eintraf und verarbeitet wurde. [\[585\]](#)

Im 16. Jahrhundert wurde Bursa im Osmanischen Reich zum überragenden Zentrum des [\[586\]](#)

Seidenhandels und der Erzeugung. Dies vor allem wegen der guten Verbindungen seiner

Händler zur iranischen Seidenerzeugung in Täbris. [\[587\]](#) Genueser Kaufleute, welche nach dem Fall von Konstantinopel nach 1453 in Pera verblieben waren, setzten die geschäftlichen Verbindungen mit Bursa unter den Bestimmungen ihrer Kapitulationen fort und wurden als die aktivsten

Händler in Bursa genannt. [\[588\]](#) Eine Karawanenverbindung von Bursa nach dem Hafen Ce•me in der Ägäis verband diesen Markt mit dem genuesischen Chios. Bereits 1456 soll eine große

Seidenladung von Chios nach Genua abgegangen sein. [\[589\]](#) Der Seidenhandel zwischen Pera und Bursa dürfte auch zwischen 1432 und 1500 stabil geblieben sein. Besonders die Genuesen in Chios kauften große Mengen an Rohseide, für welche sie mit Mastix bezahlten. Bursa wurde damit ein Zentrum für den Mastixhandel in Anatolien. Mit dieser Handelsverbindung hatten die Genuesen in Chios auch im osmanischen Binnenhandel Bedeutung erlangt. Dieser

Gütertausch blieb bis zur Eroberung von Chios 1566 bestehen, wenn auch jüdische Händler [\[590\]](#) noch eine Rolle neben den Genuesen spielten.

Um 1500 wurden die Florentiner sehr aktiv, 1501 kauften sie sechzig Ballen Seide in Bursa, das [\[591\]](#)

Doppelte dessen, was sonst die Juden und Genuesen gekauft hatten.

Der Seidenhandel in der Levante hatte fallweise unter den politischen Auseinandersetzungen zu leiden. Die Ambitionen Sultan Selims I., 1515 den Iran zu erobern, brachten als Folge der Kriege

[592]

ein Embargo des Seidenhandels mit sich. Die Hohe Pforte wollte damit den Iran als Seidenexportland schädigen. Die italienische Kaufmannschaft geriet in Panik, denn man sah sich von der iranischen Seide abgeschnitten. Genuesische Kaufleute, welche oft in globalen Dimensionen dachten, entwarfen einen Plan, die alte Handelsverbindung über Astarabad im Iran, durch das Kaspische Meer und über Astrakhan wieder zu beleben. Von Astrakhan sollte die Ware

[593]

nach Moskau gehen. Sogar die Engländer versuchten später diese Verbindung zu beleben. Nach dem Tode Selims im Jahr 1520 machte sein Sohn Süleyman I. das Embargo wieder rückgängig.

Durch den Krieg Süleymans I. mit dem persischen Schah Tahmasp wurde die Seidenroute

[594]

zwischen 1547 – 1555 abermals unterbrochen. Die Seidenkarawanen, welche in Friedenszeiten eine nördliche Route genommen hatten, wichen nunmehr nach dem Süden aus und sandten ihre

[595]

Ware über Aleppo ans Mittelmeer. Dies wird aus der Aufstellung über die Genueser Seidenimporte aus der Levante ersichtlich, welche für die Jahre 1549 bis 1553 relativ große

[596]

Stückzahlen an Rohseide aufweisen, ab dann aber deutliche Rückgänge verzeichnen.

Die Seidenhändler in Anatolien exportierten nicht nur Produkte ihrer Region, sondern führten

[597]

auch solche aus dem Osten und dem Westen ein. Seidengewebe und Brokat kamen aus Bagdad, verarbeitete Seide aus Alexandria. Die iranischen Kaufleute, welche nach Bursa kamen, brachten nicht nur ihre Seide, sondern auch chinesisches Porzellan, Muskat und Rhabarber aus China und Zentralasien. Sie kauften auf diesem Markt wiederum europäische Tuche, Samte, Wollwaren und Brokate ein, welche sie in den Iran zurückbrachten.

[598]

In der Levante war neben Bursa das zweite Hauptzentrum des Textilhandels Alexandria. Auch dort traten Genueser Händler auf, jedoch nicht selbst als direkte Partner, sondern ihre Waren

[599]

wurden durch Florentiner verkauft. Im Jahre 1500 brachte ein genuesisches Schiff 4600 Ballen

[600]

feinen Gewebes nach Alexandria, der Wert der Ladung soll 50.000 Dukaten betragen haben.

Am 11. April 1549 traf eine große Schiffsladung aus Chios und Messina ein, welche insgesamt 393 Verpackungseinheiten an Seidenstoffen und 651 Einheiten an Seide geladen hatte. Durch die Kennzeichnung vieler Bündel als „türkische Seide“ oder „gedrehte Seide“ wird der Ursprung aus

[601]

der Levante eindeutig definiert.

Die Importe an Seidenwaren in der Mitte des 16. Jahrhunderts stellten sowohl mengen– als auch wertmäßig einen beträchtlichen Anteil am Gesamteinfuhrvolumen Genuas dar. Gioffrè hat für die Jahre 1531, 1535, 1537 und 1552 festgestellt, dass die Zolleinnahmen aus den

[602]

Seidenimporten zwischen 32.2 und 58.9 % der gesamten Schiffsimporte Genuas ausmachten.

Sizilien war dabei als Lieferregion volumsmäßig an erster Stelle. Goffrè hat berechnet, dass 1534 nur aus Messina und Neapel allein 1500 Verpackungseinheiten an Seide von Genua importiert

[603]

wurden, wobei der Zollwert mehr als 700.000 Lire betragen hatte.

Seide aus Sizilien konnte jedoch auch Seide aus der Levante oder iranischen Ursprungs sein.

[604]

Ich habe aus den Quellen die

[605]

Seidenimporte Genuas aus der Levante und aus Süditalien für die Jahre 1549 bis 1598 erhoben, wobei die Zahlenangaben in Verpackungseinheiten gegeben werden. Es kann sich daher um Bündel, Ballen, Tafeln mit Seide oder Kisten handeln. Aus Mangel an kommerziellen Normen konnte ein Bündel sehr groß oder klein sein.

Die Quellen erlauben daher keine Quantifizierung im Sinne einer modernen statistischen

[606]

Aussage. Jedenfalls ergeben die vorhandenen Zahlen aber ein Bild, das uns die Intensität oder das Nachlassen von Handelsströmen darstellt. Die Zahlen der unten angeführten Tabelle

[607]

verdeutlichen dies :

Jahr	Levante	Süditalien
1549	2519	3966
1550	1413	1265
1551	2694	3478
1552	1348	5666
1558	281	202
1562	135	106
1581	0	2955
1582	381	184
1586	0	760
1589	218	840
1590	270	2373

1597	0	22
1598	0	0

Bei der Auswertung der Zahlen können wir deutlich Phasen der Hochkonjunktur zwischen 1549 und 1552 erkennen. Die maritime Aktivität der osmanischen Seestreitkräfte in den Sechzigerjahren, die Embargos, insbesondere aber die Belagerung von Malta 1565, aber auch der Verlust von Chios 1566 könnten zu dem Einbruch der Levantelieferungen bis zu den Neunzigerjahren geführt haben. Die Jahre 1589 und 1590 weisen wieder Importe von levantinischer Seide auf, die allesamt aus Zypern stammten. Diese Tatsache ist insofern erstaunlich, da ja die Insel 1571 von den Osmanen erobert worden war, trotzdem wurden weiter Güter exportiert.

Den in der obigen Tabelle angeführten Zahlen an Seidenimporten aus der Levante sollten auch die Genueser Seidenexporte dieser Zeit engengestellt werden, die wie folgt aussahen:

Jahr	Gesamtexport an Seidenwaren in Kisten
1532	750
1575	1223
1588	760

[\[608\]](#)

Die obigen Zahlen machen deutlich, dass die Importziffern aus der Levante gar nicht so unbedeutend waren und einen großen Beitrag zur Wertschöpfung des Genueser Handels leisteten.

Zu Sizilien und den beträchtlichen Importen aus diesem Raum wäre Folgendes zu bemerken: die kommerzielle Anbindung Genuas an die spanische Krone ergab sich fast automatisch aus ihrer politischen Nähe. Allerdings handelte es sich nicht um ein simples Verhältnis zwischen Herrscher und Beherrschten, denn so wie sich Genua vom militärischen Schutz der Spanier abhängig machte, so geriet die spanische Krone andererseits wieder in die Finanzierungsfallen der Genueser Bankiers, welche ihre politischen Handlungsspielräume einengten.

Die wirtschaftlichen Verflechtungen waren mannigfaltig: Genuesische Galeeren wurden an die spanische Flotte vermietet. Es bestand ein reger Warenhandel, so floss der Großteil der genuesischen Papiererzeugung während der Mitte des 16. bis zum frühen 17. Jahrhundert nach Spanien. Ebenso wurden 70% der Textilproduktion sowie 80% der Eisen- und Stahlerzeugung Genuas im gleichen Zeitraum von Spanien importiert.

Andererseits absorbierte Genua 10% der spanischen Wollexporte und große Anteile der

[609]

süditalienischen und sizilianischen Seidenerzeugnisse. Als Illustration dazu, welche Mengen an Seide Genua aus Sizilien importierte, diene die Lieferung vom 28.10.1549. In einem Schiff aus Messina und Neapel, welches in Genua ankam, (Transporteur Zinagio Doria), umfasste die Fracht

[610]

neben anderen Waren 2121 Bündel Seide.

Auf der Route zwischen den Levantehäfen und Genua diente Zypern im 16. Jahrhundert als

[611]

Zwischenlager für Seide. In der Untersuchungsperiode 1549 bis 1597 kamen 127 Lieferungen aus Zypern in Genua an.

Schließlich muss auch noch einmal das Problem des Seidenschmuggels erwähnt werden. Ein Luxusgut dieser Art bot sich infolge seines hohen Preise und der im Handel erzielbaren

[612]

Gewinnspannen geradezu an.

Gegen Ende des 16. Jahrhunderts wurde die Seidenerzeugung in Bursa und die Mohairproduktion in Ankara durch die europäische Konkurrenz schwer getroffen. Unternehmer in Italien und England hatten begonnen, den orientalischen Waren ähnliche Produkte herzustellen. Damit fielen

[613]

die Importziffern aus der Levante dramatisch.

Aber auch Sizilien als einer der Hauptlieferanten für Seide wurde durch die ruinöse Steuerpolitik der spanischen Vizekönige in Mitleidenschaft gezogen. Die Exportabgaben für Seide waren prohibitiv. Zu erklären ist die hohe Besteuerung durch die permanente Finanznot der Behörden. Nicht zuletzt verschlangen die aufwändigen Verteidigungsaufgaben gegen die

[614]

Barbareskenüberfälle gegen Ende des 16. Jahrhunderts ein gutes Drittel der Staatseinnahmen.

Was die Seidenexporte Genuas anbelangt, so gibt es nur fragmentarische Daten. Gioffrè hat festgestellt, dass 1510 aus Genua 360 Kisten an Seidenballen nach Lyon geliefert wurden, welche einen Zollwert von 130.000 Lire hatten. 1553 waren es 811 Kisten mit einem Wert von 292.000

[615]

Lire, welche teilweise nach Lyon und teilweise nach dem Heiligen Römischen Reich gingen.

Aus den von mir untersuchten Archivunterlagen konnten keine Ausfuhren festgestellt werden.

5.2.4. Leinen und Leinenprodukte

Lein oder auch Flachs ist eine Gattung von Pflanzen aus der Familie der Leinengewächse und gilt als eine der ältesten Kulturpflanzen. Aus den Stängeln der Pflanzen werden Garne hergestellt und

dann zu Leinenstoffen gewebt. Hinweise auf das Vorkommen von Lein in der Levante liefern uns die Gattungsbezeichnungen *Linum Rhodopeum*, *Linum Tauriscum*, *Linum Thracium* und *Linum Turcicum*.

[\[616\]](#)

Leinen wurde als leichte Oberbekleidung, als Unterwäsche und im Heimtextilienbereich eingesetzt. In schwerer Ausführung wurde es für Segelschiffe verwendet. Im Mittelmeer wurden Leinpflanzen traditionell in Sizilien, Ragusa und in der Levante angepflanzt und dort auch

[\[617\]](#)

Erzeugungsstätten eingerichtet.

Genua importierte aus der Levante vor allem folgende Arten an Stoffen: Nicht näher bezeichnete

[\[618\]](#)

[\[619\]](#)

[\[620\]](#)

[\[621\]](#)

Leinenwaren, Leinengewebe, bunte Stoffe aus Leinen, geblühten Leinenstoff,

[\[622\]](#)

blauen Leinenstoff. Im Zeitraum 1549 – 1582 wurden folgende Mengen importiert:

Jahr	Leinenprodukte
1549	124
1550	0
1551	747
1552	448
1558	90
1562	93
1581	0
1582	180

[\[623\]](#)

Nach 1582 waren keine Importe von Leinenprodukten aus der Levante verzeichnet. Die obigen Zahlen sind Verpackungseinheiten, zumeist waren Bündel angeführt

Neben den Importen von Leinen und Leinenstoffen kamen Segelleinen und in der

[\[624\]](#)

Schiffsindustrie benötigte Taue und Schnüre aus der Levante. Wenn auch die Volumina nicht beträchtlich waren, so dürfte doch der hohe Bedarf der genuesischen Werften auch die Importe aus fernen Destinationen interessant gemacht haben. Die Aufzeichnungen weisen die folgenden Mengen aus:

Jahr	Taue und Schnüre	Segeltuch und Umhüllungen
1549	95	0
1550	0	114

1551	651	0
1552	0	83
1558	536	52
1562	179	43
1581	0	0
1582	70	30
1586	0	0
1589	0	0
1590	150	0

[\[625\]](#)

Taue und Segeltuch könnten fast als strategisches Gut angesehen werden, da sie im Schiffsbau verwendet wurden und fallweise unter die Embargobestimmungen des Osmanischen Reiches fielen. Die laufenden Importe aus der Levante bis in das späte 16. Jahrhundert unterstreichen die Wichtigkeit dieser Güter. Die Mengenangaben sind zumeist in Bündeln angegeben. Die Ware kam vornehmlich aus Chios sowie Zypern.

5.2.5. Baumwolle

Die Baumwolle war ein traditionelles Importprodukt aus der Levante, da sie dort seit dem [\[626\]](#) Altertum angebaut wurde. Das italienische Wort *cottone* stammt aus dem Arabischen wie auch [\[627\]](#) das deutsche Kattun (Baumwollstoff). Besonders Kleinasien und Ägypten waren traditionelle [\[628\]](#) Liefermärkte, aber auch auf Sizilien bestanden Pflanzungen. Die besten Sorten kamen aus [\[629\]](#) Aleppo in Syrien, aus Armenien und aus der Region von Damaskus. Mindere Qualitäten [\[630\]](#) kamen aus den syrischen Küstenanbaugebieten und aus Zypern. Die Baumwollstoffe als relativ billige Produkte wurden zur Ergänzung der Wollbekleidung getragen und wurden teilweise zur Verfeinerung der Mode eingesetzt. Besonders leichte Gewebe aus der Levante, wie etwa der Muslin oder die feine Gaze, wurden bald zu Markenzeichen [\[631\]](#) luxuriöser Stoffarten. Folgende Mengen wurden in den Jahren 1549 bis 1598 registriert:

Jahr	Baumwolle und Baumwollstoffe
1549	2428
1550	2582
1551	4109
1552	424
1558	611
1562	614
1581	57
1582	172
1586	0
1589	0
1590	40
1598	0

[\[632\]](#)

Ab der Mitte des Jahrhunderts nahmen die Importe an Baumwollwaren aus der Levante allmählich ab, und in den beiden letzten Dezennien werden praktisch keine Lieferungen mehr registriert.

5.2.6. Alaun

Alaun ist das kristallisierte, wasserhaltige schwefelsaure Doppelsalz von Kalium und Aluminium. Es wurde im 16. Jahrhundert aus schwach gebranntem, möglichst eisenfreien Ton oder aus Alaunschiefer gewonnen. In einem langwierigen Verarbeitungsprozess, der aus Rösten und Auslaugen mit heißem Wasser besteht, wird das schwach rötlich gefärbte Kristallsalz gewonnen.

[\[633\]](#)

Im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit diente es als Endprodukt einer ganzen Reihe von Zwecken. Man verwendete es in der Pharmazie als Insektenabwehrmittel, in der Medizin zum Blutstillen und in der Textilerzeugung zum Fixieren von Farbstoffen.. Auch die Lederherstellung brauchte Alaun für den Gerbprozess. Ein weiterer Vorteil dieses Minerals war, dass es die Kaufleute als Ballast für ihre Schiffe verwenden konnten und somit günstige Transportkosten

[\[634\]](#)
erzielten.

Dieses Mineral hatte für viele Jahrhunderte neben den Gewürzen, die ein Luxusgut waren und in

der gewerblichen Manufaktur keine Rolle spielten, eine Schlüsselrolle im Handel des Mittelmeers.

[635]

Auf Grund der in diesem Geschäftszweig zu erzielenden Profite stellte es auch einen der
[636]
interessantesten Gewinnbringer für die Genuesen dar.

Der Alaunabbau, die Verarbeitung und der Handel in der Levante lagen seit dem 13. Jahrhundert in den Händen der Genuesen. Der englische Pater William of Rubruck traf 1255 auf seiner Asienreise in Konya einen Genuesen namens Nicolao de Santo–Siro, welcher das Alaunmonopol

[637]

in den türkischen Fürstentümern besaß. Im 14. Jahrhundert kontrollierte dann zunächst die genuesische Familie Zaccharia die Alaunproduktion. Nach 1346 ging dieses Monopol an die Familie der Gattilusio über, später kamen noch andere Genueser Geschlechter wie die Lomellinis, die Dorias, die Paterios, die Adornos, die Salviagos, Giustinianis und die Pallavicinis dazu, welche den Alaunexport in den Westen dominierten. Die Gewinnung und der Export erfolgten fallweise

[638]

auf Basis von geschäftlichen Partnerschaften. Chios wurde dabei das Weltverteilerzentrum für dieses Schlüsselprodukt der Textil– und Lederindustrie. Das wichtige Mineral wurde nach Zypern,

[639]

Ägypten und Syrien wie auch nach Brügge und Southampton exportiert. Die *Maona* von Chios kontrollierte ab 1336 das Alaungeschäft bis zum Jahre 1445, als die Osmanen Phokäa besetzten.

[640]

Die Alaunminen wurden unter genuesischer Führung etwa alle zehn Jahre an den Bestbieter
[641]
versteigert. Die Gewinne aus dem Alaungeschäft waren bedeutend, denn noch 1454 betrugen

[642]

die jährlichen Einnahmen der *Maona* 100.000 Dukaten.

Neben den Alaunminen in Phokäa gab es noch welche im Schwarzen Meer bei Koloneia, in

[643]

Kütahya in Westanatolien und Scorpattia an der westanatolischen Küste. Durch die osmanische Expansion des 14. Jahrhunderts mussten die Genuesen zunächst mit fallweisen Einschränkungen im Alaunhandel rechnen. Als Sultan Murad I. im Jahr 1381 Kütahiya eroberte, wurde der Handel besteuert, lag aber noch in Genueser Hand. Nach 1453 verschwand das Alaun der Levante zunächst auf den europäischen Märkten, wurde jedoch bald zu einem osmanischen

[644]

Exportgut. 1455 eroberten die Osmanen die Minen und erzielten 1462 Gesamteinnahmen in

[645]

Höhe von 600.000 Dukaten für ihre Alaunexporte.

Der levantinische Alaunhandel verlor durch ein anderes Ereignis im Jahre 1462 an Bedeutung. In

diesem Jahr wurden neue Vorkommen in Europa entdeckt, was den gefährlichen und teuren

[\[646\]](#)

Transport aus dem östlichen Mittelmeer unnötig machte. Giovanni di Castro, Sohn eines Juristen aus Padua, welcher 1460 Chef der *Camera Apostolica*, also der päpstlichen Finanzkammer in Rom geworden war, hatte in der Gegend von Rom nach Alaun forschen lassen. Bei Tolfa fand man reiche Vorkommen, welche im ersten Jahr 1.830 Tonnen Alaunmineral ergaben und die

[\[647\]](#)

päpstliche Kasse um 100.000 Dukaten bereicherten. Damit war das Genueser Monopol gebrochen, zumal auch noch Alaunvorkommen im Heiligen Römischen Reich bei Schwemsal im Raum Merseburg gefunden wurden. Alaun aus Phokäa war damit für den europäischen Markt zu teuer geworden.

Die osmanische Administration versuchte, den Alaunabbau auch nach der Ausschaltung der

[\[648\]](#)

Genuesen wieder zu beleben. Allerdings mussten die Alaunminen in Phokäa (*Yenice Foca*) im Laufe des 16. Jahrhunderts geschlossen worden sein, entweder wegen Erschöpfung der Minen

[\[649\]](#)

oder aus Mangel an Produktivität. Es wurde zwar aus anderen Vorkommen in Anatolien Alaun gefördert, welches zum Teil auch exportiert wurden, daneben gibt es aber auch Hinweise, dass ebenfalls Importe aus Italien getätigt wurden. Gleichzeitig blühte ein intensiver Schmuggel mit Alaun, um die Abgaben für den Handel zu umgehen. Es wird auch angenommen, dass

[\[650\]](#)

weiterhin Italiener, möglicherweise Genuesen, an diesen Geschäften mitgewirkt haben. Es

bestehen auch Hinweise, dass nach 1578 die Engländer Alaun aus osmanischen Minen

[\[651\]](#)

importierten.

Genueser Kaufleute importierten weiterhin Alaun über Chios und Zypern, wenn auch die Mengen weitaus geringer waren als im 15. Jahrhundert. Folgende Mengen wurden eingeführt::

Jahr	Chios	Zypern	Italien
1549	495	2	2
1550	0	2	5
1551	20	446	0
1552	0	0	650
1553	0	0	105
1558	1690	0	11
1562	0	0	50
1581	0	0	212

[\[652\]](#)

Die Mengenangaben sind in Kisten ausgedrückt. Ab dem Jahr 1582 weisen die Aufzeichnungen keine weiteren Alaunimporte mehr aus.

Die statistischen Zahlen zeigen an, dass der Alaunhandel aus Phokäa über Chios noch fallweise bis 1558 lief, ab dann gab es noch einige Lieferungen bis 1581, die über Zypern liefen. In den beiden letzten Dezennien des 16. Jahrhunderts war dann dieser einst so lukrative Geschäftszweig versiegt. Die italienische Textil- und Ledererzeugung hatte sich auf die europäischen Lieferanten umgestellt.

5.2.7. Sklavenhandel und der Rückkauf von Gefangenen

Bei der Darstellung von Genuas Levantehandel in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts müssen der Vollständigkeit halber auch die Geschäfte mit Sklaven und der Freikauf von Kriegsgefangenen angeführt werden.

Im Italien des 16. Jahrhunderts hatte der Sklavenhandel begonnen, langsam zurückzugehen. Ausgenommen waren die Käufe von Ruderern von Galeeren, wo die männlichen Sklaven einem härteren Los als in den Haushalten und in der Produktionsindustrie entgegensahen.

Nordafrikaner und Sträflinge begannen die freien Männer auf den Ruderbänken zu ersetzen. Freie waren nicht mehr bereit, für ihre Städte gegen den furchtbaren Feind, das Osmanische Reich, zu rudern. Die auf den Schiffen eingesetzten Sklaven wurden durch die Anstrengungen des

[\[653\]](#)

Seelebens und durch die harten Lebensbedingungen schnell verbraucht.

Christoph Kolumbus lernte während seines Aufenthalts in Chios 1474 bis 1475 die

[\[654\]](#)

Plantagenwirtschaft und den Einsatz von Sklaven kennen. 1498 schrieb er an seine Förderer in Spanien, Ferdinand von Aragon und Isabella von Kastilien, aus den neu entdeckten Ländern. Er schilderte die Lage auf der Insel Hispaniola und erwähnte die Möglichkeit, pro Jahr 4000 Sklaven exportieren zu können. Dieser Blick für die wirtschaftlichen Aspekte der Sklavenwirtschaft war

[\[655\]](#)

das Produkt von jahrhundertealten Genueser Denkweisen. Aber Kolumbus dachte weiter. Er bemerkte, dass bei einer großen Sterblichkeitsrate der Sklaven anlässlich der Atlantiküberquerung

[\[656\]](#)

eben afrikanische Menschen eingesetzt werden könnten.

Auf Grund der militärischen Niederlagen der europäischen Mächte und durch die florierende Piraterie gelangten viele Christen in muselmanische Gefangenschaft und wurden vor allem von

[657]

den nordafrikanischen Barbaresken versklavt. Diese Welt der Gefangenen, vor allem derjenigen, welche in nordafrikanischen Gefängnissen saßen, ist in einer reichen zeitgenössischen Literatur festgehalten. Briefe aus der Zeit vom 16. bis zum 18. Jahrhundert erzählen von ihren

[658]

Schicksalen. Für die Piraten bzw. für die Osmanen waren diese Sklaven ein einträgliches

[659]

Geschäft. Entweder wurden sie verkauft oder man verlangte für sie Lösegeld. Dieses wurde in

[660]

Form von Briefen von ihren christlichen Mitbrüdern verlangt. Im Staatsarchiv von Genua bin

[661]

ich auf ein Schreiben über den Loskauf eines Vincencio Beodino vom 1. Juni 1563 gestoßen, sowie auf einen Bericht des genuesischen Botschafters über den Freikauf des Gregorio Bregante

[662]

und des Simone Mazza, für welche 75 Goldstücke bezahlt wurden. Dann liegt noch ein Schreiben der Brüder Franchesco und Niccolò Sabio vom 26. Juni 1569 vor, in welchem sie sich

[663]

für ihren Loskauf aus der osmanischen Gefangenschaft bedanken. Viele Sklaven fürchteten, von ihren Verwandten verlassen zu werden, selbst der Versuch, einen Brief nach Hause zu senden, war für die meisten eine unlösbare Aufgabe. Dies kommt aus dem Text der Schreiben deutlich hervor. Insgesamt war das Volumen dieser Loskauftransaktionen sicherlich bedeutend. Auf Grund von nicht vorhandenen Statistiken kann jedoch keine Schätzung über die transferierten Summen vorgenommen werden.

Die immer praktisch veranlagten Genuesen richteten 1597 sogar eine Behörde für den Loskauf von solchen Sklaven ein, die arm waren und keine reichen Verwandten vorweisen konnten, die über die zum Loskauf nötigen Mittel verfügten. Es war dies der *Magistrato del Riscatto degle Schiavi*,

[664]

welcher am 29. Oktober 1597 gegründet wurde. Bevor dieses Amt jedoch tätig wurde, verlangte man Beweise für die Taufe, die Armut des Betroffenen und den Nachweis des Zeitpunkts der Versklavung. Freigekaufte Bürger wurden nach ihrer Rückkehr einer religiösen Befragung unterzogen, um den Bestand ihres festen Glaubens zu beweisen. Darüber hinaus mussten sie Hinweise auf noch in Sklaverei befindliche Christen liefern und allgemein über die

[665]

Zustände in Nordafrika berichten. Diese Vorgänge zeigen deutlich, dass es viele Renegaten christlichen Ursprungs gab, welche durch den Übertritt zum Islam ihre Freiheit erhielten. Da es ungleich mehr Christen gab, welche Muslime wurden als umgekehrt, musste man, durch den

[666]

Druck der Kirche veranlasst, die Rückkehrer besonders eingehend prüfen. Allerdings waren

die von der Kirche gegründeten Organisationen, wie der Orden vom Heiligen Kreuz, der

[\[667\]](#)

Trinitarier und anderen eine große Hilfe im Dienste des Sklavenrückkaufs gewesen.

Der berühmteste Gefangene der Geschichte des 16. Jahrhunderts war Miguel Cervantes, welcher

[\[668\]](#)

zwischen 1575 und 1580 in Nordafrika gefangen war. Christliche Gefangene hatten eher die Chance, durch Freikauf ihre Freiheit wieder zu erlangen als Moslems. In manchen italienischen Kirchen werden heute noch die Ketten christlicher Bürger gezeigt, die durch Mitbrüder der

[\[669\]](#)

jeweiligen Stadt freigekauft wurden.

Der Sklavenhandel muss ein großes Transaktionsvolumen an Geld dargestellt haben, auch wenn keine Zahlen allgemeiner Art vorhanden sind. So wird vom Loskauf des genuesischen Edelmanns Marco Antonio Falconi berichtet, welcher von Piraten 1641 an der Küste von Valencia gefangen genommen wurde. Seine Loskaufsumme betrug sechstausend *reales de a ocho*, ein wahres Vermögen.

[\[670\]](#)

Da sich in Italien keine Plantagenwirtschaft etablierte, konnten die Sklaven auch nicht auf landwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt werden. Mit Ende des 18. Jahrhunderts war die

[\[671\]](#)

Sklaverei in Italien praktisch verschwunden.

5.2.8. Verschiedene Fertigwaren aus der Levante – Kerzen, Glaswaren, Mastix und Weine.

Aus dem süditalienischen Raum und der Levante wurden verschiedene Waren des täglichen Gebrauchs eingeführt, zum Teil in größeren Mengen:

Jahr	Kerzen	Glaswaren	Mastix	Weine
1549	80	6	30	557
1552	0	0	12	6
1558	25	0	40	34
1562	32	0	35	0
1581	0	0	0	0
1582	0	49	0	0
1586	0	0	0	0
1589	0	0	0	0
1590	0	36	0	0

Über die Bedeutung des Mastix für den genuesischen Levantehandel wurde schon auf Seite 27 hingewiesen. Die im Vergleich zum 15. Jahrhundert geringen Importe der Jahre 1559 bis 1562 versiegten nach dem Fall von Chios 1566 gänzlich.

Kerzen wurden zu Beginn der Fünfzigerjahre aus der Levante vor allem aus Chios eingeführt, später weisen die Importstatistiken nur mehr Käufe aus Süditalien aus. Glaswaren kamen vor allem aus Zypern, wiewohl nach den Aufzeichnungen der Hauptlieferant Genuas die Stadt Pisa war.

Weine, welche in Fässern geliefert wurden, hatten in den Importstatistiken keine näheren Herkunftsbezeichnungen und kamen vornehmlich aus Chios und Zypern.

Nach 1590 wurden keine der obigen Warenimporte mehr festgestellt.

Auch wenn die Importe dieser Warenarten nicht die Volumina von Getreide oder Textilprodukten erreichten, so waren doch fallweise beträchtliche Mengen involviert.

5.2.9. Korallen

Der Korallenhandel war eine Spezialität der Genuesen. Hauptlieferant war die Insel Tabarca, welche große Vorkommen an Korallenbänken hatte. Korallen wurden als Schmuck und für die Anfertigung von Knöpfen verwendet und erfreuten sich im 16. Jahrhundert großer Beliebtheit in

[\[673\]](#)

der Mode. Genua exportierte dieses Luxusgut an europäische Verarbeiter weiter. Die folgenden Zahlen erläutern die Mengen an Importen:

Jahr	Korallen in Kisten
1549	559
1550	0
1551	0
1552	0
1558	0
1562	50
1581	0

1582	670
1586	0
1589	0
1590	100
1597	300

[\[674\]](#)

5.2.10. Der Zuckerhandel

Die italienischen Seerepubliken wurden mit der Zuckerproduktion schon zur Zeit der Kreuzzüge über ihre Niederlassungen im Heiligen Land bekannt. 1123 wurde in der Grafschaft Tyrus zum ersten Mal Rohrzucker produziert, welchen die Venezianer nach Europa vermarkteten. Nach dem Ende des italienischen Kolonialsystems in Nahen Osten wurde die Produktion nach Zypern verlegt, welche für die europäischen Abnehmer diente. Zuckerexport war einer der einträglichsten Geschäftszweige der regierenden Lusignans. Daneben besaßen die venezianischen Cornaros, die katalanischen Ferrer und die Ritter des Hospitaliter–Ordens Plantagen.

Dabei wurden diese Betriebe nach der kapitalistischen Methode geführt. Die landwirtschaftlichen Arbeiter waren Sklaven, lokale Bauern oder Emigranten aus dem Heiligen Land. Im 14. Jahrhundert war Zypern in der Lage gewesen, Zucker in Form von Hüten oder Laiben nach Europa zu exportieren. Im 15. Jahrhundert musste der König von Zypern seine Plantagen als

[\[675\]](#)

Besicherung von Krediten des Genueser Banco di San Giorgio einsetzen.

Der Genuese Giovanni della Palma begann 1404 mit dem Anbau von Zuckerrohr in der Algarve, langsam wurden die Anbaugelände auf der Iberischen Halbinsel erweitert. Genuesen traten abermals als Mittler zwischen dem östlichen und westlichen Mittelmeer auf. Ihr Kapital ermöglichte die Anlage neuer Erzeugungsstätten in Madeira, das damals eine portugiesische Kolonie war, und ebenso in den spanischen Besitzungen auf den Kanarischen Inseln. 1455 wurden ebenfalls durch genuesisches Kapital Plantagen auf Sizilien gegründet, die Anbautechniken und die Anlagen kamen aus Madeira. Ab 1472 wurde Zucker aus Madeira nach

[\[676\]](#)

Antwerpen exportiert. Durch die steigende Nachfrage in Westeuropa wurde die Produktion in Madeira derart gesteigert, dass die Ausfuhren kontingentiert werden mussten, um die Preise halten zu können. Zucker aus Madeira wurde sogar wieder in die Levante verschifft, sogar nach Konstantinopel und nach Chios. Dieses Paradoxon – der Zucker war ja vorher immer von Osten

[\[677\]](#)

nach Westen verkauft worden – bewies die hohe Produktivität der Plantagen auf Madeira. Die Möglichkeit, westeuropäischen Zucker in die Levante zu exportieren, hatte nicht nur mit den niedrigeren Produktionskosten zu tun. Die osmanische Expansion hatte verschiedene Zuckerplantagen zum Erliegen gebracht, und ein generelles Exportverbot für Zucker

[\[678\]](#)

verschlimmerte die Situation der lokalen Erzeugung. Deshalb wurden die Exporte von West nach Ost ermöglicht, zumal ab der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts auch die Produktion aus den transatlantischen Gebieten wie Brasilien, Santo Domingo, Puerto Rico, Mexiko, Peru und

[\[679\]](#)

Kuba dazu kam.

In der Erschließung der neuen Anbaugelände, insbesondere auf den Kanaren, spielten Genuesen wieder eine wichtige Rolle. 1526 gab es mindestens zwölf italienische und spanische Plantagen auf Gran Canaria, elf auf Teneriffa und eine auf Gomera. Der berühmteste Genuese, Christoph Kolumbus, brachte dann 1493 den Rohrzucker anlässlich seiner zweiten Reise nach Santo Domingo. Nach dem Modell der mediterranen Erzeugungsmethoden wurden zur Bearbeitung Sklaven eingesetzt. Das Anwachsen der Erzeugungsstätten machte den Einsatz von immer mehr Arbeitskräften notwendig. Da die indigene indianische Bevölkerung den Strapazen der Arbeit nicht gewachsen war, begann man mit dem Import von Sklaven aus Afrika, deren Zahlen rasch anstiegen. Die ersten Techniker, welche die Kessel bedienten, kamen von den Kanaren. Damit war eine Technik, welche in der Levante ihren Ursprung genommen hatte, in der Neuen Welt eingeführt worden. Genuesen agierten dabei als Finanziers und als Teilhaber von anderen

[\[680\]](#)

ausländischen Kaufleuten.

Die Plantagen des Mittelmeeres hatten ihre Versuche, mit den neuen Erzeugungsstätten zu konkurrieren, im Laufe des 16. Jahrhunderts aufgegeben. Die atlantische Erzeugung hatte diesen Wirtschaftswettbewerb gewonnen. Die Entwicklung der Zuckererzeugung ist ein gutes Beispiel für den Übergang einer klassischen mittelalterlichen Kolonialwirtschaft zur modernen

[\[681\]](#)

Kolonialproduktion der Neuzeit. Spätere Versuche in Europa, wieder Zuckerproduktionszentren zu errichten, wurden ein Fehlschlag. Die transatlantische Produktion

[\[682\]](#)

war billiger und belieferte Europa durch zwei Jahrhunderte mit Zucker.

Aus der Levante konnte ich keine Zuckerimporte feststellen, lediglich im Jahr 1590 kamen sechs

[\[683\]](#)

Kisten Zucker aus Livorno, der aber wahrscheinlich aus einer anderen Destination kam.

6. GENUESISCHE HANDELSZENTREN IN DER LEVANTE

6.1. Chios

Chios war nach dem Fall von Konstantinopel 1453 und dem Verlust der Besitzungen im Schwarzen Meer 1475 der Hauptstützpunkt für den Handel Genuas im östlichen Mittelmeer. Die Insel wurde von der Maona ^[684], den privaten Kaufmannsfamilien, welche die Macht ausübten, bis 1566 kontrolliert, ehe sie an die Osmanen verloren ging. ^[685] Chios war im genuesischen Wirtschaftssystem deshalb ein Sonderfall, da dort allein unter allen genuesischen Niederlassungen die Wirtschaft und die Gesellschaft nach den Ideen der Mutterstadt geformt waren, also eine koloniale Politik betrieben wurde. Dies hatte historische Gründe. Als nämlich die genuesische Signoria die Kosten für die Besetzung von 1346 nicht aufbringen konnte, mussten die Hoheitsrechte an die Maona abgegeben werden, welche sich nach der prominentesten Familie ^[686] *Albergo degli Gustiniani* nannte. Diese Maona besaß die Kontrolle über den gesamten Handel und verfügte über einen weiten Grundbesitz. Darüber hinaus hatte sie das Recht der Gerichtsbarkeit und die Steuerhoheit. Mit dieser Fülle von Macht konnte sie auch politische und militärische Entscheidungen treffen.

Chios war in zwölf Verwaltungseinheiten unterteilt, denen Nomarchen vorstanden, welche alle drei Monate wechselten. Die Nomarchen wiederum bildeten den „Rat der Zwölf“, eine Behörde, die für die Verwaltung und Gerichtsbarkeit zuständig war. Für wichtige Aufgaben trat die *Quarantina* zusammen, welche aus vierzig Vertretern der Maona gebildet wurde, die wiederum durch das Los bestimmt wurden. Damit hatte der genuesische Adel die Macht sogar in demokratischer Form unter sich verteilt, wogegen die Bevölkerung von der Demokratie wenig spürte. Die genuesische Verwaltung war gegenüber den Einheimischen streng und autoritär, die Steuerlast war drückend. Chios verfügte auch über Besitzungen auf dem anatolischen Festland, ^[687] diese gingen aber im Laufe der osmanischen Eroberungen verloren.

Nach dem Schock des Falles von Konstantinopel 1453 und dem Verlust Kaffas 1475 versuchte die Maona die Verteidigungsanlagen der Insel zu verstärken. Sie erhielt 1454 von der Signoria in Genua die Erlaubnis, die Warensteuern anzuheben ^[688], um die Verteidigungsanlagen gegen die Osmanen auszubauen. ^[689] Durch den Zustrom von Flüchtlingen aus der Krim und aus

[690]

Konstantinopel war auch die Bevölkerung der Insel angewachsen.

Chios stellte handelspolitisch ein bedeutendes Zentrum für den Warenfluss, insbesondere aber für

[691]

den Getreidehandel im östlichen Mittelmeer dar. Einerseits ging ein Großteil der Warenströme in der Ägäis und aus dem Schwarzen Meer über die Insel, andererseits war sie Anlaufstelle für die Produktions- und Handelszentren Kleinasiens, aber auch Persiens und des Balkans. Aus den in Kapitel 5 beschriebenen Warenflüssen können wir die kommerzielle Bedeutung gut erkennen.

Die Landwirtschaft der Insel war, wie auch auf anderen von Italienern dominierten Kolonien, auf die Bedürfnisse der Mutterstadt ausgerichtet. Als Arbeitskräfte dienten Sklaven wie auch die in Chios ansässigen Griechen. Man holte sogar arme Bauern aus Ligurien zur Verstärkung der arbeitenden Bevölkerung, da die blühende wirtschaftliche Situation den Import von immer mehr Arbeitskräften erforderlich machte. Durch den Druck, mehr Arbeitskräfte zu beschäftigen, wurde

[692]

auch der Sklavenhandel zu einem wichtigen Wirtschaftszweig.

Eine Politik, die steuerliche Erleichterungen bot, zog viele Familien aus Genua an, welche sich in

[693]

Chios niederließen. Trotz seiner kleinen Fläche bot sich Chios als ausgezeichnetes Investitionszentrum für die genuesische Kaufmannschaft dar, es war aber auch ein sehr vorteilhafter Standplatz für Beamte, Juristen und Handwerker. Bis zum Ende der genuesischen

[694]

Herrschaft 1566 blieb es eine sehr profitable Kolonie.

Chios florierte angesichts der finanziellen Belastungen durch Tribute an die Osmanen im 15. Jahrhundert weiterhin als großes internationales Zentrum für den Orienthandel. Die Venezianer

[695]

nannten es „Das rechte Auge der Genuesen.“

Auch nach den osmanischen Eroberungen von Mytilene im Jahr 1462, von Negroponte 1470 und

[696]

von Samos 1550 blieb Chios eine Zeit lang ein autonomer Bereich der Genuesen. Dabei wurde diese relative Unabhängigkeit nicht durch Befestigungen oder militärische Stärke erhalten,

[697]

sondern auf Grund der seit langem bestehenden guten genuesisch-osmanischen Beziehungen.

Sultan Selim I. hatte noch 1512 mit den Vertretern der Maona einen Vertrag abgeschlossen,

[698]

welcher die alten Privilegien von 1407 bzw. 1415 bestätigte. Aber der genuesische Übertritt in

[699]

das habsburgische Lager im Jahre 1528 zerriss die alte Freundschaft. Jedoch versuchten die

Maonesi ihre eigene Politik mit der Hohen Pforte durchzusetzen, indem sie die Beziehungen zur Mutterstadt abbrechen und durch höhere Tributzahlungen bzw. diplomatische Verhandlungen den Sultan auf ihre Seite zu ziehen trachteten.

1551 machten sich in Chios die Schwierigkeiten mit den osmanischen Behörden zunehmend bemerkbar. Chios war zwar Tributzahler der Hohen Pforte, jedoch wurden die Schiffe der Genuesen immer mehr Schikanen unterworfen. Schon im Winter von 1550 waren Getreideschiffe von osmanischen Galeeren im Hafen von Chios blockiert worden und konnten nicht auslaufen. 1551 meldete der Podestà von Chios, Francesco Sauli, die Schwierigkeiten mit der osmanischen Flotte. Die Maona sandte Vertreter nach Istanbul, um gegen die Behinderungen zu intervenieren. Genuesische Getreideschiffe vermieden es danach auf Grund dieser

Vorkommnisse, Chios anzulaufen und versorgten sich mit Hilfe griechischer Küstenschiffe. Die Schwierigkeiten dieser Periode spiegeln sich auch in den Aufzeichnungen der Schiffsankünfte aus der Levante in den Archiven wider. Während im Jahr 1549 noch neun Ankünfte aus Chios registriert wurden, war für das Jahr 1550 kein Schiff aus dieser Destination mehr feststellbar. Vielmehr wurden 1550 aus Zypern 56 Schiffe vermerkt, auch wenn es im Gegensatz zu den aus Chios kommenden Schiffen keine Großtransporter, sondern nur kleinere Segler waren. Dies könnte die Theorie untermauern, dass die Genuesen Griechen einsetzten, um ihren Handel aus der kleinasiatischen Region weiter fortzusetzen.

Der im Jahre 1407 abgeschlossene bzw. 1415 erneuerte Vertrag mit der Hohen Pforte hatte gegen die Zahlung eines Tributes der Insel Chios ihre Freiheit gesichert. Auf Seiten der Maona war damit das Gefühl vorhanden, mit der osmanischen Verwaltung ein gutes Verhältnis zu haben. Dieses war jedoch mit dem Anwachsen der osmanischen Macht immer problematischer geworden. Die Pforte hatte laufend den Tribut erhöht, welcher im Jahre 1500 auf 12.000 und kurz darauf auf 15.000 Venezianische Dukaten angehoben wurde. Im Jahr 1500 wurde die

Summe ausnahmsweise sogar von der Republik Genua bezahlt. Möglicherweise sollte dieser politische Akt den Souveränitätsanspruch über Chios unterstreichen und den Osmanen gegenüber dokumentieren, dass sie nicht nur mit privaten Kaufleuten verhandeln würden,

[712]

sondern mit einem souveränen Staat.

Inzwischen hatte sich die osmanische Politik der Expansion, die vornehmlich Landeroberungen beinhaltet hatte, insofern geändert, dass auch maritime Ziele ins Auge gefasst wurden. Daher machte man auch nicht vor den Küstengebieten und den vorgelagerten Inseln Anatoliens Halt. Das politische Ziel der Sultane war nunmehr, innerhalb des eigenen Herrschaftsbereiches die Reste der italienischen Stützpunkte zu beseitigen, welche Enklaven im eigenen Hoheitsbereich darstellten. Man versuchte daher mit großer Konsequenz, alle Niederlassungen der Italiener und

[713]

deren Festungen zu erobern und so die volle Souveränität im Reich herzustellen. Vor allem waren es die Inseln im Ägäischen Meer, welche sich im Besitz von Genua oder Venedig befanden, vom Standpunkt der Militärs ein Bereich, der immer eine maritime Bedrohung für Istanbul darstellte. Aber trotz der erklärten Strategie, die Ausländer im eigenen Machtbereich militärisch

[714]

auszuschalten, wollte man unter allen Umständen mit ihnen weiter Handel treiben.

Darüber hinaus wollte die osmanische Führung auch die Konkurrenz westlicher Produkte im Küstenbereich Anatoliens unterbinden, um die eigene lokale Erzeugung zu schützen. Die dem europäischen Handel auferlegten Restriktionen machten sowohl aus Istanbul als auch aus Smyrna (Izmir) florierende Außenhandelszentren. Besonders Izmir wurde als Nahrungsmittellieferant der

[715]

Hauptstadt immer wichtiger.

Der Verlust von Chios 1566 ist daher kein isoliertes Ereignis, sondern ein Teil einer Kette von ähnlichen Aktionen der Osmanen, welche alle das gleiche Ziel hatten, nämlich die Erlangung der

[716]

Seeherrschaft im Mittelmeer.

Der genuesische Gesandte in Istanbul, De Franchi, berichtet in seinem Schreiben vom 24. September 1558 an den Dogen, dass der osmanische Admiral Ali Portuch nach einem ihm (Franchi) zugekommenen Bericht vom 28. Juli begonnen hätte, auf Befehl des Großherrn 30 Galeeren vor Chios zusammen zu ziehen. Diese Nachricht an den Dogen ist ein Indiz dafür, dass

[717]

sich die genuesische Führung der latenten Gefahr für ihre Kolonie bewusst war.

Die osmanische Militäraktion von 1566 muss auch vor dem Hintergrund der Hinwendung der Staaten des westlichen Mittelmeerraums, Spaniens und Portugals, in Richtung Amerika bzw. Asien gesehen werden. Angesichts der Bewältigung der Probleme in den Überseegebieten blieb für ein vergleichsweise so relativ kleines Problem wie die Besetzung von Chios wenig Aufmerksamkeit übrig. Darüber hinaus war die militärische Kapazität Genuas zu dieser Zeit voll

[718]

den spanischen Interessen untergeordnet. Zu all dem kam noch die Feindschaft Frankreichs gegenüber den Genuesen, welche ja Parteigänger der spanischen Krone und des Kaisers waren.

[719]

Nicht zuletzt trug auch die damals schlechte Verwaltung der Insel zu deren Verlust bei. Für militärische Verteidigungsmaßnahmen war auf Grund der finanziell angespannten Lage keine

[720]

Möglichkeit mehr vorhanden.

Weiters war schließlich Andrea Dorias Ruf als Admiral und die potentielle Gefahr, welche von seiner Flotte ausging, ein Faktor, welcher die Aufmerksamkeit der osmanischen Führung auf

[721]

Genuas letzte östliche Besetzung lenkte.

Das Misstrauen der Pforte wurde noch zusätzlich durch die Versuche der Genuesen verstärkt, sich zur Sicherung ihrer Position auf Chios mit westlichen Bündnispartnern ins Einvernehmen zu setzen, indem man diplomatische Missionen zu den Johannitern auf Malta und zur spanischen

[722]

Krone sandte. Zudem gab es mit dem Großwesir noch Missstimmigkeiten um einen aus Istanbul entflohenen Sklaven, welcher in Chios Zuflucht gesucht hatte und für den die Maona keine Entschädigung zahlen wollte. Diese beiden Fälle erweckten den Unmut der osmanischen

[723]

Führung und Sultan Süleyman I. befahl eine Flottenexpedition gegen die Insel vorzubereiten.

Bei säumigen Steuerzahlern gingen die Osmanen fast immer rigoros vor, zumal wenn es sich um eine so ertragreiche Quelle handelte, wie sie die Zahlungen der Maona bisher dargestellt hatten.

Das gespannte Verhältnis zwischen der Maona und der Mutterstadt Genua kam auch in der erhaltenen politischen Korrespondenz der letzten Wochen vor der osmanischen Besetzung zu

[724]

Tage. Während die Kaufleute, welche die Insel führten, vor allem ihre Geschäfte im Auge hatten, wollte Genua auch politische Ziele durchsetzen, welche nicht immer im Einklang mit den Interessen der Chioten standen. Es war beiden Seiten aber bewusst, dass jede Verzögerung bei der Tributzahlung einen Angriff der Osmanen provozieren könnte. Von ihrer Mutterstadt Genua

[725]

hatten die Chioten aber keine militärische Unterstützung zu erwarten.

[726]

Am 28. März 1566 erhielt der Admiral (*qapudan*) der osmanischen Flotte, Piali Pa•a, von Sultan Süleyman I. den Befehl, nach Chios zu segeln, um den seit langem überfälligen Tribut

[727]

einzutreiben. Die Flotte bestand aus achtzig Galeeren, welche 3000 Janitscharen und 4000

[728]

Sipahis beförderten. Am 14. April 1566, dem Ostersonntag, erschien die Flotte im Hafen von Chios. Sie war übrigens jedes Jahr einmal erschienen, um die Eintreibung des Tributes zu gewährleisten. Piali Pa•a ging mit einer Abordnung an Land und wurde von den Genuesen empfangen. Nach einigen Tagen der Verhandlungen mit den Maonesi und dem Podestà, in welchen es um die Eintreibung der Tributsumme ging, welche die Genuesen nicht aufbringen

[729]

konnten, setzte Piali Pa•a Truppen an Land und ließ die Insel besetzen. Die Mitglieder der Maona konnten sich, so ferne sie Geld hatten, freikaufen. Der Rest der genuesischen Bevölkerung wurde gefangen genommen und nach Kaffa auf der Krim gebracht. Chios wurde zu einer

[730]

türkischen Verwaltungseinheit, einem Sandschak.

Über die Besetzung von Chios durch die Osmanen gibt es einen Bericht des Albert de Wyss, Kaiserlicher Orator oder Gesandter am Hofe des Sultans, an Kaiser Maximilian II., welcher

[731]

naturgemäß ein düsteres Bild von diesem Ereignis zeichnete. Die Republik Genua selbst meldete den Verlust ihrer Insel an ihren Gesandten am Wiener Kaiserhof in eher trockenem Ton.

[732]

Von den Genueser Familien blieben einige wenige auf der Insel zurück, denn die Osmanen erkannten, dass sie für den Fortbestand des Handels von Nutzen sein könnten. So gab es auch

[733]

unter osmanischer Besatzung noch Gustinianis, Timonis und Schilizzis auf der Insel.

[734]

Die Besetzung der Insel hatte auch den Schiffsverkehr mit Genua reduziert. Erschwerend wirkte sich noch aus, dass Sultan Süleyman I. ab 1560 den Export von Getreide an die christlichen Staaten verboten hatte. Daher kamen in den zehn Jahren von 1560 bis 1570 aus dem Orient nur zehn Schiffe in Genua an, während es im vorhergehenden Dezennium über 180 gewesen waren. Die Republik musste daher zum Mittel der Diplomatie greifen, um die Handelsverbindungen wieder aufleben zu lassen und bediente sich dabei zum Teil der

[735]

französischen Mediation.

Der auf der Insel verbliebene römisch–katholische Bischof Timoteo Gustiniani, welcher im Rahmen der osmanischen Millet – Verfassung zum Oberhaupt der italienisch–katholischen Bevölkerungsgruppe ernannt worden war, vertrat die Interessen seiner Landsleute bei der Hohen Pforte. Neben seinen religiösen Pflichten vertrat er auch die wirtschaftlichen und politischen Interessen der Genuesen der Insel. Die Chioten erhielten nach Jahren geschickter

Verhandlungen von Sultan Selim II. (1566 – 1574) im Jahre 1568 ein Privileg, welches ihnen in verschiedenen Bereichen erstaunliche Handelsvorteile einräumte. So wurden für Importe von Getreide, Wein, Seide oder Nahrungsmitteln keine Zölle eingehoben, ebenso wurde der Sklavenhandel keiner Steuer unterworfen. Der Handel mit den früheren Kolonien im Schwarzen Meer wurde ohne Behinderungen zugelassen, ebenso wurde für Transitwaren keine Abgabe

[\[736\]](#)

eingehoben. Auch die Freiheit der Schifffahrt wurde gewährt.

Diese Vorteile waren, auch wenn man den Hunger der großherrlichen Finanzverwaltung nach Bargeld in Betracht zog, doch sehr bedeutende Privilegien und lassen den Schluss zu, dass das Großhandelszentrum Chios indirekt noch nach 1566 florierte, wenn auch als eine Art von

[\[737\]](#)

Zollfreizone vor der anatolischen Küste. Weitere Hinweise auf das aktive Handelszentrum Chios erhalten wir aus englischen Quellen. Der Reisende und Kaufmann William Harborne, der in Chios weilte, um dort Geschäfte abzuschließen, unterschrieb am 5. April 1581 einen Notariatsakt, welcher einem Genuesen eine Handlungsvollmacht erteilte. Der Akt wurde auch vor einem genuesischen Notar abgeschlossen. Auf Grund der Rechtslage, welche durch die mit

[\[738\]](#)

Frankreich bestehende Kapitulation bedingt wurde, war der genuesische Konsul, welcher den

[\[739\]](#)

Notariatsakt vornahm, formell vom König von Frankreich ernannt worden.

Wenn auch die Genuesische Herrschaft von Chios nach 220 Jahren im Jahre 1566 zu Ende gegangen war, so verblieben doch weiterhin Spuren der Ligurer auf der Insel. Die Osmanen hatten auf der Insel nach 1566 baulich nur einige Gebäude hinzugefügt, um ihre Präsenz zu

[\[740\]](#)

dokumentieren. In ihrer grundsätzlichen Struktur ließen sie die Insel unberührt.

Eine Fortsetzung des Handels von Chios mit der Mutterstadt war auch dadurch weiterhin gegeben, dass viele Genueser Familien auf der Insel verblieben waren. Waren früher die Maonesi von Chios eine geschlossene Gesellschaft gewesen, so verbanden sich nunmehr die Familien von Chios mit denen der Mutterstadt und auch mit denen von Galata. Es entstand eine neue genuesisch–chiotische Gesellschaft, deren Vertreter sowohl in Chios wie auch in Genua lebten. Neue genealogische Äste auf den Stammbäumen der Gustiniani, Lorenzo, Argenti, Pitti, Vuro, Casanova, Rodocanachi und Scaramangà entstanden. Der Einfluss Genuas auf der Insel blieb

[\[741\]](#)

auch im Bereich der Sprache, der Morphologie und in der Architektur der Häuser erhalten.

Ein französischer Diplomat, welcher um 1600 Chios besuchte, sagte, dass er sich in Ligurien geglaubt hätte. Er wähnte sich in einem Vorort von Genua, so sehr erinnerten ihn die Farben der

[742]

Häuser, die Terrassen, die Gewänder der Frauen an die Mutterstadt.

Für die Osmanen selbst blieb Chios nach 1566 ein wichtiges Handelszentrum. Um 1604 war es die mit Abstand ertragreichste Steuerprovinz der westlichen Ägäis und übertraf in der

[743]

Steuerleistung große Städte wie Smyrna. Die großen Alaunvorkommen in Foca allerdings

[744]

wurden nur mehr für den lokalen Markt verwendet.

Zum kommerziellen Schwerpunkt in Westanatolien wurde die Stadt Izmir, welche über einen

[745]

großen und gut befestigten Hafen verfügte. Die Anbindung der Stadt an die Ost – West Route Anatoliens brachte wirtschaftliche Vorteile, welche noch durch die Ansiedlungspolitik der

[746]

Osmanen, die diesen Hafen bevorzugten, verstärkt wurden.

6.2. Die Rolle Zyperns im 16. Jahrhundert

Nach dem Verlust von Chios 1566 nahm Zypern eine wichtige Rolle im Genueser Levantehandel ein. Besonders Baumwolle und Baumwollgarne wurden exportiert, wobei ein Teil

[747]

der Ware aus Smyrna stammte.

[748]

1571 eroberten die Osmanen die Insel und beendeten die Herrschaft der Venezianer. Die Zyprioten, welche durch die Herrschaft der Italiener sehr gelitten hatten, erhielten im religiösen Bereich Autonomie für die orthodoxe Kirche, die Sklaverei wurde abgeschafft und die eigene Gerichtsbarkeit für die griechische Bevölkerung teilweise wieder eingeführt. Die führte zwar nicht unmittelbar zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage, aber zu einer gewissen

[749]

Besserstellung der Bevölkerung.

Wirtschaftlich dürfte sich die Situation in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts trotz der osmanischen Herrschaft nicht schlecht entwickelt haben. Aus dem Jahr 1580 wird Folgendes im Atlas Abraham Ortelius über die Wirtschaft der Insel berichtet: „Dann sie hat überflüssig vil Weins/Oels/un Getreyds genug. Man hat auch Metall und furnemlich Ertzminen funden neben welchem Viell an Gruenspan zur Artzney dienlich/gewachsen. Man findt auch vil Honighör darselbst/darauß man den Honig sendt. Sie trägt Wein/welcher dem in Creta nicht vil benot gibt. Man macht auch Tuch darinn von Geyszhaaren/welches man zu unser zeit Schamelot

[750]

nennt.“ Damit werden die wichtigsten Exportprodukte Zyperns angesprochen, nämlich das Kupfererz, der Wein und die Wollprodukte, insbesondere der Camelotstoff. Diese Darstellung manifestiert sich auch im Warenfluss von Zypern nach Genua, welcher Produkte wie Seide, Wolle, darunter das berühmte Camelottuch, Glaswaren, Taue und Rosinen beinhaltete. Immerhin

[751]

[752]

kamen 1582 noch elf Schiffe, 1590 fünf und 1589 ein Schiff aus Zypern an.

Zypern konnte Chios als Handelszentrum nicht voll ersetzen, aber es ist erstaunlich, dass es trotz des veränderten wirtschaftlichen Umfeldes immer wieder Lieferungen an Waren bis zum

[753]

Ende des 16. Jahrhunderts gegeben hat. Der Mangel an Quellen lässt nicht zu, die genaue Nationalität der Transporteure bzw. die im Handel zwischen Genua und Zypern involvierten Firmen zu identifizieren. Wir können lediglich an Hand der Schiffslisten feststellen, dass 1582 die Familien Capillo dreimal und die Millantis ebenfalls dreimal verzeichnet werden. 1590 taucht dann

[754]

der Name Ettore Capello oder Capillo zweimal auf. Hinweise auf griechische Schiffseigner gibt es keine, daher ist anzunehmen, dass die Zyperngeschäfte weiter im genuesischen Beziehungsnetzwerk abgewickelt wurden.

6.3. Genua und Ragusa

Ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts war es zu einem starken Rückgang der

[755]

Gesamttonnage der Genueser Handelsflotte gekommen. Dies war zum Teil durch die Zusammenarbeit mit der Republik Ragusa begründet. Aus diesem Grund sollte die Rolle Ragusas kurz näher beleuchtet werden. Wie bereits oben angedeutet, war der Republik Ragusa im 16. Jahrhundert in der Levante eine Sonderrolle zugewiesen worden. Sie genoss einerseits den Schutz

[756]

des Osmanischen Reiches und war diesem tributpflichtig. Andererseits musste sie sich aber

[757]

immer wieder auf Grund ihrer geographischen Nähe den Interessen Venedigs unterordnen. Was lag näher, als dass sie sich fallweise mit der Republik Genua verbündete, wenn sich die entsprechende politische Konstellation ergab.

Ragusa und Genua waren bereits im 14. Jahrhundert Verbündete gewesen. Im Krieg der Genuesen und Venezianer um die Insel Tenedos (1378 – 1381) hatte Ragusa Genua unterstützt.

[758]

Es nahm auch weiterhin eine Mittlerrolle im Handelsverkehr zwischen Ost und West ein. Auf Grund der Kargheit seiner Umgebung hatte sich die Republik auf den Seehandel verlegt und sich

[759]

eine große Handelsflotte geschaffen. Diese wurde zu einem großen Teil dazu benutzt, für italienische Städte Fracht zu befördern. Am Beginn des 15. Jahrhunderts entstand auch in Ragusa eine Textilindustrie, deren Erzeugnisse exportiert wurden und damit die maritime Aktivität

[760]

verstärkten.

Der osmanische Vorstoß auf dem Balkan brachte Ragusa unter den Schutz des Sultans. Durch die damit erhöhte Sicherheit der Verkehrsverbindungen entfaltete sich die Ragusaner Flotte und wuchs zu einer der größten des Mittelmeeres. Ragusaner Schiffe fuhren bis nach England und

[761]

Flandern.

Durch die Verluste der Kolonien hatte es den Anschein, als ob das Interesse vieler Genueser Kaufleute am direkten Levantehandel zurückgegangen wäre. Mit Hilfe der Ragusaner konnten sie sich jedoch indirekt an Geschäften mit dem Osmanischen Reich weiterhin beteiligen. Zwar hatten

[762]

sich die großen Adelsgeschlechter aus der Direktinvestition im Seegeschäft zurückgezogen.

Für eine Fortführung des Orienthandels, wenn auch in indirekter Form mit Hilfe der Ragusaner Flotte, spricht allerdings die Tatsache, dass in Genueser Kaufmannskreisen ein großes Potential an Wissen um die Levantemärkte vorhanden war. Dazu kam noch ein hervorragendes Netzwerk

[763]

an Beziehungen, welches weiterhin genutzt wurde.

Der Genueser Reisende Giovanni Battista Giustiniani, welcher 1553 Ragusa besuchte, berichtete

[764]

vom Reichtum der Stadt Ragusa und der großen Zahl ihrer Schiffe. Nach Untersuchungen von Jojo Tadic hatte Ragusa in dieser Zeit große Summen in seine Flotte investiert. So betrugen 1540 die Investitionen ca. 200.000 Dukaten, 1570 etwa 700.000. Zwischen 1540 und dem Ende

[765]

des Jahrhunderts bedeutete dies eine jährliche Rendite von 180.000 bis 200.000 Dukaten. Die Anzahl der Schiffe war bedeutend, was die folgende Tabelle beweist:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Gesamttonnage in <i>carri</i>
1540–1544	132	15.200
1560–1570	180	35.000
1570–1585	170	33.000

1600	112	23.700
1605	68	17.345
1650–1677	74	6.690
1667–1695	75	6.095

[\[766\]](#)

Wie man aus der Tabelle ersehen kann, erreichte die Ragusaner Flotte ihren höchsten Stand an Einheiten zwischen 1540 und 1585, wo sie insgesamt 482 Schiffe mit 83.200 *carri* Gesamttonnage hatte.

[\[767\]](#)

Viele Ragusaner Schiffe fuhren mit Genueser Fracht und hatten Genua wie auch Livorno als

[\[768\]](#)

Bestimmungshafen. Sie wurden dabei von Kaufleuten aus dem ganzen Mittelmeer gemietet, um deren Seetransporte abzuwickeln. Diese profitierten vom seemännischen Geschick und der

[\[769\]](#)

[\[770\]](#)

strikten Neutralität der Republik.

Marcello Berti führt in seiner Arbeit über Ragusaner Schiffe und Transporteure des 16.

Jahrhunderts eine Reihe von Seereisen an, welche Genua als Endhafen hatten. Einige der Routen

[\[771\]](#)

beinhalteten Destinationen in der Levante. Sehr oft wurde Getreide befördert, aber auch

[\[772\]](#)

Wolle. Die Ragusaner waren zu Beginn des 16. Jahrhunderts im Transport von Waffen und Eisen in die Levante führend.

Ragusaner Schiffe waren zudem noch gut bewaffnet und konnten gegen Piratenüberfälle eine

[\[773\]](#)

höhere Sicherheit bieten. Vor allem Genueser Seeunternehmer bevorzugten ausländische

Flaggen nicht nur, weil die Schiffe besser bewaffnet waren, sondern auch weil die

Schiffsunternehmer geringere Frachtraten verrechneten und kürzer in den jeweiligen Anlegehäfen

[\[774\]](#)

verweilen.

Abschließend wäre zur Rolle Genuas und seiner Kooperation mit Ragusa zu bemerken, dass in diesem Modell das heute so moderne Prinzip des *outsourcing*, also der Auslagerung von Aufgaben

an betriebsfremde Organisationen, in exemplarischer Weise verwirklicht wurde. Da genügend

Kapital zur Verfügung stand, war es in vielen Fällen einfacher, fremde Schiffe anzumieten, um

Levantengeschäfte abzuwickeln, als selbst die Risiken und Mühen des Unternehmers auf sich zu

nehmen. Allerdings lässt der Mangel an statistischem Material es nicht zu, stichhaltige Beweise für

die geschilderte Praxis zu liefern. Dazu kommt noch die Tatsache, dass in der zweiten Hälfte des

16. Jahrhunderts eine „Mediterranisierung“ des Schiffsverkehrs stattgefunden hatte. Es gab keine Möglichkeit, zwischen genuesischen, anderen italienischen, französischen oder spanischen Schiffen zu unterscheiden. Denn die Anteilseigner der Schiffe waren international, ebenso wie die [\[775\]](#) Transporteure. Jedoch war die Investitionstätigkeit der genuesischen Finanziere an Schiffen, welche im Levantehandel tätig waren, gut bekannt. Sie schossen Kapital für die Flotte Ragusas [\[776\]](#) vor und gaben Finanzgarantien für die verschiedenen Hilfsflotten im Dienste Genuas.

6.4. Neue Handelsstrukturen in der Levante

6.4.1. Die Wirtschaftspolitik des Osmanischen Reiches

Einen kurzen Einblick in die Mentalität der osmanischen Oberschicht, ihrer Einstellung zum Geld und zu den ausländischen Geschäften bietet das folgende Gedicht vom Ende des 16. Jahrhunderts:

Am Firmament der Macht des Sultans
Ist der Dinar die Sonne, der Shahi der Mond.
Der Pare (und) Osmani mit ihrem prächtigen Schein
Gleichen den hellen Sternen.
Auch die rote Kupfermünze kreist auf diesem Himmel,
Ein Planet am Zenith der Morgenröte.
Der Frengi ist außerhalb dieses Bereichs.
Gebt den Ghurush bei unehrenhaften Geschäften aus !

Gedicht Mustafa Ali's über die Währungen im Osmanischen

[\[777\]](#)

Reich um 1581.

Zunächst soll an dieser Stelle auf die Mentalität bzw. die geistigen Determinanten des

osmanischen Wirtschaftslebens eingegangen werden, die insofern eine Rolle spielten, als sie von den europäischen wirtschaftlichen Grundsätzen doch sehr abwichen und in den gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen eine gewisse Ungleichheit erzeugten. Es handelt sich dabei aus europäischer Sicht um eine grundsätzlich unterschiedliche Denkweise, welche einen Vergleich mit dem westlichen System schwer macht, da die Prinzipien der Religion in wirtschaftlichen Dingen im osmanischen Modell in einem viel stärkeren Ausmaß zum Tragen kommen, als es in Europa der Fall war. ^[778]

Der osmanische Staat und sein Wirtschaftsleben waren aus verschiedenen Traditionen geformt worden. ^[779] Es war ein Reich mit vielfältigen Ursprüngen und Kulturen: innerasiatische, anatolische, byzantinische, islamische, nahöstliche und schließlich europäische Elemente spielten dabei eine Rolle. Die mongolischen Traditionen kamen besonders im Militärwesen zum Vorschein, wie z.B. in der Gliederung der Einheiten des Heeres oder der Möglichkeit für den einzelnen Krieger, durch Tapferkeit im Feld zu hohen Ämtern zu gelangen. Auch die Einrichtung einer Palastgarde für den Sultan und das System einer stehenden Armee gehörte dazu. Byzantinische Elemente waren das Wehrbauernsystem und das ausgeprägte Palastzeremoniell. Vom Mittleren Osten stammte die Kultur des Islam samt seinen religiösen Gesetzen und seiner Rechtsauffassung. Europäisches Kulturgut floss schließlich in verschiedenen Formen von ^[780]

Technologie und Wissenschaft in den geistigen Überbau des Osmanischen Reiches. Die Anhäufung von Geld und Reichtum per se wurde als nicht erstrebenswert angesehen, die Reichtümer dieser Welt sollten allen zugute kommen. ^[781] Daher auch die Forderung nach einem ^[782] Zinsverbot (*riba*) ^[783] bzw. einem Verbot des Wuchers, welcher ja auch von der christlichen Lehre abgelehnt wurde. Bedürftige Gläubige sollten in den Genuss eines zinslosen Darlehens gelangen können, und eine Versicherung wurde auf Grund der Prädeterminationslehre des Islam ^[784] ^[785] als unsittlich abgelehnt.

Was den Außenhandel anbelangte, so nahmen die osmanischen Behörden einen ganz anderen Standpunkt als die Europäer ein. Die Sultane des 16. und auch 17. Jahrhunderts versuchten so gut wie nie, die Mengen und Arten der aus Europa importierten Waren zu beschränken. ^[786] Diese Politik war auf der Überlegung aufgebaut, dass dem Staat ein möglichst großes Warenangebot zu niedrigen Preisen zur Verfügung stehen sollte. Dies war einerseits für die Einwohner von Vorteil wie auch für den Fiskus nützlich. Daher gab es zum Beispiel nur geringe Zollmauern für Textilien

aus Europa, welche den einheimischen Produkten Konkurrenz machten.

Dem Export jedoch standen die Osmanen eher restriktiv gegenüber, weil man der Meinung war,

[787]

dass dadurch das Angebot auf dem heimischen Markt verringert würde. Zwar wurden gewisse Güter exportiert, weil sie Erlöse in Geld brachten. Als Ergebnis dieser Denkweise versuchte man aber, die exportierenden Kaufleute auf solche Waren hinzulenken, deren Ausfuhr auf dem Binnenmarkt keinen Mangel erzeugte. Hauptintention war es jedoch immer, die Versorgung der Armee, des Hofes und der Bevölkerung in Istanbul und der lokalen Bürger zu sichern. Nur

[788]

Überschussgüter wurden zur Ausfuhr freigegeben. Die osmanische Außenhandelspolitik bediente sich dabei als Lenkungsinstrument der immer wieder neu erstellten Verbotslisten, welche

[789]

die Ausfuhren kontrollieren sollten.

6.4.2. Die Kapitulationen

Die kommerziellen Beziehungen zwischen der Hohen Pforte und den ausländischen

[790]

Kaufmannsgemeinden wurden formell durch die so genannten Kapitulationen geregelt, welche in der osmanischen Denkweise einseitige, widerrufliche Gnadenakte des Sultans waren. Zwar hatten sie teilweise völkerrechtlichen Charakter, bezogen sich aber im Grund doch nur auf

[791]

die privaten Rechte der ausländischen Gemeinde im Osmanischen Reich. Kapitulationen waren schon seit dem 11. Jahrhundert von den arabischen Herrschern den Franken erteilt

[792]

worden, jedoch waren es nicht sehr zahlreiche Fälle.

Für die Genuesen hatte die Praxis der Erteilung von Handelsprivilegien im Osmanischen Reich 1352 begonnen, als sie von Sultan Orhan (1324 – 1359) die ersten speziellen Handelsrechte

[793]

erhielten. Zunächst waren diese Konzessionen politisch begründet gewesen, um Genuesen und Venezianer gegeneinander ausspielen zu können. Der Text der Erneuerung des Vertrages von 1352 aus dem Jahre 1387 (nach dem Tode eines jeden Herrschers musste die Kapitulation

[794]

durch seinen Nachfolger erneuert werden) ist durch die Arbeit von Kate Fleet erhalten.

Weitere Kapitulationen wurden an Pisa, Venedig, Florenz und Neapel vergeben. Diese ersten Kapitulationen waren formaljuristisch staatsrechtliche Erlässe der osmanischen Sultane, die

lediglich Anordnungen mit innerstaatlicher Wirkung gaben und den Untertanen des eigenen

[795]

Staates Verpflichtungen auferlegten.

Trotz der meistens antiosmanischen Haltung ihrer Mutterstadt, welche sich den jeweiligen europäischen Bündnissen anschließen musste, erhielten die Genuesen in der Levante von den Sultanen laufend Unterstützung bei der Ausweitung ihres Handels. Im Prinzip waren es zunächst die beiden italienischen Mächte Venedig und Genua, welche die Vorteile von Kapitulationen genießen konnten. Andere europäische Mächte waren vor 1500 noch nicht in das System

[796]

einbezogen.

Nach der Eroberung von Ägypten durch Selim I. im Jahr 1517 wurden die alten Kapitulationen der Mameluckensultane erneuert, welche den Franzosen und den Katalanen eingeräumt worden

[797]

waren. Deren Gültigkeitsbereich erstreckte sich zunächst auf das gesamte Territorium der Mamelucken. Damit erhielten die Franzosen zum ersten Mal breiteren wirtschaftlichen Zugang zum Osmanischen Reich, obwohl ihre Rechte nicht so weit gefasst waren wie die der Italiener. Im Laufe des 16. Jahrhunderts wurden schrittweise die Handelsbeziehungen der Osmanen mit den westlichen Staaten ausgeweitet. 1535 erhielten die Franzosen als erste eine Kapitulation für

[798]

das gesamte Osmanische Reich. Diese war sehr weitumfassend und sah unter anderem auch

[799]

vor, dass sich andere europäische Mächte unter französischen Schutz begeben konnten. Dies bedeutete, dass auch Genueser Schiffe das Recht in Anspruch nehmen konnten, unter französischer Flagge zu segeln und bei Schwierigkeiten mit osmanischen Behörden die Dienste

[800]

des französischen Konsuls in Anspruch nehmen zu dürfen. Dieser Vertrag wurde vom Großwesir Ibrahim ausgehandelt und von den Franzosen unterschrieben, aber von Sultan

[801]

Süleyman I. nie ratifiziert.

Diese Gewährung von Kapitulationen speziell an die Franzosen war vor allem ein politischer Akt des Herrschers Süleyman I., der damit die Feinde Frankreichs, Deutschland und Spanien, benachteiligen wollte. In weiterer Folge erhielt 1553 der englische Kaufmann Anthony Jenkins

[802]

[803]

von Sultan Süleyman die Handelsurlaubnis für das ganze Osmanische Reich und andere

[804]

Staaten wie die Niederlande folgten 1612. Der französische Levantehandel begann sich auf Grund der Handelsvorteile gut zu entwickeln. Nach der Erneuerung der Kapitulationen

zugunsten der Franzosen 1569 hatten diese die Venezianer als führende Handelsmacht abgelöst.

[805]

Im Vertrag von 1569 wurde auch Genua genannt, welches als eine der Nationen im Vertrag
[806]
aufschien, die unter der französischen Flagge fahren durften.

Durch diesen diplomatischen Erfolg angespornt verlangten die Franzosen 1574 eine Erneuerung ihrer Kapitulationen beim Sultan Murad III. Nach langen Verhandlungen wurde ihnen erst 1581

[807]

der Erlass (*ahdnāme*) des Sultans zuteil, welcher zu den bestehenden zweiundzwanzig Privilegien noch drei neue hinzufügte. Das erste neue Privileg erteilte den Franzosen nunmehr das

[808]

formelle Recht, die ausländischen Kaufleute zu schützen.

Ein spezieller Artikel der abermals unter Sultan Murad III. (1574 – 1595) erneuerten französischen Kapitulationen aus dem Jahre 1581 erlaubte es dann offiziell anderen europäischen Nationen, unter ihnen die Engländer, Portugiesen, Spanier, Sizilianer und Anconitaner, unter der französischen Flagge zu segeln und Handel zu treiben. Auch Genua nützte diesen Vorteil weiter

[809]

aus. Als die Hohe Pforte erkannte, dass die protestantischen Nationen England und die Niederlande gegen Philipp II. von Spanien gekämpft hatten, wurden auch ihnen die Vorteile der Kapitulationen zuteil, da sie als wirtschaftlich nützliche Partner und natürliche Verbündete gegen

[810]

die Habsburger eingestuft wurden.

1574 versuchte Genua im Zusammenwirken mit Mailand und Lucca zur Hohen Pforte diplomatische Beziehungen aufzubauen. Diese Bemühungen waren jedoch nicht erfolgreich.

Inzwischen hatten die Ragusaner auf Grund ihrer guten Beziehung zum Sultan und ihrer privilegierten Stellung den Schutz der Genuesen, Florentiner, Sizilianer und Anconitaner

[811]

übernommen.

1578 gelang es sogar Spanien, dem Erzfeind der Osmanen, nach langen Verhandlungen mit der Hohen Pforte einen Friedensvertrag auszuhandeln, der jedoch keine kommerziellen

[812]

Bestimmungen enthielt.

Der Mangel an vorhandenen Aufzeichnungen erlaubt es nicht, das Volumen der unter der französischen Flagge fahrenden Genueser Schiffstonnagen, beziehungsweise die Anzahl der Fahrten festzustellen. Wir haben lediglich Hinweise auf diese Handelspraxis durch die erwähnten Quellen über die französischen Kapitulationen.

Das System der Kapitulationen wurde bis zum Ende des Osmanischen Reiches 1924 weiter

geführt. Bereits im 17. Jahrhundert begannen die auf Profite im Außenhandel orientierten europäischen Wirtschaftsmächte, den Charakter des Systems langsam umzuformen. Die durch die Kapitulationen garantierten autonomen Enklaven wurden immer mehr ausgebaut und wandelten

[813]

sich zu Stadtvierteln mit teilweise europäischem Charakter. Immer mehr europäische Waren flossen ins Land und vermittelten die neuesten Technologien. Das Osmanische Reich wurde langsam von Europa wirtschaftlich abhängig, die Levante wurde zum größten Absatzgebiet europäischer Güter, vor allem von Stoffen, Mineralen und Papier. Desaströs wurde die Lage für das Osmanische Reich erst nach der Industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts. Durch die technischen Innovationen und vor allem durch die notwendige Modernisierung des Heeres

[814]

musste die Pforte Kredite im Ausland aufnehmen und geriet in eine starke Verschuldung. Durch das System der Kapitulationen hatte der genuesische Levantehandel eine neue Basis erhalten, die Handelsbeziehungen mit dem Osmanischen Reich weiter aufrecht zu erhalten. Allerdings konnte auf Grund der politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten Genuas Dominanz im Schiffsverkehr im östlichen Teil des Mittelmeeres nicht mehr erreicht werden, so

[815]

wie dies im 14. und teilweise auch noch im 15. Jahrhundert der Fall gewesen war.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

7.1. Allgemeine Bemerkungen zu den Warenflüssen

Der Warenhandel Genuas mit der Levante verlief in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts je

nach Art des Gutes sehr unterschiedlich. Beim Getreide kam es durch die weiter oben beschriebenen Embargos immer wieder zu Unterbrechungen, doch kann man von einer gewissen Kontinuität ausgehen, wenn man die Tatsache des Schmuggels mit einbezieht.

Der Handel mit Sklaven und die Loskaufsgeschäfte von Gefangenen können aus Mangel an Quellen nicht gut evaluiert werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass es Transfers von Kriegsgefangenen gegen Lösegeld immer gegeben hat und dass bei dem permanenten Bedarf an Galeerenruderern die Geschäfte mit Sklaven weiter florierten.

Alaun wurde bis 1558 fallweise aus der Levante importiert, dann wurden anscheinend nur mehr die europäischen Vorkommen in Anspruch genommen.

Bei den Textilien haben wir einerseits mit Verschiebungen in der Konjunktur bei Seide und Wolle, andererseits mit Lieferunterbrechungen zu tun, die durch Kriege und neue Handelsverbindungen der Osmanen bedingt waren. Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Bei der Seide herrschte in den Jahren 1549 bis 1553 die große Konjunktur, die jedoch gegen Ende des Jahrhunderts abflaute. Danach flossen nur mehr kleinere Mengen aus der Levante, primär aus Zypern.

Wollimporte waren bis Mitte der Fünfzigerjahre ansteigend, dann stagnierend. Die Teppichimporte waren bis ca. 1580 mit unterschiedlichen Mengen vorhanden, dann jedoch stark abnehmend.

Leinen war in den Hochkonjunkturzeiten der Fünfzigerjahre sehr gefragt, die Lieferungen blieben dann ab den Achtzigerjahren aus.

Als Fazit der Untersuchung der Warenflüsse kann gesagt werden, dass trotz der widrigen politischen Umstände und der Verschiebungen in der Nachfrage bei einzelnen Warengruppen noch ein kontinuierlicher, wenn auch nicht immer lebhafter Levantehandel Genuas weiter bestanden hatte.

7.2. Strukturveränderungen im Mittelmeerraum des 16. Jahrhunderts und ihre Folgen

Die oben geschilderten Unregelmäßigkeiten in den Warenflüssen hatten ihre Ursache nicht zuletzt in Strukturveränderungen des Mittelmeerhandels, welche sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts deutlich manifestierten.

Bereits im 15. Jahrhundert war es zu einem Überschreiten der geographischen Grenzen der europäischen Wirtschaft und zu einem Anwachsen in Richtung auf eine „Europäische

Weltwirtschaft“ gekommen. Gründe dafür waren eine vermehrte Anzahl von Kontakten durch vermehrte Reisen der Kaufleute, neue Technologien und das Entstehen eines neuen Bewusstseins für Geschäfte auf weltweiter Basis. ^[816] Am Ende des 16. Jahrhunderts begann sich dann langsam Europas technologische und kommerzielle Vormachtstellung gegenüber den Staaten der Levante abzuzeichnen. ^[817] Der erste und augenfälligste Aspekt dieses Aufschwungs war der wirtschaftliche und gesellschaftliche Impuls, der durch die Schifffahrt und den europäischen Überseehandel auf Grund der vielfältigen überseeischen Entdeckungen entstand. ^[818] Bisher ging man in der älteren Historiographie davon aus, dass durch die Entwicklung des Atlantikhandels die Rolle der Mittelmeerländer als Vermittler zwischen dem Orient und Europa sekundär wurde und dass insbesondere der Handel der italienischen Staaten mit dieser Region immer mehr abnahm. Die neuere Literatur ist bei der Beurteilung der Frage der wirtschaftlichen Bedeutung der Levante viel vorsichtiger geworden. ^[819] Inzwischen sind jüngere Autoren wie Peter Feldbauer, Halil Inalcik und Suraiya Faroqhi der Meinung, dass zum Beispiel der traditionelle Handel über die Gewürzstraße zu den Märkten Ostindiens trotz der portugiesischen Erfolge im Pfefferhandel um 1500 nicht zum Erliegen kam, sondern sich in den Jahren 1550 bis 1570 wieder stark belebte. Die Karawanenverbindungen, die aus dem Persischen Golf über Syrien liefen, transportierten wieder Waren aus dem Fernen Osten an die östlichen Mittelmeerhäfen. ^[820] Durch diese wieder aktivierte Handelsroute konnte Venedig aufs Neue einen Teil seiner Vormachtstellung im Gewürzhandel zurückerobern. ^[821] Die atlantische Expansion wiederum brachte für Genua die Möglichkeit, sich an vielfältigen Überseeeschäften zu beteiligen. Das Geschick einiger genuesischer Kaufleute, die als wichtigster Financier der spanischen Krone agierten, brachte es mit sich, dass das spanische Silber aus den Kolonien nach Genua strömte und der Stadt einen ungeheuren Reichtum bescherte. ^[822] Genua und Venedig hatten zwar ihr Oligopol im Levantehandel verloren und mussten sich einer größeren Anzahl von Konkurrenten stellen, sie waren allerdings mit ihren traditionellen Beziehungsnetzwerken und ihrer ausgefeilten Technik in Finanzangelegenheiten und in den Geschäftszusammenhängen immer noch um etliche Grade mehr die "Global Players" als ihre neuen Mitbewerber in der Levante. ^[823] Die atlantische Expansion bot ihnen einen Ausgleich für das im Osten verlorene Terrain. Durch ihre Präsenz auf der iberischen Halbinsel hatten sie einen großen

[824]

Startvorteil zu Beginn der Erschließung der Neuen Welt.

In der neueren Historiographie wie auch bei Inalcik finden sich Hinweise, dass der Levantehandel doch nicht den Niedergang genommen hat, den ihm die konservativeren Historiker wie Wilhelm

[825]

Heyd zuschreiben. Letzterer meinte, dass die „barbarischen“ Osmanen kein Interesse gezeigt hätten, den Handel zu beleben und sich nur mit militärischen Eroberungen befassen und damit

[826]

den klassischen Levantehandel zum Verschwinden brachten. Neuere Untersuchungen, wie die Suraiya Faroqhis, welche sich vom konservativen eurozentrischen Geschichtsbild entfernen,

[827]

haben andere Ergebnisse gebracht.

Ohne Zweifel hatte der Mittelmeerhandel am Ende des

16. Jahrhunderts aus europäischer Sicht im Verhältnis zum nunmehr stark vergrößerten Volumen des gesamten Weltseehandels nicht mehr die hervorragende Bedeutung, die er in den vorangegangenen Jahrhunderten gehabt hatte. Jedoch darf man diesen relativen Rückgang nicht

[828]

mit einem absoluten gleichsetzen. Am gesamten Welthandel hatte das Mittelmeer immer noch einen großen Anteil. Dabei waren sowohl der Handel wie auch die Seefahrt nur ein Teil der stürmischen Wirtschaftsexpansion des 16. Jahrhunderts, welche sich in vielen Bereichen manifestierte. Es kam noch die Vergrößerung des verfügbaren Investitionskapitals dazu, welches zu einem Anwachsen des gesamten Kapitalverkehrs in Europa führte. Das verfügbare Geldvolumen wurde in einem noch nie da gewesenen Ausmaß vergrößert und die Möglichkeiten

[829]

vervielfältigt, neue Projekte im Inland und in Übersee zu finanzieren. Diese Konjunktur bewirkte in Italien und im übrigen Europa einen großen Bauboom. Gleichzeitig erfolgte ein beträchtliches Bevölkerungswachstum, welches sich auf den Konsum von Waren und Dienstleistungen auswirkte. All diese Faktoren müssen bei der Betrachtung der Gesamtlage der

[830]

Mittelmeerwirtschaft mit berücksichtigt werden.

Daher blieb die Ökonomie des Mittelmeeres trotz des relativen Niederganges der beiden Seerepubliken Genua und Venedig – wenn man die Situation des 14. und der ersten Hälfte des 15.

[831]

Jahrhunderts als Maßstab heranzieht – weiterhin ein großer Wirtschaftsfaktor für Europa. Sie blieb Mittler zwischen Europa, Asien und Afrika, zwischen Christenheit und Islam und bildete den Drehpunkt für die umfangreichen Warenströme zwischen der Levante und Europa. Auch die großen kommerziellen Vier Italiens, Florenz, Genua, Mailand und Venedig, konnten noch mehr

als ein Jahrhundert lang einen wichtigen Platz im Kreis der führenden Handelsmächte behaupten.

[832]

Allerdings war für Venedig die Levante ab dem 15. Jahrhundert immer noch die wichtigste wirtschaftliche Region, während für Genua ab der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts der Westen

[833]

immer mehr Gewicht bekam.

Hand in Hand mit diesen Entwicklungen formierte sich dazu langsam die Idee des Merkantilismus heraus. Damit ist die aktive Wirtschaftspolitik der Staaten und ihrer Herrscher gemeint, welche trotz verschiedener nationaler Ausprägungen doch mehr oder weniger gleiche Ziele verfolgten. Diese neue Überzeugung manifestierte sich im Bemühen, die Produktion des eigenen Landes möglichst zu stärken, die Exporte zu fördern, den Import durch Zollschränken zu erschweren und in einem hohen Maße Geldmengen zu horten. Die Idee vom Reichtum des Landes durch das Anhäufen von großen Goldmengen beherrschte das Denken der Herrschenden und implizierte vielfältige wirtschaftliche Folgen. Vor allem die Notwendigkeit, für die Kriegsführung immer Geld im Staatsschatz bereit zu haben, wurde zur fixen Idee der

[834]

Finanzverantwortlichen.

Auch die Warenstruktur des Handels im östlichen Mittelmeer erfuhr eine grundlegende Veränderung. Waren es im 14. und 15. Jahrhundert noch die Artikel des klassischen *grand commerce*, wie Gewürze, Rohseide und Edelsteine gewesen, welche die größten finanziellen Umschläge erzielten, so waren es im 16. Jahrhundert zunehmend auch Stapelgüter wie Getreide, Fisch, Wolle, Häute, Wein, Öl und Textilien, welche zum Hauptumsatzträger der Jahre 1520 – 1600 wurden. Eine wichtige Rolle spielten dabei die iranischen Rohseidenexporteure, welche dem steigenden Seidenkonsum in Europa entgegenkamen und mit deren Waren sehr bedeutende Gewinne erzielt wurden. Vor allem war es Florenz, welches mit Hilfe genuesischer Schiffe in diesem Geschäftszweig eine Schlüsselrolle spielte und dem europäischen Modetrend der Renaissance mit ihrer Nachfrage nach kostbaren Seidenkleidern entgegenkam. Diese Veränderungen waren auf die neue Nachfragesituation in Europa zurückzuführen, auf die gestiegenen Bevölkerungszahlen und

[835]

auf die Weiterentwicklung im kulturellen und technischen Bereich.

7.3. Der Genueser Levantehandel und die atlantische Expansion

7.3.1. Genuas relativer Positionsverlust

[836]

Genua war aus seiner führenden Position im Levantehandel verdrängt worden. Vor allem das

[837]

Auftreten neuer Akteure im Mittelmeerhandel – ethnische Gruppen wie Juden, Armenier und vor allem der Griechen, welche vom Handel großen Stils der Italiener ausgeschlossen worden

[838]

waren, veränderte das Szenario. Die Kaufleute dieser Nationen konnten nun im Rahmen der Verfassung des Osmanischen Reiches ihren Geschäften nachgehen und erlangten immer mehr Bedeutung. Sie ersetzten zum großen Teil die Italiener im regionalen und internationalen Verkehr zwischen den Häfen der Levante und Moskau, Polen, Siebenbürgen, Ungarn und Italien. Sogar bis Lyon und Antwerpen drangen die Händler der Griechen vor. So wurde der Levantehandel durch eine größere Anzahl von Teilnehmern belebt und ausgeweitet.

Der Einsatz diplomatischer Mittel war ein Versuch Genuas, verlorenes Terrain im Levantehandel wieder zurück zu gewinnen. Für die Periode direkt nach 1453 gibt es wenig Quellen, welche das wirtschaftliche Verhältnis des Osmanischen Reiches und Genuas darzustellen vermögen. Berichte der Genuesischen Konsuln über Verhandlungen mit der Hohen Pforte über eine Fortsetzung der Handelsbeziehungen, welche im Staatsarchiv von Genua aufbewahrt werden, lassen auf eine Kontinuität der beiderseitigen Handelsaktivitäten schließen. Im türkischen Staatsarchiv gibt es

[839]

darüber keinerlei Hinweise. Die Listen der genuesischen diplomatischen Vertretungen, Hinweise auf die Funktion der Botschafter und Konsuln und die zahlreich vorhandene Korrespondenz mit den Dogen lassen darauf schließen, dass die Handelsbeziehungen mit der Levante weiterliefen, aber eben unter den schon oben geschilderten, neuen Bedingungen. Aus osmanischen diplomatischen Quellen gibt es keine Aufschlüsse darüber. Allerdings muss man sich vor Augen halten, dass das Osmanische Reich erst im 17. Jahrhundert so etwas wie ein Außenministerium bekam, weshalb Quellen über bilaterale Beziehungen vor dieser Periode rar

[840]

sind.

Das genuesische „Diplomatische Corps“ oder besser gesagt, die offiziellen Vertreter der Republik,

[841]

wurde im Laufe des 16. Jahrhunderts verstärkt. Die Machtkonstellationen – im Osten das Osmanische Reich und im Westen die Großmächte Frankreich, die spanische Krone und das Heilige Römische Reich, verlangten, dass man am Sitze des jeweiligen Machthabers einen geschickten diplomatischen Vertreter hatte, der nicht nur über Entwicklungen berichten konnte, sondern auch konkret durch seine persönlichen Kontakte und seinen Einfluss politische Anliegen der Republik durchsetzen konnte.

Genua hatte, in einem noch größeren Ausmaß als Venedig, die Schwierigkeit, den schmalen Grat

[842]

der Diplomatie beschreiten zu müssen. Militärische Machtmittel, wie es bei Venedig der Fall war, standen ihm nicht zur Verfügung. Andererseits hatte es viel Erfahrung bei Verhandlungen. Denn für fast drei Jahrhunderte hatte es als Hauptinstrument zur Durchsetzung politischer Ziele weniger seine Galeeren und Armbrustschützen eingesetzt, als vielmehr den diplomatischen Weg

[843]

beschritten beziehungsweise seine Finanzkraft eingesetzt. Botschafter an den wichtigsten Hauptstädten der Mittelmeerstaaten, aber auch in Nordeuropa, sollten die Politik der Republik unterstützen. Wenn erforderlich, ernannte man temporäre Gesandte oder man bediente sich der Agenten oder Konsuln in den kleineren Städten. Aus deren Aktivitäten und aus den Funktionen der diplomatischen Vertretungen können aber auch Schlüsse auf die Entwicklung des Handels gezogen werden. So bestellte Genua mittels Bestellungsschreiben vom 1. Dezember 1556 und vom 27. Dezember 1557 den Adligen De Franchi Francesco (Tortorino oder Tortolino genannt) zum Botschafter an der Hohen Pforte mit dem Auftrag, den Frieden zu verhandeln und die

[844]

unterbrochenen Handelsbeziehungen wieder aufzunehmen. Sogar bei der Osmanischen Armee unterhielt die Republik einen Vertreter namens Francesco Costa, der dieses Amt zweimal bekleidete. Eine sehr intensive Korrespondenz der diplomatischen Vertreter mit der Mutterstadt ist vor und nach 1566 (Verlust von Chios) zu verzeichnen. Neben Istanbul hatten die Genuesen noch Botschafter in Tunis, Alexandria, Tripoli di Berberia, Algier, Tanger, Mykonos, Gallipoli und Pera, Chios und Smyrna. Diese relativ große Anzahl von Vertretern ist ein Hinweis dafür, wie wichtig die wirtschaftlichen Beziehungen mit dem islamischen Raum waren.

Ein weiteres wichtiges Argument für die Bedeutung guter diplomatischer Beziehungen war die Notwendigkeit der Versorgung mit Getreide für eine Republik, welche im Bereich der

[845]

Grundnahrungsmittel niemals autark sein konnte. Es ist daher kaum auszuschließen, dass Genua mit dem größten Getreideproduzenten im Mittelmeer des 16. Jahrhunderts, dem Osmanischen Reich, nicht immer wieder Geschäfte gemacht hätte. Von osmanischer Seite gibt es

[846]

allerdings keinerlei Unterlagen, die genuesische Getreidekäufe belegen würden.

7.3.2. Hinweise auf die Fortdauer des Genueser Levantehandels

Ein Dokument aus dem Jahr 1581, nämlich die Kapitulationen, welche Sultan Murad III. (1574 – 1595) König Heinrich III. von Frankreich (1574 – 1589) einräumte, weist darauf hin, dass Genua immer noch am Ende des 16. Jahrhunderts unter den wichtigen Handelspartnern des

[847]

Osmanischen Reiches fungierte. Dieses Dokument, von welchem eine Übersetzung aus dem Osmanischen vorliegt, erwähnt in den Artikeln I, II, XIX, XXV auch Genua in Artikel I nach Venedig an zweiter Stelle. Die Reihenfolge der in Artikel I aufgezählten Nationen ist deshalb von Interesse, da die Hauptpartner des Osmanischen Reichs Venedig und Genua immer noch an erster und zweiter Stelle genannt werden. Danach kommt allerdings bereits England. Ein Hinweis, dass die beiden Seerepubliken noch als die wichtigsten Nationen galten, mit denen Geschäfte getätigt wurden. Die sehr ausgefeilte Diplomatie am Sultanshof hätte einen geringer

[848]

einzuschätzenden Handelspartner sicherlich hinter wichtigeren Nationen gereiht.

Darüber hinaus berichtete 1582 der englische Kaufmann Edward Osborn, dass Genueser Schiffe im Handel mit der Levante weiße Flaggen mit einem roten Kreuz führen würden. Diese Flagge war mit der damaligen englischen Flagge ident. Osborn schrieb daher an die englische Königin ein Gesuch, für englische Schiffe das Wappen von England auf den Mastspitzen führen zu dürfen. Damit wollte er Verwechslungen vermeiden, zumal die Genuesen zu dieser Zeit nicht mit dem Sultan verbündet waren. Immerhin hatten auch Genueser Galeeren bei Lepanto 1572 mitgewirkt

[849]

und galten zu dieser Zeit als Verbündete Habsburgs. Da die Genuesen unter französischem Schutz fuhren und keine unabhängigen Privilegien besaßen, waren die Engländer sehr erpicht darauf, sich von ihnen zu unterscheiden, um Schwierigkeiten bei maritimen Kontrollen zu

[850]

vermeiden.

Einen weiteren, etwas späteren Hinweis auf die Präsenz der Genuesen im Osmanischen Reich und auf die Fortdauer ihrer kommerziellen Beziehungen mit der Levante können wir aus im Türkischen Staatsarchiv befindlichen osmanischen Dokumenten ansehen. Diese sind eine der

[851]

wenigen Quellen über das Thema der Kontinuität der beiderseitigen Handelsverbindungen.

[852]

Im Register „Fremde Länder n. 108“, welches aus vierzehn Blättern besteht, erfolgt seitens der osmanischen Behörden eine Bestätigung des *fermans* (Privilegs) von Galata 1453. In diesem Fall sogar durch die Person Sultan Ahmets III. Das Dokument ist mit dem 12. November 1715 datiert und in osmanischer Sprache verfasst. Alte Privilegien mussten beim Amtsantritt eines jeden neuen Sultans immer wieder neu bestätigt werden. Damit konnte der osmanische Staat auf diplomatischem Weg Druck auf ausländische Staaten ausüben, wenn es um die Wahrung der Geschäftsinteressen ging.

Der Inhalt des *fermans* lautete sinngemäß, dass sich nach Unterzeichnung des alten Vertrages von

1453 die Freundschaft zwischen den beiden Staaten verringert hätte und sich deshalb auf dem Gebiet des Osmanischen Reiches keine genuesischen Botschafter und Kaufleute befänden. Der neue Vertrag sollte die Freundschaft zwischen den beiden Staaten wieder herstellen und die Handelsbeziehungen neu beleben. Aus diesem Grunde wurde der neue Botschafter, welcher vom Dogen von Genua gesandt wurde, mit Freude empfangen und die Bedingungen des alten *fermans* würden wieder in Geltung treten. Danach folgten zweiundzwanzig Artikel, welche die Einzelheiten festlegen. Inhalte dieser Artikel waren die Wahl eines Konsuls, der den Genueser Geschäftsleuten Schutz vor den osmanischen Behörden bieten würde. In den folgenden vier Artikeln wurden die Zahlung der anfallenden Abgaben, die Freiheit des Handels und die Liste der davon ausgenommenen Waren aufgelistet. Der Zollsatz für genuesische Geschäftsleute wurde mit drei Prozent fixiert. Die Artikel sechs, sieben und acht verboten die Beschlagnahme von Handelsschiffen und die Versklavung der Matrosen. Die folgenden Paragraphen befassten sich mit dem Schutz der Genueser Schiffe in verschiedenen osmanischen Häfen, wenn sie Schiffbruch erlitten hatten oder durch Sturm beschädigt worden waren.

Weiters wurden Verfahrensfragen für die Genueser Konsuln vor den islamischen Gerichten festgelegt. Der Artikel sechzehn beschäftigte sich mit der Rückgabe von Waren an die Erben eines im Osmanischen Reich verstorbenen Kaufmanns und verbot die Einverleibung der Erbmasse in den osmanischen Fiskus. Die Artikel siebzehn, achtzehn und neunzehn handelten vom Schutz der Genuesen vor einem osmanischen Gericht. Sie mussten einen Dolmetscher gestellt bekommen, sie wurden aber verpflichtet, alle ihre Schulden zu begleichen. Die zwei letzten Artikel schützten die Staatsbürgerschaft der Genuesen, welche in der Hauptstadt Istanbul lebten und anerkannten die Ausübung ihrer Religion

In einem anderen Dokument des gleichen Registers wurde die Wahl eines genuesischen Konsuls in Izmir namens Lanfranco Giovi beschrieben und die Handelsprivilegien der Republik Genua aufgelistet. Weiters wurde der Wunsch ausgesprochen, auch in anderen Städten des Osmanischen Reiches neben Istanbul und Izmir genuesische Handelszentren zu eröffnen; es wurden die Städte

[\[853\]](#)

Durazzo in der Adria und Skutari sowie Niederlassungen in Nordafrika erwähnt.

Diese spätere Quelle deutet auf die lang andauernde Kontinuität der kommerziellen Kontakte der Genuesen mit dem Osmanischen Reich hin.

8. EPILOG

Genua hat in vieler Weise als Vorbild oder als Vorläufer für die moderne Idee des freien Kapitalismus und der Marktwirtschaft agiert. Die sprichwörtliche Anpassungsfähigkeit seiner

Kaufleute, die Bereitschaft seiner Gesellschaft, den wirtschaftlichen Argumenten in der Politik immer wieder Vorrang einzuräumen und die Beiträge zur Schaffung einer Weltwirtschaft waren [\[854\]](#) ein historisches Verdienst dieser Stadt.

Der Menschentypus des genuesischen Kaufmanns, der sich nicht nur den Gefahren der Innenpolitik sondern dazu auch noch denen des Überseehandels und der Finanzpolitik aussetzen musste, erscheint heute ebenfalls als Vorläufer des modernen Geschäftsmannes. Er war mit weitem Abstand vor allen anderen italienischen Städten des 15. und 16. Jahrhunderts bereits ein Kosmopolit, ein Unternehmer globalen Zuschnitts, der weit über die Grenzen seiner Stadtmauern hinaus zu denken vermochte. Nicht zuletzt sollte auch das historische Erbe des alten genuesischen Kolonialsystems des 15. und 16. Jahrhunderts für die Entwicklung des gesamten Welthandels unterstrichen werden. Durch die weite Streuung der Besitzungen in *oltremare* war unter den Kaufleuten der ligurischen Metropole ein Gefühl für den Fernhandel und seine Steuerung entstanden, gleichzeitig auch ein Bewusstsein für die Geschäfte mit weit entfernten [\[855\]](#)

Gebieten und die Beherrschung von damit verbundenen Handelstechniken. Dieses Bewusstsein wurde eine Leitidee, nicht zuletzt auch für die Atlantische Expansion Europas. Der unternehmerische Geist dieser frühen Kaufleute war bewundernswert gewesen, ebenso wie [\[856\]](#)

ihre Anpassungsfähigkeit und ihre Sensibilität für mögliche Geschäfte. Soziale Denkweisen für die Angelegenheit der Stadt Genua selbst wurden vielfach nur berücksichtigt, wenn die Basis in Gefahr schien – so erfolgten daher Getreideimporte und Bewirtschaftung dieses Grundnahrungsmittels durch die Behörden weniger aus sozialem Denken, denn aus politischer [\[857\]](#) und geschäftlicher Überlegung.

Es hat den Anschein, als ob die Genuesen schon im 16. Jahrhundert das Bild des Kapitalisten unserer Zeit vorweggenommen hätten, des Erfolgsmenschen, der nur das freie Unternehmertum als Quelle des Wohlstands ansieht, der die freie Bewegung des Kapitals fordert und für den der [\[858\]](#)

Standpunkt des Geschäftsmannes keine Rolle spielt. Es ist dies der Typus eines Menschen, der gar nicht mehr in die Vorstellungswelt des ausgehenden Mittelalters oder der frühen Neuzeit [\[859\]](#) passte und der den Ansichten über die Wirtschaft seiner Zeit weit vorauseilte.

Genua blieb auch im 17. Jahrhundert weiterhin im Levante-handel aktiv, sogar zu einer Zeit, [\[860\]](#) als der Aufstieg des Rivalen Florenz einen starken Konkurrenten schuf. Das Interesse an den

alten Levanteverbindungen war immer noch stark vorhanden. Nach dem Vorbild der holländischen und englischen Ostindienkompanien wurde 1649 die *Compagnia Genovese delle Indie Orientali* gegründet, welcher allerdings kein kommerzieller Erfolg beschieden war. Als sich Genua 1654 durch die Anschaffung von vier Galeonen zum Schutz von Schiffskonvois vom spanischen Militärschutz unabhängiger machte, wurden sogar Pläne geschmiedet, alte Verbindungen nach Izmir und Istanbul neu zu beleben. Allerdings lag das kommerzielle Schwergewicht der Republik bereits vor allem im Handel im westlichen Mittelmeer. Mit dem Niedergang der osmanischen Macht und ihres Reichtums im 17. Jahrhundert ging auch Genuas Funktion als Schlüsselverbindung zwischen Osten und Westen verloren.

ANHANG

Schiffsankünfte der Jahre 1549 bis 1597

1549

[864] Folium	[865] Datum	[866] Ursprung	[867] Schiffstyp	[868] Transporteur
1	Unleserlich	Drapano	grosso nave	unleserlich
2	+ die 9 februarii	Ex Insula Sicilia et Drapano	grosso nave	Jacobo Comagna
3	+ 549 die 15 februarii	Ex Imnos et Limnos	grosso nave	Jacopo Patrizio
4	+ 1549 die 18 februarii	Ex Apulia et Mossana	grosso nave	Jacobo Delmato
5	+ die 21 februarii 549	Ex Pastia et Insula Sicilia et Drapano	grosso nave	Michaele Costa
6	+ die 23 februarii 549	Ex Solanto et Insula Sicilia	K.A.	Lucas Gatarini
6	[869] + ibi 549 die 26 februarii	Ex Monsana et Catani	grosso nave	Jacobus Joani Vinillo

8	+ die 7 martii 1549	Ex Tabarcha	grossa galera	Ioannis Sala di Alagro
9	+ die 2 aprilis	Ex Pastia et Drapano et Insula Sicilia	grosso nave	Nino di Apiroto
9	+ 1549 die 9 aprilis	Ex Nirotra Calabria	grosso nave	Ioannis Carmirini
9	+ die 20 aprilis 549	Ex Apulia et Drapano et Cotrone	grosso nave	Vinzi di Iago Lopa
10	+ 1549 die 20 aprilis	Ex Liburno	caravella	Jacopo di Annella
11	+ 1549 die 20 aprilis	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Ioannis Opi
20	+die 15 aprilis	Ex Palermo	grosso nave	Michaelis Zoragio
22	+ die 16 aprilis	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Julianne Farrani
23	K.A.	Ex Drapano et Insula Sicilia	grosso limbo	Marino Rinno
24	+ die 17 aprilis	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Petrus Vinzi Sachi
24	+ 1549 K.A.	Ex Calari	grosso nave	Ioannis Paros Catalanus
26	+ 1549 die 20 aprilis	Ex Insula Sicilia Napoli et Liburno	grosso nave	Ioannis Pluma
28	K.A.	Ex Taormina et Insula Sicilia	grosso nave	Jacobo Fanoto
28	+ 1549 die 20 aprilis	Ex Mulano et Insula Sicilia	grosso nave	Baptista Amrasio
29	K.A.	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Iacopo Capris

30	+ die 28 aprilis	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Pangrazio di Magdalena
31	+ ibi 1549 primo mayi	Ex Galipoli et Mossana	nave	V. di Allo Catalani
32	+ ibi 1549 primo mayi	Ex Napoli	nave	Ioannis Martinus
36	+ 1549 die 4 may	Ex Taranto et Mossana	grosso nave	Baptista Rossanno nominato Cadano
37	+ die 7 may	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Michaelis Palli
37	+ ibi 1549 die 7 maii	Ex Drapano	grosso nave	Quirlinio Opli
38	+ 1549 die 28 may	Ex Mossana et Napoli	grosso nave	Calino di Albario
39	+ 1549 die 22 may	Ex Tabaricha	grosso nave	Danas di Firenus
41	+ die 29 may 549	Ex Sio	grossa caramusala	Bartolomeo di Casta

42	+ die 5 Junii 549	Ex Drapano et Insula Sicilia	grosso nave	Martinus Danni Bozolo
43	+ 1549 die 7 Junii	Ex Drapano	caravela	Tonio Gastali...?
43	+ die 5 Junii 549	Ex Bastia et Insula Sicilia	grosso nave	Vinzio Bernardo
44	+ 1549 die 27 Junii	Ex Mossana	grosso nave	Dominius Magnolo
45	+ ibi 1549 die 16 julii	Ex Chio et Monsana	grosso nave	Nicolaus Pini Cortini
59	+ die 18 Julii	Ex Drapano	grosso nave	Ioannos Pini
60	+ die 24 Juli	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Bartolomeo Garibaldo

63	+ die 24 Julii 549	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Ciprianno di Pasagrio
65	+ die 7 augusti	Ex Mossana	grosso nave	Marinnus Diodus
66	+ 1549 die 11 augusti	Ex Palermo et Taormina	grosso nave	Quirinio Opli
70	+ 1549 die 30 augusti	Ex Caliar et Palermo	grosso nave	Jacopa Cassino
71	+ ibi 1549 die 2 septembris	Ex Tabarcha et Catania	grosso nave	Demetrio Frinari
74	+ die 11 septembris 549	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Lanzaro Varcharini
103	+ 1549 die 22 septembris 1549	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Iacopo Beapio
111	+ die 23 septembris 1549	Ex Castel maris et Insula Sicilia	grosso nave	Michaelis di Fario
113	+ die 23 septembris 1549	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Baptista Beanchi
115	+ die 9 octobris	Ex Taormina	grosso nave	Tomas Maltaro
116	+ die 10 octobris	Ex Insula Sicilia et Pastia	grosso nave	Vinzi Biranzoli
116	+ die 10 octobris 549	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Michaelis Malachani
117	+ die 11 octobris 549	Ex Mossana	grosso nave	Jacopo Bognasio
120	+ die 13 octobris 549	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Ignazio Lomos
129	+ ibi 1549 die 20 octobris	Ex Taormina	grosso nave	Cipriano Palagio
130	+ die 21 octobris 549	Ex Pastia et Drapano	grosso nave	Juliannus Zabono

131	+ ibi 1549 die 28 octobris	Ex Mossana et Neapoli	grossa caravela	Zinagio Doria
157	+ die 5 novembris 549	Ex Sio	grosso nave	Paulus Nanonnus
161	+ die 7 novembris	Ex Liburno	grosso nave	Pantalomeo Bangalini
166	+ die 22 novembris 549	Ex Patras et Mossana	grosso nave	Ioannis Cardarina
170	+ die 22 novembris 549	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Lanzaro di Antonio
173	+ ibi 549 die 22 novembris	Ex Gulfo Lipanti	grosso nave	Natalio Mirtares
174	+ die 22 novembris	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Dominio Nigro
177	+ die 27 novembris	Ex Palermo	grosso nave	Ioannes Viali
179	+ die 29 novembris 1549	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Dominnus Rufus
184	+ die 17 decembris 549	Ex Corsicha	grosso nave	Michaelis Fario nominatus Figarila
185	+ die 23 decembris	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Rapalinno di Furno
187	+ die 30 decembris	Ex Mossana	grosso nave	Baptista Calinno Albario
189	+ die 30 decembris 549	Ex Caliori	grosso nave	Bapitsta Beanchi

1550

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
191	+ 2 Januarii 1550	Ex Caliori	galera	V. Zinno
192	+ 1550 die 6 Januarii	Ex Mossana	grosso nave	Iacopo Fanoto
194	+ die 27 Januarii	Ex Mossana et Napoli et Roma	grosso nave	Damiano Joannis
195	+ 1550 die 31 Januarii	Ex Drapano et Elba et Caliori	grosso nave	Vinzi Faroni
198	+ 1550 die 2 februarii	Ex Insula Sardinia	grosso nave	Lazario di Simazzili
201	+ ibi die 2 aprilis	Ex Portofino	grosso limbo	Bastiano Soro
201	+ die 9 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Antonio Milanti
201	+ die 10 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Micaelis Janili
202	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
202	+ die 11 aprilis	Ex Liburno	galera	Agosto Cafoloto
203	+ die 13 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Bolognino
203	+ die 17 aprilis 1549 [870]	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Contapani

203	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Mong ? Vigali
203	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Baptista Fillia
206	+ die 19 aprilis	Ex Liburno	grosso limbo	Agripa Cagoloto
206	+ ea die	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
206	+ die 18 aprilis	Ex Pisis	grosso limbo	Ambrosio Capino
206	+ die 19 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazarino Mandriani
207	+ die 20 aprilis	Ex Viaregio	grosso limbo	Ambrosio Pini
207	+ ea die	Ex Pisis	grosso limbo	Ioannis Caliatori
207	+ die 23 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaelis. Barrachini
208	+ die 23 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Giovanni Riparili
208	+ ea die	Ex Liburno	grosso limbo	Pauli Carlo
208	unl.	Ex Sicilia	gfusta	Vigo ?
209	+ die 29 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Simone Frigorota
209	+ die 29 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
210	+ die ea	Ex Trapano	galera	Jacopo Galiari
210	+ die 26 aprilis	Ex Viaregio et Sicilia	grosso limbo	Zossi ?
211	+ die 30 aprilis 549	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Capilli
214	+ die 5 martii	Ex Pisis	grosso limbo	Zuba Antonio
214	+ die ea	Ex Rapalo	grosso limbo	Bartolomeo Figali
214	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Coloti
214	+ die 3 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Capilli
217	+ ibi 549 die 5 februarii	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Coloti
219	+ die 13 februarii	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Mombilli
219	+ ea die	[871] Ex Sipotra	grosso limbo	Andrea Carlipola
219	+ 1549 die 12 februarii	Ex Liburno	grosso limbo	Pauli Carello
219	+ ea die	Ex Liburno	grosso limbo	Cossimo Fani
220	+ die 13 februarii	Ex Cipro	grosso limbo	Adrea Milanti
220	+ die 13 februarii	Ex Pisis et Liburno	galera	K.A.
220	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Capi
220	+ die 13 februarii	Ex Corsica	galera	Luchas Lazarello
220	+ ibi	Ex Liburno	grosso limbo	Sino di Sanani
221	K.A.	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Pini
225	+ die 6 martii 549	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Conti
226	+ ibi 1549 die 8 martii	Ex Santa Margarita	grosso limbo	Ironimo Birtoli
226	+ die 9 martii	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti

227	+ die 9 martii	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Bolognino
227	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Mombilla
230	+ die 12 martii	Ex Liburno	g limbo	Jacopo Camalio

230	+ die 12 martii	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
231	+ die 12 martii 549	Ex Bastia	galera	Josephus Carpi
232	+ die 20 martii	Ex Liburno	grosso limbo	Federico Sapia
232	+ ea die	Ex Cipro	grosso limbo	Damiano Carrono
233	+ die 20 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Contorini
233	+ die 20 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
234	+ die 22 aprilis	Ex Pisis	galera	Enricus Paforini
234	+ die 22 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	K.A.
235	+ die 23 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Labologna
236	+ die 23 aprilis et finis 20	Ex Napoli	galera	Andrea Carloni
236	+ 1549 die ea	Ex partibus orientalibus et Cipro	grosso limbo	Portu Vinzi
236	+ die 23 aprilis	Ex Napoli	grosso limbo	Paulo Figali
236	+ die 23 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Conti
237	+ die 26 aprili	Ex Roma	grosso limbo	G. Saoni
238	+ die 27 aprilis	Ex Liburno	grosso limbo	Andrea Pini
239	+ die 28 aprilis	Ex Pisis	grosso limbo	Pauli Lazarello
239	+ 28 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Tomaso
240	+ die 30 aprilis	Ex Pisis	grosso limbo	K.A.
240	+ die ea	Ex Otranto	grosso limbo	Labaro Mon ?
240	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Mombili
241	+ die 30 aprilis	Ex Pisis et Liburno	galera	Enrico Prato
241	+ die 30 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
242	+ die 29 aprilis	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Pranato
242	+ die 30 aprilis	Ex Liburno	galera	Andrea Cotta
243	+ die 30 aprilis	Ex Calvi	grossa sagatra	Ioannis Calini
253	+ die 29 aprilis	Ex Ostia	galera	Vinzi Lombardi
253	+ die 4 may	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
253	+ die 6 may	Ex Cipro	grosso limbo	Andrea Milanza
254	+ die 7 may	Ex	grosso limbo	Ioannes Birazio
254	+ die 7 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Mongoti Vignoli
255	+ die 8 may	Ex Liburno	grosso limbo	Lazaro Tarabaldi
255	+ die 9 may	E Viaregio	grosso limbo	Ioannes Caprili
256	+ die 9 may 549	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
256	+ die 10 may	Ex Roma	galera	Andrea Saona
258	+ die 15 may	Ex Corsicha	galera	Biroli Forgogioni
258	+ die 17 may	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Conti
259	+ die 17 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Mombilla
259	+ die 17 may	Ex Pisis	grosso limbo	Zuba Fanti
259	+ die 17 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Simmono Frigoroti
260	+ die 20 may	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Malanto
261	+ die 22 may	Ex Apulia	grosso limbo	Ambrosio Pini

261	+ ibi 549 die 23 may	Ex Liburno et Viaregio	grosso limbo	Pauli Rapalo
261	+ die 21 may	Ex Liburno	grosso limbo	Angelo Mograni
261	+ ea die	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Conti
263	+ ibi 1549 die 19 may	Ex Roma	grossa barota	Baptista Filipi
263	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Conti
263	+ ea die	Ex Roma	grosso limbo	Josefus Fichani ?
264	+ die 28 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Mombilla
264	+ 28 may	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
264	+ ea die	Ex Roma	grosso limbo	Costa Frani
265	+ ibi 1549 die 28 may	Ex Sipro	grosso limbo	Vinzi Conti
266	+ ibi die 31 may 549	Ex Cipro	grosso limbo	Lionardo Milanti
266	+ ibi 1549 primo Junii	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Pinni
266	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Spado
267	+ ibi 1549 die 6 Junii	Ex Sipro	grosso limbo	Vinzi Conti
267	+ die ea	Ex Sipro	grosso limbo	Simone Milanti
267	+ die 3 Junii	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Conti
268	+ die 6 Junii	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Mombilla
268	+ die 6 Junii	Ex Roma	galera	Mantigoti ?
269	+ die 12 Junii	Ex Apulia	grosso limbo	And(rea) Pini
269	+ ea die	Ex Apulia	grosso limbo	M.N. ?
269	+ die ea	Ex Sicilia et Pisis	grosso limbo	M ?
269	+ die 7 Junii	Ex Cipro	grosso limbo	G. Capili
270	+ die 12 Junii	Ex Sicilia	grosso limbo	Simmone Frigoroti
270	+ die ea	Ex Neapoli	grosso limbo	Bangrazio Figali
270	+ die ea	Ex Pisis	grosso limbo	Costa Paganni
272	+ die 17 Junii	Ex Roma	grosso limbo	Constantino Saona
272	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
273	+ die ea	Ex Drapano	grossa sagitra	Malfitani Mateo Calini
273	+ die 19 Junii	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
274	+ die 21 Junii	Ex Liburno	grosso limbo	Joannes Eodoroti
274	+ ea die	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopus Mazuoli
275	+ ibi 25 Junii 549	Ex Sipro	grosso limbo	Lionardo Milanti
275	+ ibi 1549 die 25 Junii	Ex Pisis	grosso limbo	Miroli Staganni
276	+ die 28 Junii	Ex Pisis	grosso limbo	E Ristani
276	+ die 2 Julii 549	Ex Sicilia	grosso limbo	Simmone Frigoroti
277	+ die 4 Julii	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo. Milanti
277	+ die 5 Julii	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
278	+ die 8 Julii	Ex Sicilia et Viaregio	grosso limbo	Andrea Lupio

278	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaelae Barrachini
278	+ die 8 Julii	Ex Viaregio	galera	Bastiano Frigoni
278	+ die 11 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	M.Vignoli
278	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Vignoli
278	+ die ea	Ex Catania	grosso limbo	Paulo Scalfi
279	+ die 13 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Lanzaro. Mandrani
279	+ die 15 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannis Salani Millia
279	+ die 12 Julii	Ex Pisis	grosso limbo	Michaelae Paganini
279	+ die 10 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Baptista Colo
279	+ ibi die 11 Julii	Ex Viaregio	grosso limbo	K.A.
280	+ die 15 Julii	Ex Cipro	grosso limbo	Federico Castagmani
280	+ die 16 Julii	Ex Pisis	grosso limbo	Castagmani
280	+ die 15 Julii	Ex Liburno et Pisis	grosso limbo	Bastiani Cristo
280	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
281	+ die 16 Julii	Ex Cipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
281	+ die 17 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	K.A.
281	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Leonelli Varingo
281	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
282	+ die 23 Julii	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
282	+ die 19 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Cammilio
282	+ ibi die 15 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelae Capili
282	+ die 23 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Pini
283	+ die 24 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Lazaro Zachario
283	+ die 23 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Leonardo Milanti
284	+ die 26 Julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Baptista Contoroti
285	+ ibi 1549 die 29 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Bartolo Costagama
285	+ ibi die 26 Julii	Ex Liburno	grosso limbo	Trimbonio Sitagma

286	+ die 29 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Vinzi Tranari
286	+ die 29 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelis Capili
286	+ die ea	Ex Pisis	grosso limbo	Leonardo Fani
287	+ die 30 Julii	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelis Capili
287	+ K.A.	Ex Sipro	grosso limbo	Vinzi Trapari
288	+ die ea	Ex Liburno	grosso limbo	Baptista Gilardi Saona
288	+ die 2 augusti	Ex Viaregio	grosso limbo	Lanzaro Mondriani
288	+ ibi 1549 die 2 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Vinzi Tramiani
288	+ die 2 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelis Capili
289	+ die 8 augusti	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Andrea Mazzuoli
289	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Palanto Caroni
289	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Tarasari
289	+ die ea	Ex Pisis	grosso limbo	Jacopo Bigoti

289	+ ibi 5 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelis Capili
290	+ die 8 augusti	Ex Napoli	grosso limbo	Ioannis Andrea Frigoroti
290	+ die 12 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Andrea Saoni
290	+ die ea	Ex Pisis	grosso limbo	Michaelis Pagarini
290	+ die 7 augusti 549	Ex Viaregio	grosso limbo	Enricus Castario
290	+ die 7 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelis Capili

290	+ die 8 augusti	Ex Sicilia	grosso limbo	Tonio Canasili
291	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Bartolomeo Vinzi
291	+ ibi 1549 die 12 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Michaelis Capili
292	+ die ea	Ex Sipro	grosso limbo	Tomaso Muno
293	+ die 19 augusti	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaele Judo
294	+ die 23 augusti	Ex Viaregio	galera	Enricus Colaro
294	+ die 26 augusti	K.A.	galera	Maximo Obra
294	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Federico Amamalio
294	+ die 23 augusti	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Andrea Mozzarili
294	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Galanti Caponi
295	+ die 27 augusti	Ex Sipro	grosso limbo	Bartolomeo Vinzilio

1551

Folium	Datum	Ursprung	Schiff	Transporteur
75	+ die 19 februarii	Ex Sio et Palermo	grosso nave	Baptista Lomellini
78	unl.	Ex Sio	grosso nave	Hironimus di Franno
106	+ 5 Junii 551	Ex Sio	grosso nave	Ioannes Opi
108	+ ibi 1551 die 9 Junii	Ex Sio	grosso nave	Bernardo Gazi
109	+ ibi 1551 die 11 Junii	Ex Sio	grosso nave	Vinostro Blanci
110	+ ibi 1551 die 11 Junii	Ex Chio	grosso nave	Tsaronis Parapagno
116	+ 1551 die 12 Junii	Ex Sio et Mossana et Palermo	grosso nave	Baptista Beanchis
120	+ die 25 Junii 551	Ex Liburno	grosso nave	Stephano Tomasio
122	+ die 23 Junii	Ex Corsica	grosso nave	Jacobi Justiniani
122	+ 1551 die 15 Julii	Ex Tabarica	grosso nave	Baptista Calvinus Albario
126	+ 1551 die 30 Julii	Ex Sio	K.A.	Barinno Tomasio
128	+ 1551 die 31 Julii	Ex Sio et Mossana	K.A.	Ipolito Agulionnus
138	+ die 3 augusti	Ex Mossana	grossa trirema	Vigono Anzzi
143	+ 1551 die 3 septembris	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Simone Morsello
164	+ 1551 die 5 septembris	Ex Insula Sicilia et Cefalo	grosso nave	Cristophoro Bardi
170	+ 1551 die 9 septembris	Ex Palermo et Insula Sicilia	grosso nave	Georgus Sabatinno

176	+ 1551 die 11 septembris	Ex partibus orientalibus et Mossana	grosso nave	Masimo de Paulo
198	+ 1551 die 17 septembris	Ex Mossana	grosso nave	Paulus Blasio
207	+ die 5 octobris 1551	Ex Tabarica	grosso nave	Stephanus Calbario
211	+ 1551 die 22 Decembris	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Franciscus de Costa
212	+ 1551 die 24 Decembris	Ex Mossana	grosso nave	Georgius Patro

1552

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
218	+ die primo Januarii	Ex Trapano et Palermo	grosso nave	Vignolo Saffa
223	+ die 2 Januarii	Ex Taormina et Insula Sicilia	grosso nave	Ioannes Pistino
226	+ die 2 Januarii	Ex Insula Sicilia	caravella	Ioannis Baptista Braganta
226	+ die 4 Januarii	Ex partibus orientalibus et Napoli	K.A.	Florino de Mirolo

227	+ die 4 Januarii	Ex Sio et Liburno	grosso nave	Masimo Faro et Ignazio Sancha
229	K.A.	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Dionisio Modri
242	K.A.	Ex partibus orientalibus et Mossana	grosso nave	Ioannis Tomasio
242	+ die 21 Februarii	Ex Drapano et Insula Sicilia	grosso nave	Andrea Castilioni
243	+ die 22 Februarii	Ex Mossana	grosso nave	Carolus Magnolo
265	+ die 11 Februarii	Ex Cipro	grosso limbo	Andrea Capri
266	+ die 13 Februarii	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
266	+ die 18 Februarii	Ex Cipro	grosso limbo	Bartolomeo Milanti
267	+ die 19 Februarii	Ex Napoli	grossa barcha	Enrico Antinori
268	+ die 25 Februarii	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
270	+ die 26 Februarii 1552	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capilla
270	+ ibi 1552 die 28 Februarii	Ex Roma	grosso limbo	Bartolomeo Nonno
270	+ die 29 Februarii	Ex Pisis	galera	Lazaro Massili
271	+ die 2 martii	Ex Pisis	grosso limbo	Enrico Costa Brachini
272	+ die 3 martii	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
275	+ die 5 martii	Ex Bonifacio	grosso limbo	Francesco Mario
275	+ ibi 1552 die 6 martii	Ex Cipro	grosso limbo	MichaelisCapili
277	+ die 9 martii	Ex Sicilia	grosso limbo	Vinzi Bartolo

278	+ die 10 martii	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
279	+ die 10 martii	Ex Pisis	grosso limbo	Bartolomeo Caronna
282	+ die 16 martii	Ex Roma et Liburno	grosso limbo	Lucius Pini
282	+ die 16 martii	Ex Sicilia	grosso limbo	Simone Frigoroto
283	+ die 16 martii 552	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
285	+ die 18 martii 552	Ex Sicilia	grosso limbo	Gustiniano di Zonso
285	+ die 20 martii	Ex Liburno	grosso limbo	Bastiano Zammari
285	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
286	+ die 29 martii 1552	Ex Civitate Vechia	galera	Andrea Fanoto
286	+ die 29 martii 1552	Ex Plombino	galera	Calignano Rufo
286	+ die ea	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capilli
289	+ die 6 aprilis 552	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
290	+ die 6 aprilis 1552	Ex Sicilia	grosso limbo	Bartolomeo Coloti
291	+ die 7 aprilis 1552	Ex Pisis	grosso limbo	Jacopo Sipro
291	+ die ea	Ex Pisis	galera	Lucius Magnus Lano
294	+ die 9 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazaro Modrani
294	+ die 10 aprilis 552	Ex Cipro	grosso limbo	Lazaro Milanti
294	+ ibi 1552 die 13 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannes Marius Casati
297	+ die 20 aprilis 1552	Ex Roma	galera	Bartolomeo Sorba Monsili
297	+ ibi 1552 die 21 aprilis	Ex Sicilia	grosso limbo	Laurentius Mandirani
299	+ die 29 aprilis	Ex Portovenere	K.A.	Stephano Sapulo
299	+ die 29 aprilis	Ex Pisis	grosso limbo	Paulus Carello
300	+ ibi 1552 die 30 aprilis	Ex Viaregio	barcha	Francescus Mandrani
300	+ ibi 1552 die primo mayi	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
300	+ die 2 may	Ex Cipro	grosso limbo	Bartolomeo Vinzilio
301	+ die 2 may	Ex Liburno	grosso limbo	Michaelis Barrachini
301	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazaro Mazotti
304	+	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capilli
304	+ ibi 1552 die 11 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Joannes Marius Coloti
306	+ die 20 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Ioannes Bolognini
307	+ ibi 1552 die 21 may	Ex Cipro	grosso limbo	Simone Milanti
307	+ die 27 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazaro Mazotto
308	+ die 27 may	Ex	grosso limbo	Ioannes Barbiroti
309	+ die 30 may	Ex Sicilia	grosso limbo	Bartolomeo Coloti
311	+ die 6 junii	Ex Cipro	grosso limbo	Andrea Baroni
312	+ die 11 junii	Ex Roma	barcha	Baptista Podio
312	+ ibi 1552 die 11 junii	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacobi Moronili
312	+ die 12 junii	Ex Pisis	grosso limbo	Andrea Coloto
312	+ die 13 junii	Ex Roma	grosso limbo	Ioannes Costa Sipro
317	+ die 30 junii	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Zibilla
317	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Ioannes Baptista Cavi
319	+ die 6 Julii 552	Ex Civitate Vechia	galera	Tomasio Bonasoli
319	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Bartolomeo Vinzilio

320	+ die 10 julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Palanti Pazzoni
320	+ ibi 1552 die 12 julii	Ex Sicilia	grosso limbo	Baptista Coloti
322	+ die 15 Julii 552	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaelae Barrachini
322	+ die 24 Julii 1552	Ex Mossana	frigata	Nardi Colli Panna
326	+ die 31 july 1552	Ex Pisis	galera	Jacobo Carbono
331	+ die 19 augusti	Ex Liburno	grosso limbo	Mateo Rinno Rapallo
332	+ ibi 1552 die 22 augusti	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Saponi
332	+ die 25 augusti 552	Ex Liburno	grosso limbo	Pauli Malanti
334	+ 27 augusti	Ex Liburno	galera	Ioannes Baptista Barello
334	+ ibi die 27 augusti	Ex Sicilia	grosso limbo	Mombili Jacobo
338	+ die 12 septembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Bombilla Sicilia
339	+ die 19 septembris	Ex Liburno	grosso limbo	Paulus Capili
339	+ die ea	Ex Viaregio et Sicilia	grosso limbo	Ioannes Marcus Forenso
340	+ die 23 septembris	Ex Cipro	grosso limbo	Michaelis Capili
341	+ die 5 octobris 1552	Ex Pisis	grosso limbo	Andrea Lanato
342	+ die 6 octobris	Ex Cipro	grosso limbo	Vinzi Vatonio
342	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Bartolomeo Colloti
342	+ die 9 octobris	Ex Liburno	grosso limbo	Antonio Gotino
343	+ 1552 die 12 octobris	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazaro Moroti
345	+ die 27 octobris	Ex Liburno	grosso limbo	Michaelis Frigoroti
345	+ die 28 octobris	Ex Liburno	grosso limbo	Angelus Ramalio
345	+ ea die	Ex Pisis	grosso limbo	Bartolomeo Baroto
345	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Capini
346	+ die 30 octobris	Ex Sicilia	grosso limbo	Mongoti Vignoli
347	+ die 2 novembris 1552	Ex Pisis	grosso limbo	Pauli Rapalo
347	+ die ea	Ex Sicilia	limbo	Lazaro Modriani
348	+ die 7 novembris	Ex Roma	galera	Rolando Zonga
348	+ die 9 novembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Andrea Bombilla
349	+ die 10 Novembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazaro Mazoni
349	+ die 12 novembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Simone Bolognini
350	+ die 14 novembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Ioannes Michaelae Coloti
352	+ die 19 novembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Bartolomeo Coloti
354	+ ibi 1552 die 21 novembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacobi Conti Sipro
354	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaelae Barachini
356	+ die ea	Ex Roma	galera	Jacobo Batta
357	+ ibi 1552 die 2 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Bombila Sicilia
358	+ die 5 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Lazaro Magotti
358	+ die ea	Ex Viaregio	galera	Jacopo Bissoti
358	+ die 7 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Bartolomeo Coloti
359	+ die 10 decembris	Ex Viaregio	grosso limbo	Andrea Zombasili
360	+ die 7 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Francesus Camalio
362	+ die 10 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Simone Frigoroti

362	+ die 11 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaele Barrachini
363	+ die 12 decembris	Ex Pisis	grosso limbo	Pauli Capilo
363	+ die ea	Ex Viaregio	grosso limbo	Paulus Garibaldo
364	+ ibi 1552 die 15 decembris	Ex Pisis	grosso limbo	Andrea Camagno
364	+ ibi 1552 die 17 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	Palanta Pironi
366	+ die 17 decembris	Ex Viaregio	galera	Jacobo Cosimo Pastorino
366	+ die 18 decembris	Ex Spetia	grosso limbo	Tsamali Pastorino
366	+ ibi 1552 die 20 decembris	Ex Neapoli	grosso limbo	Francesco Figala
366	+ ibi 1552 die 22 decembris	Ex Pisis	barcha	Baptista Grossi
366	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Michaele Barrasini
369	+ die 23 decembris	Ex Sicilia	grosso limbo	unl.
369	+ die 24 decembris	Ex Pisis	grosso limbo	Francisco Bissoti
369	+ die ea	Ex Liburno	galera	Gueraldo Geraldini Saona
370	+ die 28 decembris	Ex Viaregio	grosso limbo	Andrea Capili
370	+ die ea	Ex Sicilia	grosso limbo	Jacopo Mozarili

1558

Nummer	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
K.A.	+ die 9 februarii	Ex partibus orientalibus et Drapano et Pallermo	grosso nave	Martinus di Botino
K.A.	+ die 23 februarii	Ex partibus orientalibus	grosso nave	Nicolaus Andrea Capronnus
K.A.	+ die 9 martii	Ex Calgari et Mossana et Liburno	grosso nave	Petrus Angelus Farollas
15	+ die 4 aprilis	Ex Mossana et Liburno	grosso nave	Gulielmo Anselmo
21	+ 1558 die 8 aprilis	Ex Sicilia et Napoli	grosso nave	Paptista Comagna
K.A.	+ die 8 aprilis	Ex Mossana et Napoli	birota	Angelus Calvi
K.A.	+ die 12 may	Ex partibus orientalibus	K.A.	Lucas Zammigi
28	+ die 14 may	Ex Apulia et Mossana	grosso nave	Tomaso Feroza
33	+ 1558 die 22 may	Ex Mossana	galera	unl.

34	+ die 28 may	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Magnus Archibaldo
54	+ 1558 die 19 junny	Ex Drapano	caramusale	Vatorini Colini
56	+ 1558 die 2 augusti	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Gislardo Petros
60	+ 1558 die 11 augusti	Ex Sio et Mossana	grosso nave	Angelo Casanatio
70	+ 1558 die 8 septembris	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Ironimus Pastorius
71	+ 1558 die 13 septembris	Ex Palermo et Mossana	grosso nave	Paulus Lanzarus
72	+ 1558 die 14 septembris	Ex Napoli et Mossana	grosso nave	Julius Bonafanto
73	+ 1558 die 13 octobris	Ex Napoli et Mossana	galera	Angelus A ?
75	+ 1558 die 17 octobris	Ex Napoli et Insula Sicilia	gallera	Anselmus Digo
95	+ 1558 die 26 novembris	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Ioannis Angelus Forrostino
247	+ 1558 die 7 may	Ex Cipro	grosso nave	Lombarcdo Jorga
299	+ 1558 die 24 novembris	Ex Spetia	grosso limbo	Francisus Scinolli
303	+ 1558 die 27 nnovembris	Ex Sipro	grosso nave	Baptista Lezzori
308	+ 1558 die 8 decembris	Ex Sipro	grosso nave	Joannis Vinzio Anzario
308	+ 1558 die 10 decembris	Ex Sipro	grosso nave	Jacopo Lanni

1562

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
128	+ ibi 1562 die 22 junny	Ex Drapano	grosso nave	Antonius Zondinus
123	+ 1562 die 11 aprilis	Ex Neapoli et Mossana	gallera	Joannes Angelus Batti
133	+ ibi 1562 die 3 julii	Ex Neapoli et Liburno	grossa galeota	Pasquale di Pono
144	+ ibi 1562 die primo augusti	Ex Drapano	grosso nave	Franciscus Ziffonnus
147	+ ibi 1562 die 3 augusti	Ex Taormina	grosso nave	Antonius Inoglio

149	+ die 23 augusti	Ex Calia	grosso nave	Stephanus Cerna
101	+ ibi 1562 die primo septembris	Ex Mossana	grossa triremista	Maximus Zolla et Dominianus Tsirono
133	+ ibi 1562 die 5 septembris	Ex Pannermo	grosso nave	Paulus Milanto
145	+ ibi 1562 die 7 septembris	Ex Drapano	grosso nave	Julius Alfinus sive Josephus Costa
146	+ ibi 1562 die 13 septembris	Ex Agrigentum	grosso nave	Ioannes Palamotta
151	+ ibi 1562 die 20 septembris	Ex Liburno	sagitra	Thomas Zolla
152	+ ibi 1562 die 23 septembris	Ex Drapano	grosso nave	Agustinnus Lombardinnus
153	+ ibi 1562 die 27 septembris	Ex Neapolis	grossa trirema	Ioannes Barabattus
170	unl.	unl.	galera	Marcus Dallarino
172	+ 1562 die 13 aprilis	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Jacopo Angelo Pina
173	+ 1562 die 7 januarii	Ex Napoli et Palermo Sicilia	K.A.	Lorento Birano
180	+ 1562 die 8 may	Ex Drapano	grosso nave	Jacopo Paliono
184	+ 1562 die 23 junny	Ex Chio et Mossana	grosso nave	Michaelis Zagannis
191	+ 1562 die 30 junny	Ex Napoli et Liburno	grosso nave	Nicolaus Stefano
205	+ 1562 die 12 aprilis	Ex Bastia	galera	Franco Angelio
223	+ 1562 die 13 aprilis	Ex Napoli et Mossana	grosso nave	Lorenzo Bruno
246	+ 1562 die 13 aprilis	Ex Sipro	galera	Ioannis Spratio
265	+ 1562 die 14 februarii	Ex Sipro	grosso nave	Ironimo Canno
265	+ 1562 die 15 februarii	Ex Sipro	grosso nave	Franciscus Lona
266	+ 1562 die 3 aprilis	Ex Cipro	grosso nave	Ioannis Ferario
267	+ 1562 die 23 aprilis	Ex Cipro	grosso nave	Franciscus Sta ?
268	+ die 3 junny 1562	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Paulus Sitta
271	+ 1562 die 5 junii	Ex Cipro	grosso nave	Jacopo Costa
273	+ 1562 die 7 junii	Ex Napoli et Palermo	grosso nave	Lorenzo Bruno
275	+ 1562 die 10 jully	Ex Bastia et Insula Sicilia	grosso nave	Iacopo Angelio
278	+ die 17 jully 1562	Ex Sicilia	grosso nave	unl.

279	+ 1562 die 22 juli	Ex Napoli et Palermo et Monsana	K.A.	Lorento Bruno
280	+ 1562 die 8 may	Ex Drapano	nave	Iacopo Galioto
283	+ 1562 die 23 may	Ex Chio et Mossana	grosso nave	Michaelis Vinzi
285	K.A.	Ex Liburno	limbo	Armando di Nino
285	+ ea die	Ex Sicilia	limbo	B ?
291	+ 1562 die 25 may	Ex Napoli et Liburno	grosso nave	Nicolaus di Tifono

296	+ 1562 die 24 may	Ex Trapano	K.A.	Bartolomeo Capi
K.A.	+ 1562 die 13 july	Ex Monsana et Palermo	grosso nave	K.A.
283	+ 1562 die 23 july	Ex Chio et Monsana	grosso nave	Angelo Armino
291	+ 1562 die 30 jully	Ex Napoli et Liburno	galera	Nicolaus Tomaso de Defono
301	+ 1562 die 30 jully	Ex Sipro	grosso nave	Francesco Malanti
306	+ 1562 die 14 februarii	Ex Cipro	grosso nave	Ioannis Nino
306	+ die ea	Ex Cipro	K.A.	Iacopo Sofira
306	+ die 21 februarii 1562	Ex Sicilia et Mossana	K.A.	Tomaso Cafini
346	+ 1562 die 3 aprilis	Ex Apulia	grosso nave	Jacopo Contini
351	+ 1562 die 23 decembris	Ex Sipro	grosso nave	Ioannes Farano

1581

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
2	+ ibi 1581 die 9 januarii	Ex Civitate Vechia	grosso nave	Ioannis Mario Zamanas
3	+ 1581 die 2 februarii	Ex Bastia et Drapano	grosso nave	Nicolaus Scribinus
4	+ 1581 die 21 aprilis	Ex Apulia	grosso nave	Ioannis Mamaro
5	+ 1581 die 20 marzii	Ex Neapolis et Civitas Votala	sagitra	Paulus Catro
7	+ 1581 die 10 aprilis	Ex Mossana	sagitra	Alexander Faris
8	+ 1581 die 23 aprilis	Ex Civitate Vechia et Liburno	grosso nave	Franciscus Andrea Magnollo

9	+ 1581 die 22 mayi	Ex Taormina et Insula Sicilia	sagitra	Paulus Boramus
11	+ 1581 die 30 mayi	Ex Liburno	grossa galeona	Costas Antibo
23	+ 1581 die 10 aprilis	Ex Palermo	grosso nave	Jacobus Bartolomeo Salvatorio
26	+ 1581 die 8 aprilis	Ex Pannormo	grosso nave	Stephanus di Nicolaio di Zufro
28	+ 1581 die 11 aprilis	[872] Ex Pannormo	grossa galeona	Anzulinus Zonzitus
29	+ 1581 die 22 aprilis	Ex Pastia	grosso nave	Paulus Vassatus
30	+ 1581 die 5 may	Ex Trapano et ex Mossana	gsagitra	Pompeus Ludovici
37	+ 1581 die 7 may	Ex unl.	galera	Jacobus Dalabro
54	+ 1581 die 10 may	Ex Pastia et Napoli	grosso nave	Nicolaus Palogros
55	+ ibi 1581 die 10 may	Ex Taormina et Napoli et Liburno	grosso nave	Antonius Ineglia
69	+ 1581 die primo Junii	Ex Sicilia et Liburno	grosso nave	Ioannes Curzio
82	+ ibi 1581 die 22 Junii	Ex Drapano	grosso nave	Antonius Zenobus
84	+ ibi 1581 die primo july	Ex Pastia	grossa galera	Nicolaus Tarabola
84	+ 1581 die primo july	Ex Palermo	grosso nave	unl.
84	+ ibi 1581 die 3 july	Ex Neapoli et Liburno	grossa galeota	Pasquale Dapono
85	+ 1581 die 5 july	Ex Palermo	galera	Andrea Casato
89	+ 1581 die 4 jully	Ex Neapoli	galera	unl.
94	+ 1581 die primo augusti	Ex Drapano	grosso nave	Franciscus Griffonus
97	+ 1581 die 4 augusti	Ex Tabaricha	grosso nave	Antonius Zanfio
98	+ die 23 augusti 1581	ex Calari	grosso nave	Stephanus Terna
101	+ ibi 1581 die primo septembris	Ex Mossana	grossa triremista	Maximus Zulla
138	+ 1581 die primo septembris	Ex Palermo	grosso nave	Paulus unl.
145	+ 1581 die 7 septembris	Ex Drapano	grosso nave	Julii Alfinus sive Josphus Costa
146	+ ibi 1581 die 13 septembris	Ex Agrigento	grosso nave	Ioannes Palamotta
151	+ ibi 1581 die 23 septembris	Ex Liburno et Calabria	grosso nave	Thomas Cotta

152	+ ibi 1581 die 23 septembris	Ex Drapano	grosso nave	Augustinus Lombardinus
153	+ his 1581 die 27 septembris	Ex Neapoli	grossa proia	Ioannes Barabattus
160	+ 1581 die 30 septembris	Ex Palermo et Pastia	grosso nave	Antonnius Palagros
161	+ ibi 1581 die 19 octobris	Ex Palermo et Taorminia	grosso nave	Ioannes Zado
167	+ 1581 die 13 novembris	Ex Palermo et Liburno	grosso nave	Stefanus de Rado
169	+ ibi 1581 die 14 novembris	Ex Taormina	grosso nave	Radus Balogroso
181	+ ibi 1581 die 22 novembris	Ex Palermo	grosso nave	Ioannes Simon Monsa
181	+ ibi 1581 die primo decembris	Ex Mossana	grosso nave	Ioannes Zatto
193	+ ibi 1581 die 15 decembris	Ex Liburno	grosso nave	Mateo Bastiano

1582

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
196	+ 1582 die 22 februarii	Ex Sipro	grosso nave	Ioannis Zacharia Casabianchi
203	+ die 15 may	Ex Sipro	grosso nave	Bernardino Mario
204	+ die 18 mayi	Ex Sipro	grosso nave	Jacopo Millanti
206	+ 1582 die 30 may	Ex Sipro	grosso nave	Christoforo Capillo
216	+ 1582 die 5 may	Ex Rapallo	grosso nave	Cipriano Costa
226	+ 1582 die 6 may	Ex Tabarca	grosso nave	Niro Blanco
227	+ 1582 die 7 may	Ex Sipro	grosso nave	Lazaro Millanti
261	+ 1582 die 21 jully	Ex Sipro	grosso nave	Bartholomeo Risto
262	+ 1582 die 29 july	Ex Sipro	grosso nave	Pasquale Daporo
269	+ die 11 augusti	Ex Neapoli	grosso nave	Pasquale Cappa
276	+ 1582 die 15 augusti	Ex Palermo	grosso nave	Andrea Casari
278	+ 1582 die 24 augusti	Ex Neapoli	grosso nave	unl.
279	+ 1582 die 26 augusti	Ex Sipro	grosso nave	Baptista Millanta

281	+ 1582 die 2 septembris	Ex Sipro	grosso nave	Andrea Vignollo
285	+ 1582 die 23 septembris	Ex Sipro	grosso nave	Christophoro Capillo
306	+ ibi 1582 die 28 novembris	Ex Sicilia	grosso nave	Andrea Vignollo
309	+ ibi 1582 die 8 decembris	Ex Sicilia	grosso nave	unl.
320	+ 1582 die 8 decembris	Ex Sipro	grosso nave	Christophoro Capillo
385	+ ibi 1582 die 11 decembris	Ex Pastia	grosso nave	Georgius Palanota
387	+ ibi 1582 die 14 decembris	Ex Pastia	grosso nave	Banas Steffano
388	K.A.	Ex Cattanea et Mossana et Drapani	grosso nave	Andreas Zomrotus
393	+ 1582 die 19 decembris	Ex Drapano	grosso nave	Ioannes Paniroto
395	+ ibi 1582 die 19 decembris	Ex Otranto et Liburno	grosso nave	Ioannis Andrea Zossolora

1586

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
1	+ 1586 die 6 may	Ex Drapano	grosso nave	Julius Gozi Ragusanus
2	+ 1586 die 12 may	Ex Taormina	grosso nave	Jacobus Lostratus
3	+ 1586 die 13 may	Ex Sicilia	grosso nave	Jacobus de Blasio
4	+ 16 may	Ex Drapano	grosso nave	Josefus Folestri
5	+ 1586 die 16 may	Ex Palermo	grosso nave	Ioannes Nicolo Grande
10	+ die	Ex Mossana et Liburno	grosso nave	Giovanni di Portoferraio
12	+ 1586 die 20 augusti	Ex Taormina	grosso nave	Conradus Zamagna
23	+ die 30 augusti	Ex Sicilia	grosso nave	unl.
27	+ 1586 die 16 septembris	Ex Ragusa	grosso nave	Marcus de Nicolo
30	+ die 17 septembris	Ex Sicilia	grosso nave	Franco Fiali
30	+ 18 septembris	Ex Sicilia	grosso nave	Steffanus Forte
33	+ die 28 septembris	Ex Sicilia	grosso nave	Lazarus Mattalo

38	+ 1586 primo octobris	Ex Pastia	grosso nave	Gasparo de Vico
39	+ 1586 die 9 octobris	Ex Pastia et Palermo	grosso nave	Paulus de Ioannis
44	+ 1586 die 8 octobris	Ex Palermo	grosso nave	Stephano de Stephano
47	+ 1586 die 20 octobris	Ex Palermo	grosso nave	unl.
50	+ 1586 die 21 novembris	Ex Trapano et Sicilia	grosso nave	Alessandro Prodanelas
52	+ 1586 die 23 novembris	Ex Palermo	nave	Panfilio Costa
72	+ 1586 die 23 novembris	Ex Palermo	grosso nave	P ?
80	+ 1586 die 8 decembris	Ex Napoli	grosso nave	unl.
96	+ 1586 die 3 decembris	Ex Portofino	grosso nave	Jacobo Cafferrati
143	+ die 5 iulii	Ex Sipro	grosso nave	Alexandro Zenalio

1589

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
1	+ 1589 die 17 februarii	Ex Calia	galera	Mateo Nanoto
2	+ die 27 februarii	Ex Calia	grosso nave	unl.
3	+ 1589 die 16 martii	Ex Panormo	grosso nave	Ioannis Nigru
unl.	+ die 20 aprilis	Ex Liburno	grosso nave	Paulo Iacopo Marciano
unl.	+ die 20 aprilis	Ex Liburno	galera	Andrea Anselmo
unl.	K.A.	Ex Mossana et Liburno	grosso nave	Veligrano Maltea
10	+ 1589 die 19 aprilis	Ex Liburno et Cartagena	grosso nave	Franco Franchi Iacopus
unl.	+ 1589 die 26 aprilis	K.A.	K.A.	K.A.
unl.	+ die 20 iunii	Ex Sicilia	grosso nave	Peregrinum Anselmus
12	+ die 23 iunii 1589	Ex Cartagena	K.A.	Honoratus Foda

14	+ die 8 augusti	Ex Drapano et Napoli	grosso nave	Paulus Camazini
15	unl.	Ex Palermo et Trapano	grosso nave	Joannes Angelus
unl.	+ die 17 augusti	Ex Palermo	grosso nave	Franco Bensuni
20	+ 1589 die 17 augusti	Ex Eubea	grosso nave	Jacobo Mateo di Salassio
20	+ 1589 die 7 septembris	Ex Monsana et partibus orientalibus	grosso nave	Darius Filoto
24	+ 1589 die 7 septembris	Ex Liburno	galera	Bartolomeo Palamo
40	+ 1589 die 20 septembris	Ex Neapoli	grosso nave	Enricus di Neapoli
42	+ 1589 die 23 septembris	Ex Drapano et Neapoli	galera	Marinus Sauly
42	+ 1589 die 11 octobris	Ex Syracusa	grosso nave	Andrea Copini
42	unl.	Ex Panormo et Napoli	galera	Joannis Silvius Calda
46	+ 1589 die 12 novembris	Ex Mossana	grosso nave	Bartolomeo Aparini
58	+ die 24 novembris	Ex Sicilia et Napoli	grosso nave	Paulus Negroni
58	+ die 25 novembris	Ex Sicilia et Siracusa	birotra	Dominicus Blanchini
59	+ 1589 die 24 novembris	Ex Sicilia	grosso nave	Ioannes Costa
unl.	+ ea die	Ex Sicilia	grosso nave	Enricus Justinus
60	unl.	Ex Monsana et Neapoli	grosso nave	Joannis Angelus An ?
67	+ 1589 die 24 novembris	Ex Agrigento	grosso nave	Domenicus Blanchini
70	unl.	Ex Sicilia	grosso nave	Nazario Caro

1590

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Transporteur
unl.	+ 1590 die primo januarii	unl.	unl.	unl.
unl.	+ 1590 die 5 februarii	Ex Mossana et Napoli	galera	Lazaro Caboni
66	+ die 3 januarii	K.A.	K.A.	K.A.
K.A.	+ die 5 februarii	K.A.	galera	Lanzaro Caboni
K.A.	+ die 13 februarii	Ex Tabarca	grosso nave	Lanzaro Cabra

K.A.	+ 1590 die 15 februarii	Ex Civitate Vechia	grosso nave	Jacopo Bagnara
K.A.	+ ea die	Ex Sicilia	grosso nave	Matheo Bozenti
K.A.	+ ea die	Ex Sicilia	grosso nave	Franco Nissarelo
K.A.	+ die 19	Ex Palermo	grosso nave	Jacobo Pinni
149	+ die 27 februarii	Ex Viaregio	grosso nave	E ?
K.A.	+ die 4 martii	Ex Liburno et Sicillia	grosso nave	Michaele Sugano
K.A.	+ die 17 martii	Ex Napoli	grosso nave	Andrea Morino
103	+ die 5 aprilis	Ex Sipro	grosso nave	Constantinus Malana
108	+ die 17 aprilis	Ex Sipro	grosso nave	Pofano Capella
K.A.	+ ea die	Ex Sicilia	grosso nave	Bartolomeo Vignolo
109	+ die 20 aprilis	Ex Bastia	grosso nave	Lucius Campolo
K.A.	K.A.	Ex Sipro	grosso nave	Etoro Capello
K.A.	+ die 26. aprilis	Ex Civitate Vechia	grosso nave	Bartolomeo Bassigone
K.A.	die 26 aprilis	Ex Sipro	grosso nave	Bartolomeo Malanta
K.A.	K.A.	Ex Sipro	grosso nave	Pofforo Capello
K.A.	K.A.	Ex Neapoli	unl.	unl.
K.A.	+ die 29 aprilis	Ex Bastia	grosso nave	Alfredo Alassio
K.A.	+ ea die	Ex Neapoli	grosso nave	Anselmo Dragoto
K.A.	K.A.	Ex Agrigento	K.A.	Eusebio Alba
140	K.A.	Ex Neapoli	K.A.	K.A.
K.A.	+ die 20 septembris	Ex Neapoli	grosso nave	Enricus unl.
K.A.	+ die 23 septembris	Ex Drapano et Napoli	galera	Marius Sauly
K.A.	+ die 11 octobris	Ex Syracuse	grosso nave	Andrea Capini
K.A.	K.A.	Ex Palermo et Napoli	galera	Ioannis Silvius Calda
K.A.	12 novembris	Ex Mossana	grosso nave	Bartolomeo Aparini

1597

Folium	Datum	Ursprung	Schiffstyp	Tranporteur
2	+ 1597 die 28 marty	Ex Calari	grosso nave Sta Isabel	Jacobo Bonaventa
2	+ 1597 die 10 aprilis	Ex Neapoli	grosso nave	Antonio de Pino
2	K.A.	Ex Pastia et Napoli	K.A.	Baptista Miraiolo
K.A.	+ 1597 die 6 may	Ex Calari et Palermo	grosso nave Sta Trinitate	Lazaro Vinito

K.A.	+ 1597 die 9 may	Ex Tabarica	grosso nave	Cipriano Zanfilus
10	+ 1597 die 12 may	Ex Viaregio et Insula Sicilia	grosso nave	Lanzaro Cafferini
K.A.	K.A.	Ex Siracusa et Insula Sicilia	grosso nave	Moro di Andrea
13	+ 1597 die 12 Junny	Ex Neapoli	grosso nave	Michaelae di Regni
17	+ 1597 die 8 augusti	Ex Calari	grosso nave	Castagna Annziari
18	+ 1597 die primo septembris	Ex Mossana et Napoli	grosso nave	Ioanni Pontifico
19	+ 1597 die primo septembris	Ex Messina et Napoli	grosso nave	Federico Sinno
45	+ 1597 die 16 septembris	Ex Mossana et Palermo	grosso nave	Bartolomeo de Cofario
53	+ 1597 die 20 septembris	Ex Trapano	grosso nave	Franco Laprosa
54	+ 1597 die 20 septembris	Ex Agrigento	grosso nave Sto Francesco	Jacopus Vachalini
55	+ 1597 die 29 septembris	Ex Palermo	grosso nave Sta Anunziata	Domenico Blanchi
58	+ 1597 die 8 novembris	Ex Palermo et Liburno	grosso nave Sta Trinita	Antonio Villar Cattalani
60	+ 1597 die 10 novembris	Ex Calari	grosso nave La Trinita	Franciscus Sinforo
61	+ 1597 die 26 novembris	K.A.	galeone Sto Michaelis	Paulo Lamenzini
65	+ 1597 die 15 decembris	Ex Palermo et Emilia	nave	Gabriele Iacobino Catalanno

1598

Folium	Datum	Ursprung	Ursprung	Transporteur
67	+ 1598 die 8 januarii	Ex Sicilia	grosso nave Sto Jacobo	Jacobo Antonnus
68	+ 1598 die 9 Januarii	Ex Sicilia	grosso nave St. Paulus	Bastiano Canni

71	+ 1598 die 18 januarii	Ex Sicilia	grosso nave	Bartolomeo Aronni
96	+ die 15 februarii 1597 [873]	Ex Sicilia	grosso nave	Gennatio Venturino
97	+ 1597 die 15 februarii	Ex Neapoli	grosso nave	Ruffo Battista
97	+ 25 februarii	Ex Rapallo	grosso nave	Ioannes Andrea Bruno
150	+ die 26 februarii	Ex Liburno et Portovenere	grosso nave	Michaelis Marino
152	+ 1597 die 7 februarii	Ex Portofino	galera	Iacopo Costa
155	+ die 19 martii	Ex Liburno et Portovenere	grosso nave	Iacopo Fabbrone
160	+ die 20 martii	Ex Mossana et Portovenere	grosso nave	Vinzi Longini
166	+ die 2 aprilis	Ex Sicillia	galera	Gennatio Venturino
167	+ 12 aprilis	Ex Insula Sicilia	grosso nave	Iacopo Lardio
167	+ die 4 aprilis	Ex Napoli	grosso nave	Ioannes Marani
172	+ die 19 aprilis	Ex Portovenere	galera	K.A.
172	+ die 22 aprilis	Ex Liburno	K.A.	K.A.
173	+ die 26 aprilis	Ex Sipro	grosso nave	Vinzi Carigo
174	+ die 27 aprilis	Ex Liburno et Insula Sicilia	grosso nave.	Petrus Iafono
182	+ die 10 may	Ex Sicillia	grosso nave	Gennatio Venturino
182	+ die 12 may	Ex Otranto et Solanto	K.A.	Ennio Lanzarini
191	+ die 4 junny	Ex Bonifacio et Portofino	grosso nave	Andrea Brandi
		Ex Sicillia	K.A.	Tiborio Carferinno
192	+ die 5 Junii	Ex Pisis	galera	Francesco Mingati
198	+ die 16 junny	Ex Sicilia	grosso nave	Paulus Capello
199	+ die 12 july	Ex Calari	grosso nave	Cipriano B ?
202	+ die 20 july	Ex Liburno et Sicilia	grosso nave	Jacopo Argana
228	+ die 13 augusti	Ex Sicilia	grosso nave	Tiberio Caliganno
229	+ die 14 augusti	Ex Liburno et Portovenere	grosso nave	Paulus Trapani
248	+ die 24 septembris	Ex Napoli et Portovenere	grosso nave	Michaelis Foggia
249	+ die 27 septembris	Ex Neapoli	grosso nave	Paulus Sartino
249	+ 30 septembris	Ex Liburno et Sicilia	grosso nave	Paulus Biafino
272	+ die 29 novembris	Ex Sicilia et Viaregio	grosso nave	Iacobo Rufio Vanzini

282	+ die 11 decembris	Ex Mossana	grosso nave	Vittorio Leggati
292	+ die 22 decembris	Ex Liburno et Sicilia	grosso nave	Domenicus Forgea
293	+ die 30 decembris	Ex Liburno et Sicilia	grosso nave	Baptista Bino

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

AHR – American Historical Review

ASG – Archivio di Stato di Genova

ASGCO – Archivio di Stato di Genova, Caratorum Orientis

ASCG – Archivio di Stato Comunale di Genova

AS – Archivio dei padri del Comune, Archivio Segreto di
Genova

AFISA – Annali della fondazione italiane per la storia
amministrativa

ASLSP – Atti della Società Ligure di Storia Patria

BSOAS – Bulletin of the School of Oriental and African
Studies

CSFS – Collana storica di Fonti e Studi

EHR – English Historical Review

GSSL – Giornale storico e letterario della Liguria

JAOS – Journal of the American Oriental Society

JEEH – Journal of European Economic History

ÖOH – Österreichische Osthefte

RHES – Revue d'Histoire Économique et Sociale

RSO – Rivista degli Studi Orientali

UBW – Universitätsbibliothek Wien

WZKM – Wiener Zeitschrift für die Kunde des Morgenlandes

QUELLENVERZEICHNIS

Ungedruckte Quellen

Archivio di Stato di Genova

AS 2169 Lettere Ministri Constantinopoli 1556 bis 1565

AS 2170 Lettere Ministri Constantinopoli 1566

AS 2571 Lettere Ministri Constantinopoli 1668

Carati Orientis, Pandetta 18 D, Sala 38, Nr. 1474 B bis 1483 B

Carati Maris, Pandetta 18 D, Sala 14, Nr. 1404 bis 1839

Universitätsbibliothek Wien

Atlas Ptholemei, Ioannes Ernst IV. Novembris 1490, III. 138.242

Atlas Abraham Ortelius, Antdorff 1580, III. 258.365

Gedruckte Quellen

- ARGENTI Philip R., *The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island 1346 – 1566* (Cambridge 1958), Vols. I. – III.
- ARGENTI Philip R., *Cius Vincta or the Occupation of Chios by the Turks (1566) and their Administration of the Island (1566 – 1912)*, Cambridge 1958, Vol I. – III.
- BABINGER Franz, *Die Aufzeichnungen des Genuesen Iacopo de Promontorio über den Osmanenstaat um 1475*, ed. Franz Babinger, Bayrische Akademie der Wissenschaften, Philosophisch – Historische Klasse Sitzungsberichte, Jahrgang 1956, München 1957, Band VIII.
- BABINGER Franz, *Hans Derschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinasien (1553/55)*, München und Leipzig 1923.
- BADOER Giacomo, *Il libro dei conti di Giacomo Badoer, Costantinopoli 1436 – 1440*, 3 vol. In: *Il nuovo Ramusio*, Roma, Libreria dello Stato 1956.
- BALARD Michel, *Notai Genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberta di Sambuceto (11 ottobre 1296 a 23 giugno 1299)*, CSFS 39 (Genova 1983).
- BERENGO Andrea, *Lettres d'un marchand vénitien, Andrea Berengo 1553 – 1556*, ed. Ugo Tucci, Paris 1957.
- BOJOVIC Boško I. , *Raguse (Dubrovnik) et l'Empire ottoman (1430–1520). Les actes impériaux ottomans en vieux serbe de Murad III. et Selim I^{er}*, Paris 1998.
- BROQUIÈRE, Bertrandon de la, *Le voyage d'Outremer de Bertrandon de la Broquière*, ed. C. Schefer (Paris 1892).
- CIASCA Raffaele, *Istruzioni e relazioni degli ambasciatori Genovesi*, vol. *Spagna 1494 – 1617*, Roma 1957.
- DONAVER Federico, *Storia di Genova. Narrata alla gioventù ed al popolo*, Genova 1890.
- DORINI Umberto e BERTELÉ Tommaso ed., *I libri dei Conti di Giacomo Badoer (Costantinopoli 1436 – 1440)* Roma 1956.
- FABRIS Maria Pia Pedani ed.: *I "Documenti Turchi" dell'archivio di stato di Venezia. Con l'edizione dei registi d'Alessio Bombaci*, Roma 1994.

- FLEET Kate, The Treaty of 1387 between Murad I. and the Genoese, BSOAS 56 (1993), pp. 13 – 33.
- GIOFFRÈ Domenico, Lettere di Giovanni da Pontremoli mercante genovese 1453 – 1459, Genova 1982.
- HEERS, J. Le livre de comptes de G. Piccamiglio, homme d'affaires génois, 1456–9. École Pratique des Hautes Études, section 6, Centre des Recherches Historiques – Affaires et Gens d'Affaires 13, Paris 1959.
- INALCIK Halil, Sources and Studies of the Ottoman Black Sea –The Customs Register of Caffa 1487 – 1490, Harvard 1995.
- KRAELITZ, Edler von Greifenhorst, Friedrich. Osmanische Urkunden in türkischer Sprache aus der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts. Beitrag zur osmanischen Diplomatie von Friedrich Kraelitz, Wien 1921.
- LISCIANDRELLI P., Trattati e negoziazioni politiche della Repubblica di Genova (958 – 1791). Regesti ASLI, n.s. I (LXXV) 1960.
- MACHIAVELLI, Niccolò, Erörterungen über die erste Dekade des Titus Livius, übersetzt von W. Grützner, Berlin 1871.
- MUSSO, G.G., Navigazione e commercio genovese con la Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova, (sec. XIV – XV) con appendice documentaria a cura di Maria Silvia Jacopino, Roma 1957.
- PHILIPPIDES Marios, Byzantium, Europe and the Early Ottoman Sultans 1373 – 1513. An Anonymous Greek Chronicle of the Seventeenth Century (Codex Barberinus Graecus 111), Translated and Annotated by Marios Philippides, New Rochelle – New York 1990.
- ROCCATAGLIA A., L' "Officium Robarie" della Comune di Genova (1394 – 1397), II. Vol., Genova 1989 – 1993.
- ROVERE A., a cura di, Documenti della Maona di Chio, secolo XIV. – XVI., Genova 1979. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria, No. XIX., Genova 1999.
- STEINGRESS Norbert Karl, Die Korrespondenz der Republik Genua mit ihren Gesandten am Kaiserhof (1564 – 1566), Dissertation Wien/Corato (1), 2001.
- STIERLE Karlheinz, Petrarca. Fragmente eines Selbstentwurfs. Essay, Wien 1998.

ENZYKLOPÄDIEN UND HILFSMITTEL

Enzyklopädien

- ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, Estratto dal Volume II. della Guida Generale degli Archivi di Stato Italiani, Roma 1983.
- DER NEUE BROCKHAUS, BAND I – VI., Leipzig 1937.
- ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, 24 Vol., Chicago – London – Toronto 1962.
- ENZYKLPOÄDIE DES ISLAM. Geographisches, ethnographisches und biographisches Wörterbuch der muhammedanischen Völker. Vier Bände und ein Ergänzungsband. Leiden – Leipzig 1913 – 1938.
- THE ENCYCLOPEDIA OF ISLAM, Bosworth, Donzel, Lewis and Pellat eds. Vol. V. Khe – Mahi, Leiden 1986.
- Adel Theodor KHOURY/Ludwig HAGEMANN/Peter HEINE, Islam Lexikon A–Z. Geschichte, Ideen, Gestalten, 3 Bde., Freiburg 1991.
- LANGENSCHIEDS TASCHENWÖRTERBUCH Türkisch, Berlin, München, Leipzig, Wien, Zürich, New York 1993.
- NAHOST–PLOETZ, Geschichte der arabisch–islamischen Welt zum Nachschlagen, Würzburg 1987.
- NORTH Michael, Von Aktie bis Zoll. Ein historisches Lexikon des Geldes, München 1951.
- SPANIEN PLOETZ, Die Geschichte Spaniens und Portugals zum nachschlagen, Klaus–Jörg Rühl Hrsg., Würzburg 1993.

Hilfsmittel

- ATLAS DES GELDES. Historische Karten und Münzen vom Altertum bis in die Neuzeit, Zürich 2003.
- BATTAGLIA Salvatore, Grande Dizionario della Lingua Italiana, 12 vol., Torino 1977.
- BATTISTI Carlo et ALESSIO Giovanni, Dizionario etimologico italiano, Firenze 1954.
- CONTRERAS Alonso de, Derrotero Universal del Mediterráneo, Manuscrito del siglo XVII, Malaga 1996.
- DUDZUS Alfred und KÖPKE Alfred, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995.
- EDLER Florence, Glossary of Medieval Terms of Business: Italian Series 1200 – 1600, Cambridge Mass. 1934, reissued New York 1970.
- FELLONI G., L'archivio della Casa di San Giorgio di Genova (1407–1805) ed il suo ordinamento, Atti della Società Ligure di Storia Patria, Genova 1984.
- GUIDA GENERALE DEGLI ARCHIVI DI STATO ITALIANI, 4 vol. A – Z, vol. II F–M,

Genova, Rom 1983.

HINZ W. Islamische Maße und Gewichte, umgerechnet ins metrische System, Leiden/Köln 1970.

HOEPLI Ulrico (Manuale Hoepli), Lexicon Abbreviaturarum A. Capelli, Dizionario d'Abbreviature Latine ed Italiane, Milano 1967.

LICATESE Antonia, Stoff- und Seidenbezeichnungen im mittelalterlichen Italien. Dissertation 1989 an der Universität Saarland.

TRAPP Wolfgang, Kleines Handbuch der Maße, Zahlen, Gewichte und Zeitrechnung, Stuttgart 1992.

UNGER Richard, The Tonnage of Europe's Merchant Fleets 1300 – 1800, The American Neptune, Fall 1992, pp. 247 – 61.

WÜSTENFELD/MAHLER, Vergleichstabellen zur muslimischen und iranischen Zeitrechnung mit Tafeln zur Umrechnung orient-christlicher Ären, neu bearbeitet von W. Spuler, Wiesbaden 1961.

VITALE Vito, Diplomatici e Consoli della Repubblica di Genova, Genova 1934 –42.

LITERATUR

ABU – LUGHOD, Janet L., Before European Hegemony, The World System AD 1250 – 1350, Oxford 1989.

ACUN Fatma, Ottoman Administrative Priorities: Revenue Maximisation in the Province of Karahisar-i •arki. In: Acta Viennensia Ottomanica, Wien 1999, S. 7 – 22.

ALASTOS Doros, Cyprus in History – A Survey of 5.000 Years, London 1955.

ALONGE Roberto et al., Hrsg., Il tramonta del rinascimento. In: Storia della società italiana, Milano 1987.

ANATRA Bruno e MANCONI Francesco, a cura di, Sardegna, Spagna e stati italiani nell'età di Filippo II, Calari 1999.

APPLEBY J., Economic Thought and Ideology in Seventeenth Century England, Princeton 1978.

ARBEL Benjamin, L'eredità genovese a Cipro, 1464 – 1571. In: Oriente ed Occidente – fra medioevo ed età moderna, Studi in onore di Geo Pistarino, ed. Laura Balletto, Genova 1997.

ARBEL Benjamin, Shipping and Toleration: The Emergence of Jewish Ship owners in the Early Modern Period. In: Mediterranean Historical Review, Vol. 14, Nr. 1, June 1999, S. 71.

ARRIGHI Giovanni, The Long Twentieth Century, London and New York 1994.

ASHTOR Eliyahu, East – West Trade in the Medieval Mediterranean, London 1986.

ASHTOR Eliyahu, A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages, London

1976.

ASHTOR Elayihu, *Levant Trade in the Later Middle Ages*,
Princeton 1983.

ATTALI Jacques; *Les juifs, le monde et l'argent. Histoire économique du peuple juif*, Paris 2002.

AYMARD Maurice, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVIe siècle*, Paris SEVPEN 1960.

BACQUÉ–GRAMMONT, Jean Louis, *Les Ottomans, les Safavides et leurs voisins*, Istanbul 1987.

BAECK Louis, *The Mediterranean Tradition in Economic Thought*, London and New York 1994.

BALARD Michel, *La Romanie génoise (XIIe début du XVe siècle)*, ASLSP n.s. 18 (92), fasc. I., Bibliothèque des Écoles françaises
d'Athènes et de Rome 235, Genoa and Paris 1978.

BALARD Michel, *La mer Noire et la Romanie génoise XIIIe–XVe siècles*, London 1989.

BALARD Michel, *Les orientaux a Caffa au XVe siècle*. In: *Byzantinische Forschungen*, Internationale Zeitschrift für Byzantinistik XI., 1987.

BALLETTO Laura, *Liber Officii Provisionis Romanie (Genova 1424 –1428)*, Genova 2000.

BALLETTO Laura ed., *Oriente ed Occidente fra medioevo ed età moderna*, Studi in onore di Geo Pistarino, Genova 1997.

BALLETTO Laura, *Notazioni genovesi nella storia di Cem Sultano*. In: *Studi in memoria di Teofilo Ossian di Negri*, Genova 1986.

BARCELÓ Pedro, EDELMAYER Friedrich, GUICHARD Pierre, HEROLD – SCHMIDT Hedwig, KLEINMANN Hans – Otto, MARTÍN Martin José L. SCHMIDT Peer, WINDLER Christian, Hg. Peer SCHMIDT, *Kleine Geschichte Spaniens*, Stuttgart 2002.

BASSO E., *Genova: un impero sul mare*, Cagliari 1994.

BEIN Wilhelm, *Die Kapitulationen*, Doktorarbeit Wittenberg 1916.

BELDICEANU Nicola, *Le monde ottoman des Balkans 1402 – 1566. Institutions, société, économie*, Londres 1976.

BENVENUTI Gino, *Le repubbliche marinare, Amalfi, Pisa, Genova e Venezia*, Roma 1989.

BENVENUTI Gino, *Storia della Repubblica di Genova*, Milano 1997.

BERKTAY, Halil und FARQHI Suraiya eds. *New Approaches to State and Peasant in Ottoman History*, London 1992.

BEROV L., *Changes in Price Conditions in Trade between Turkey and Europe in the 16th – 19th Centuries*, EB X., (2 – 3), S. 168 – 78.

- BIAGONI Marco, I corsari barbareschi contro Genova e il Levante Ligure, sec. XVI. – XVII., La Spezia 2001.
- BIEGMANN H. Nicolaas, The Turco–Ragusan Relationship According to the Firmāns of Murad III. (1575–1595). Extant in the State Archives of Dubrovnik, The Hague–Paris 1967.
- BOCCARDI Piero e DI FABIO Claro ed., El siglo de los Genoveses e una lunga storia d'arte e splendori nel Palazzo dei Dogi, Ausstellungskatalog Genua 2000, Palazzo Ducale.
- BONARDI Camerani, Contribuito alla storia di trattati commerciali fra la Toscana ed i Turchi, Archivio storico italiano 371, Firenze 1939.
- BRAGADIN M.A., Le repubbliche marinare, La Spezia 1989.
- BRAUDEL Fernand, Sozial– und Wirtschaftsgeschichte des 15.– 18. Jahrhunderts, 3 Bände, München 1990.
- BRAUDEL Fernand, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II., Band I – III, Frankfurt 1998.
- BRAUDEL Fernand, Modell Italien 1450 – 1650, Stuttgart 1991.
- BRAUDEL Fernand, DUBY Georges, AYMARD Maurice – Die Welt des Mittelmeers. Zur Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen, Frankfurt 1990.
- BRENNIG Heribert R., Der Kaufmann im Mittelalter, Pfaffenweiler 1993.
- BROWN Harry Bates, Cotton, New York and London 1938.
- BRUMMETT Palmira, Ottoman Sea power and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery, Albany 1993.
- BRYNE E. H., Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Cambridge 1930.
- CALEGARI M. et al., Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo. In: Miscellanea storia ligure II, serie nuove I, Genova 1972.
- CAMPODONICO Pierangelo, Andrea Doria, Genova 1997.
- CAMPODONICO Pierangeli, Navi e marinai genovesi nell'età di Cristoforo Colombo, Genova 1991.
- CARDINI Franco, Europa und der Islam. Geschichte eines Missverständnisses, München 2000.
- CARO Georg, Genua und die Mächte am Mittelmeer 1237 – 1311, Scientia Verlag Aalen 1967, Neudruck der Ausgabe Halle 1895.
- CARTER F. W., Dubrovnik (Ragusa): A Classic City–State, London and New York 1972.
- CHIAUDANO Mario, Mercanti genovesi nel secolo XX, Ricerche storiche ed economiche in memoria di Corrado Barbagallo, vol. II., Napoli 1970.
- CIASCA Raffaele, a cura di, Istruzioni e relazioni degli ambasciatori genovesi, vol. primo, Spagna 1494 – 1617, Roma 1951.

- ÇIZAKÇA Murat, Price History and the Bursa Silk Industry. A Study of Ottoman Industrial Decline 1550 – 1650. In: Huri ISLAMO•LU–INAN ed., The Ottoman Empire and the World Economy, Cambridge 1987, S. 247.
- CIPOLLA/BORCHART Europäische Wirtschaftsgeschichte, 5 Bde. Stuttgart – New York 1983.
- CIPOLLA Carlo, Guns, Sails and Empires. Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400 – 1700, New York 1965.
- CIPOLLA Carlo, Die Odyssee des spanischen Silbers. Conquistadores, Piraten, Kaufleute, Berlin 1996.
- CLOT André, L'Égypte des mamelouks. L'Empire des esclaves (1250 – 1517), Paris 1999.
- COLES Paul, The Crisis of Renaissance Society. Genoa 1448 – 1507. In: Past and Present 11, London 1957.
- COOK M.A. ed., Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day, London 1970.
- COSTANTINI Claudio, La Repubblica di Genova, Torino 1986.
- COSTANTINI Claudio, La Repubblica di Genova nell'età moderna, Torino 1978.
- DALLEGGIO d'Alessio, Traité entre les Génois de Galata et Mehmet II., 1.6.1453, Echos d'Orient 39, Paris 1942.
- DARLING Linda T., Revenue Raising and Legitimacy, Collection and Finance Administration in the Ottoman Empire 1560–1660, Leiden – New York – Köln 1996.
- DAY John, Money, Finance on the Eve of Merchant Capitalism, Oxford 1999.
- DELUMEAU Jean, L'alun de Rome XVe – XIXe siècles, École Pratique des Hautes Études 6, Centre de Recherches Historiques, Ports – Routes – Trafiques 13, SEVPEN Paris 1962.
- DELUMEAU Jean, L'Italie de la Renaissance à la fin du XVIII siècle, Paris 1974 et 1997.
- DE NEGRI T.O., Storia di Genova, Milano 1968.
- DÉSZY Josef, Alaun, Macht und Monopol im Mittelalter, Wien 1999.
- DONAVER Federigo, La storia della Repubblica di Genova I – II, Genova 1913 e 1980.
- DORIA Giorgio e PIERGIOVANNI Paola Massa, a cura di, Il sistema portuale della Repubblica di Genova, Atti della Società Ligure di Storia Patria, vol. XXVII, Genova 1988.
- DUCELLIER Alain, Byzanz – Das Reich und die Stadt, Paris 1990.
- DUCELLIER Alain, Voies et produits du commerce balkanique après la chute de Constantinople: Les routes terrestres. Byzantinische Forschungen, Internationale Zeitschrift für Byzantinistik Band XVII, Amsterdam 1991, pp. 5 – 24.
- DUCELLIER Alain, Note sur les intérêts génois en mer Adriatique. In: Oriente e Occidente fra medioevo ed età moderna, a cura di Laura BALLETTTO, Genova 1997.

- DUMLER Helmut, Venedig und die Dogen, Düsseldorf & Zürich 2001.
- EDELMAYER Friedrich und LANDSTEINER Erich Hrsg. Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess, Sammelband Wien 2001.
- EDELMAYER Friedrich, Maximilian II., Philipp II. und Reichsitalien. Der Streit um das Reichslehen Finale in Ligurien, Stuttgart 1988.
- EDELMAYER Friedrich Hrsg., Die Korrespondenz der Kaiser mit ihren Gesandten in Spanien, Band I., Briefwechsel 1563 – 1565, Wien 1997.
- EDELMAYER Friedrich, Söldner und Pensionäre. Das Netzwerk Philipps II. im Heiligen Römischen Reich, München 2002.
- EPSTEIN, Steven A., Genoa and the Genoese 958 – 1528, Chapel Hill and London 1996.
- EPSTEIN Steven A., Speaking of Slavery, Ithaca and London 2001.
- FABRIS Maria Pia ed., I documenti "Turchi" nell'archivio di stato di Venezia, Roma 1994.
- FAROQHI Suraiya, Kultur und Alltag im Osmanischen Reich, München 1995.
- FAROQHI Suraiya, Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire, Variorum, Aldershot 1997.
- FAROQHI Suraiya, Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (about 1560 – 1830). In: WZKM 71 (1979), S.153 – 175.
- FAVREAU–LILLE Marie–Louise, Genua und das Reich am Ausgang des Mittelalters. In: Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna, a cura di Laura BALLETTTO, Genova 1997.
- FELDBAUER Peter und MORRISSEY John, Venedig 800 – 1600. Wasservögel als Weltmacht, Wien 2002.
- FELDBAUER Peter, LIEDL Gottfried, MORRISSEY John, Hrsg., Von der mediterranen zur atlantischen Expansion, Wien 1999.
- FELLONI G., Popolazione e case a Genova nel 1531 – 35. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria, N.S. IV, fasc. II, Genova 1964.
- FERRO Gaetano, The Genoese Cartographic Tradition and Christopher Columbus, Roma 2001.
- FINLAY Moses I./SMITH Denis Mack/DUGGAN Christopher, Geschichte Siziliens und der Sizilianer, München 1989.
- FISHER Sydney Nettledon, The Foreign Relations of Turkey 1481 – 1522. Urbana, University of Illinois Press, 1948.
- FLEET Kate, European and Islamic Trade in the Early Ottoman State. The Merchants of Genoa and Turkey, Cambridge 1999.
- FLEET Kate, Ottoman Grain Exports from Western Anatolia at the End of the Fourteenth

Century, JESHO 40, 3 (1997), S. 283 – 293.

FLEET Kate, The Treaty of Murad I. and the Genoese. In: BSOAS, London 1989.

FLETCHER Stella; Renaissance Europe 1390 – 1530, Harlow, Essex 2000.

GABRIELI, Francesco, Geschichte der Araber, aus dem Italienischen von E. Kümmerer, Stuttgart 1963.

GABRIELI Francesco ed., Mohammed in Europa. 1300 Jahre Geschichte, Kunst und Kultur, München 1983

GATTI Luciana, Costruzioni navali in Liguria fra il XV e XVI secolo. In: Studi di storia navale, Henri Bresc Ed., Giunti 1975.

GEORGOPOULU Maria, Venice's Mediterranean Colonies. Architecture and Urbanism, Cambridge 2001.

GIOFFRÈ Domenico, Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV, CSFS 11, Genova 1971.

GIOFFRÈ Domenico, Il commercio d'importazione genovese alle luci dei registri del dazio (1495 – 1537). In: Studi in onore d'A. Fanfani, Roma 1962, p. 6.

GIOFFRÈ Domenico, Gênes et les foires de change, Paris 1959.

GIURESCU C., The Genoese and the Lower Danube in the XIIIth and XIVth centuries. In: JEEH Vol.5, Nr. 3, 1967.

GRENDI Edoardo, La repubblica aristocratica dei Genovesi, Bologna 1987.

DE GROOT A.H., The Organization of Western European Trade in the Levant, 1500 – 1800. In: L. Blussé and F. Gaastra eds., Companies and Trade, Leiden 1981.

GROSSI – BIANCHI L. – POLEGGI E., Una città portuale nel Medioevo: Genova nei secoli X – XVI, Genova 1979.

GUERDAN René, François Ier, Paris 1976.

GÜCER Lütfi, Le Commerce intérieur des céréales dans l'Empire ottoman pendant la seconde moitié du XVIe siècle, Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l'Université d'Istanbul, Istanbul 1953, S. 1 – 26.

HAMDANI Abbas, The Ottoman Response to the Discovery of America and the New Route to India. Journal of the American Oriental Society 101, pt. 3 (1981), pp. 323 – 330.

HARDING, Richard, Sea power and Naval Warfare 1650 – 1830, London 1999.

HEERS Jacques, Gênes au XVe siècle, Activité économique et problèmes sociaux, Paris 1961.

HEERS Jacques, Les barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée XIVE – XVIe siècle, Paris 2001.

HEERS Jacques, Il commercio nel Mediterraneo al fine del secolo XIV e nei primi anni del XV, Archivio storico italiano 93 (1955).

- HEERS, Marie Louise, Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Age, Revue d'Histoire Économique et Sociale 32, Paris 1954.
- HESS Andrew C., The Evolution of the Ottoman Sea borne Empire in the Age of Discoveries 1453 – 1525. In: American Historical Review LXXV, Number 7, December 1970.
- HEYD William, Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age, Vol. I - II, Amsterdam 1959.
- HEYD William, Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente I – II, Venezia 1936.
- HOCQUET Jean Claude, Ships, Sailors and Maritime Activity in Constantinople (1463 – 1450). In: JEEH 3, Nr. 30, 2001.
- HOURANI Albert, A History of the Arab Peoples, London 1991.
- HOWARD Frank, Segel – Kriegsschiffe 1400 – 1860, Koblenz 1989.
- IFRA Georges, Die Zahlen – Die Geschichte einer großen Erfindung, Frankfurt – New York 1992.
- INALCIK Halil, The Ottoman Empire – The Classical Age 1300 –1600, London 1973.
- INALCIK Halil and QUATAERT Donald, An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300 – 1914, Cambridge 1994.
- IRBEC Yusuf Ziya, Die geistigen Determinanten des Wirtschaftslebens im Osmanischen Reich, Doktorarbeit an der Wirtschaftsuniversität Wien 1986.
- SLAMO•LU–•NAN Huri, ed., State and Peasant in the Ottoman Empire. A Study of Peasant Economy in North–Central Anatolia during the Sixteenth Century. In: •slamo•lu – •nan ed., World Economy.
- JACOBY David, Trade, Commodities and Shipping in the Medieval Mediterranean, Aldershot 1997.
- JENKINS David, The Cambridge History of Western Textiles, Cambridge 2003.
- JIRE•EK C., Die Bedeutung Ragusas in der Handelsgeschichte des Mittelalters, Wien 1899.
- JORGA Nicolae, Geschichte des Osmanischen Reiches, Band 1 – 5, Gotha 1908 – 1913.
- KEDAR Benjamin, Merchants in Crisis: Genoese and Venetian Men of Affairs and the Fourteenth Century Depression, New Haven – London 1976.
- KELLENBENZ Hermann Hrsg., Fremde Kaufleute auf der iberischen Halbinsel, Wien 1970.
- KIRK Thomas Allison, Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, Baltimore 2005.
- KNITTLER Herbert, Europas Wirtschafts – und Handelsräume. In: Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess, Friedrich EDELMAYER, Erich LANDSTEINER, Renate PIEPER Hg., München 2001.

- KORTEPETER Max C., Ottoman Imperialism during the Reformation, London 1973.
- KREKI• Bariša, Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages, London 1980.
- KRIEDTE Peter, MEDICK Hans, SCHLUMBOHM Jürgen, Industrialisierung vor der Industrialisierung, Göttingen 1977.
- KULISCHER Josef, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, Band I, Das Mittelalter, Oldenburg – München – Wien 1965.
- KUROWSKY Franz, Genua aber war mächtiger. Geschichte einer Seemacht, München 1983.
- LANE Frederic C. and MÜLLER C. Reinhold, Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice, Vol. I, Coins and Moneys of Account, Baltimore 1985.
- LEITNER Wilhelm, Byzantion – Konstantinopel – Istanbul. Ein Beitrag zur Genesis der „Stadt am Goldenen Horn und Bosporus“ unter besonderer Berücksichtigung der Raum– und Funktionsordnung mit drei Skizzen, Graz 1970.
- LEROY–BEAULIEU P., De la colonisation chez les peuples modernes, Paris 1874.
- LEVY Avigdor, Jews, Ottomans, Syracuse N.Y. 2002.
- LEWIS Bernhard, The Muslim Discovery of Europe, New York 1982.
- LEWIS Bernard, Der Untergang des Morgenlandes, Bergisch Gladbach 2002.
- LICATESE Antonia, Stoff– und Seidenbezeichnungen im mittelalterlichen Italien, Dissertation Saarbrücken 1989.
- LINGUA Paolo, Andrea Doria, Basiano (Milano) 1984.
- LOBERO Antonio, Memorie storiche della banca di San Giorgio, Genova 1865.
- LOCK Peter, The Franks in the Aegean 1204 – 1500, London and New York 1995.
- LOPEZ Roberto, The Commercial Revolution of the Middle Ages, Cambridge 1976.
- LOPEZ Roberto, Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo, Genova 1996.
- LOPEZ Robert, MISKIMIN Harry and UDOVICH Abraham, England to Egypt, 1350 – 1500. Long Term Trends and Long–Distance Trade. In: Cook ed. Economic History, pp. 93 – 128.
- LUZZATO Gino, An Economic History of Italy. From the Fall of the Roman Empire to the Beginning of the 16th Century, London 1961.
- LYBYER A.H., The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade. In: The English Historical Review 30 (1915), p. 577 - 588.
- MAGALHAES–GOTINHO Vitorino, L'économie de l'empire portugais au XVe et XVIe siècles. Ports – routes – trafic, Paris 1969.
- MALMATE N., Della storia del porto di Genova dalle origine all'anno 1892, Genova 1982.

- MANFRONI Camillo, Le relazioni fra Genova, l'Impero Bizantino e i Turchi. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria vol. XXVI/II, fasc. III, Genova 1898.
- MANFRONI Camillo, Storia della marina italiana. Dal trattato di Ninfeo alla caduta di Costantinopoli, Livorno 1902, vol. I.
- MANFRONI C., Storia della marina italiana. Dalla caduta di Costantinopoli alla battaglia di Lepanto, Roma 1897, vol. II.
- MARENGO E. et al., Il Banco di San Giorgio, Genova 1911.
- MARINO John A., Pastoral Economics in the Kingdom of Naples, Baltimore 1988.
- MAURO Frédéric, Le XVI^e siècle européen. Aspets économiques, Paris 1970.
- MARX Anna Vanini ed., Trasporti e sviluppo economico: secoli XIII –XVIII, Firenze 1986.
- MARZAHN Peter y OTTE Enrique, El imperio genovés 1522 – 1556, pp. 265–74. In: Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale. Atti del convegno – Genova, 1 – 6 ottobre 1990, Atti della Società Ligure di storia patria, n.s., vol. XXXI (CV), fasc. 1.
- MAJOROS Ferenc – RILL Berndt, Das Osmanische Reich 1300 – 1922. Die Geschichte einer Großmacht, Augsburg 1999.
- MATUZ Josef, Das Osmanische Reich. Grundlinien seiner Geschichte, Darmstadt 1990.
- MC CARTHY Justin, The Ottoman Turks. An Introductory History to 1923, London and New York 1997.
- MC GOWAN Bruce, Economic Life in Ottoman Europe. Taxation, Trade and the Struggle for Land 1600 - 1800, Cambridge 1981.
- MERLE Alexandra, Le miroir ottoman, Paris 2003.
- MEYER Frank, Andrea Doria und Hayreddin Barbarossa. Die Osmanisch–Christlichen Seekriege 1532 – 1547, Diplomarbeit an der Universität Wien 1993.
- MISKIMIN Harry A., The Economy of later Renaissance Europe, Cambridge 1977.
- MOLÀ Luca, The Silk Industry of Renaissance Venice, Baltimore and London 2000.
- MORDAL Jacques, 25 Jahrhunderte Seekrieg, München 1976
- MUSSO Gian Giacomo, Navigazioni e commercio Genovese con la Levante nei documenti dell'archivio di Stato di Genova, secolo XIV – XV, Roma, Ministero per i beni culturali ed ambientali, pubblicazione dell'Archivio di Stato 1975.
- MÜLLER G., Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'Oriente cristiano e coi Turchi fino l'anno MDXXXI, Firenze 1879.
- MÜLLER Rebecca, Sic hostes Ianua frangit, Spolien und Trophäen im mittelalterlichen Genua, Weimar 2002 (Dissertation Marburg 1999).
- MUSSO G.G., I Genovesi ed il Levante tra medioevo ed età moderna. Ricerche d'archivio (con

- appendice documentaria a cura di M. Jacopino). In: Genova, la Liguria e l'oltremare tra medioevo ed età moderna. Ricerche d'archivio. Pubblicazioni dell'Istituto Scienze Storiche dell'Università di Genova II., Genova 1976.
- NAGEL Tilman, Die Islamische Welt bis 1500, München 1998.
- NAGEL Tilman, Timur der Eroberer und die islamische Welt des späten Mittelalters, München 1993.
- NAHOST-PLOETZ, Geschichte der arabisch-islamischen Welt zum Nachschlagen, Würzburg 1987.
- NEGRI T.O., Storia di Genova, Milano 1968.
- NEITZEL Sönke, Weltmacht oder Untergang. Die Weltreichlehre im Zeitalter des Imperialismus, Paderborn – München – Wien – Zürich – Schöningh 2000.
- NETTLETON Fisher S. The Foreign Relations of Turkey 1481 – 1512, Urbana, Illinois 1948.
- NORWICH John Julii, Byzanz, Drei Bände, Düsseldorf – München 1996.
- NUSSBAUMER Josef, Die Gewalt der Natur. Eine Chronik der Naturkatastrophen von 1550 bis heute, Grünberg 1996.
- OLGIATI Giustina, I Genovesi in Oriente dopo la caduta di Costantinopoli, Studi Balkanici – Quaderni di Chio 8, Roma 1989, pp. 49 – 59.
- OSTROGORSKY Georg, Byzantinische Geschichte 324 – 1453, München 1996.
- OWEN Roger, The Middle East in the World Economy 1800 – 1914, London et New York 1981.
- PACINI Arturo, La Genova di Andrea Doria nell'impero di Carlo V., Firenze 1999.
- PACINI Arturo, I presupposti politici del "secolo dei Genovesi", La riforma del 1528, Genova 1990.
- PADANI Maria Pia, Centi di diplomazia ottomana, Archivi per la storia 3, 1990, p. 157–173.
- PAPACOSTEA S., Die politischen Voraussetzungen für die wirtschaftliche Vorherrschaft des Osmanischen Reiches im Schwarzmeergebiet (1453 – 1484). In: Münchner Zeitschrift für die Balkankunde, München 1978.
- PARTNER Peter, God of Battles. Holy Wars of Christianity and Islam, Princeton 1997.
- PERSSON Karl Gunnar, Grain Markets in Europe, Integration and Deregulation, Cambridge 1999.
- PERTUSSI A., La caduta di Costantinopoli I. Le testimonianze dei contemporanei, Verona 1976.
- PETERS Richard, Geschichte der Türken, Stuttgart – Berlin – Köln 1961.
- PETRIE Charles, Philipp II. von Spanien, Stuttgart 1965.
- PETROVICH D., Firearms in the Balkans on the Eve of and after the Ottoman Conquests of the Fourteenth and Fifteenth Centuries. In: Parry and Yapp, War, Technology and Society in the

Middle East, London 1975.

PHILIPPIDES Marios, Byzantium, Europe and the Early Ottoman Sultans 1373 – 1513. An Anonymous Greek Chronicle of the Seventeenth Century (Codex Barberinus Graecus 111), Translated and Annotated by Marios Philippides, New Rochelle, New York 1990.

PIANA Toniolo, a cura di, Notai Genovesi in oltremare. Atti rogati à Chio da Gregorio Panissaro (1403 – 1405), Genova 1995.

PIERI Piero, Il rinascimento e la crisi militare italiana, Torino 1952.

PINO–BRANCA Alfredo, La vita economica degli stati Italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, Catania 1938.

PIRAINO Raffaello, Il tessuto in Sicilia, Palermo 1998.

PISTARINO Geo, La capitale del Mediterraneo – Genova nel medioevo, Bordighera 1993.

PISTARINO Geo, Genovesi d'Oriente, Genova 1990.

PISTARINO Geo, La caduta di Costantinopoli: da Pera genovese a Galata turca. In: La Storia Genovese, Atti del Convegno di Studi sui Ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova, Genova 12 – 13 – 14 Aprile 1984, vol. V, pp. 7 – 47.

PLANHOL Xavier de, L'Islam et la mer – La mosquée et le matelot, VIIe – XXe siècles, Paris 2000.

PODESTÀ F., Il porto di Genova dalle origine alla caduta della Repubblica Genovese, Genova 1913.

POLEGGI Ennio ed., Città portuali del Mediterraneo, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Genova 1989.

PROCACCI Giuliano, Geschichte Italiens und der Italiener, München 1983.

PRYOR John H., Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean, London 1987.

RAGOSTA Rosalba ed., Le genti del Mediterraneo, vol. 1, Napoli.

RANDELL Keith ed., Access to History. The Ottoman Empire, London 1991.

REINHARDT Volker, Geschichte Italiens. Von der Spätantike bis zur Gegenwart, München 2003.

ROMANI Ruggiero, A propos du commerce du blé dans la Méditerranée des XIVe et XVe siècles. In: Hommage à Lucien Febvre, Eventail de l'histoire vivante offert par amitié d'historiens, linguistes, géographes, économistes, sociologues, ethnologues, Paris 1953, pp. 149–61.

ROUX Jean-Paul, Histoire des Turcs, Paris 1984.

RUNICMAN Steven A., Geschichte der Kreuzzüge, München 1995.

RUNICMAN Steven A., The Sicilian Vespers, Cambridge 1958.

•AKIRO•LU Mehmet, Un registro ottomano inedito sulle relazioni tra Genova e la Turchia. In:

- Oriente e Occidente fra medioevo ed età moderna, a cura di Laura BALLETTTO, Genova 1997.
- SALVATORIELLI Luigi, Geschichte Italiens, Berlin 1942.
- SANCHEZ–GIJON Antonio de, Defensa de costas en el Reino de Valencia, Valencia 1996.
- SAYOUS André–Emile, Commerce et finance en méditerranée au moyen ages, ed. Mark Steele, London 1988.
- SCAMMELL G.V., The First Imperial Age. European Overseas Expansion 1400 – 1750, London 1989.
- SHAW Stanford J., History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, Two Vol., Cambridge 1976.
- SCHILLER Friedrich, Die Verschwörung des Fiesco zu Genua, Hempels Klassiker Ausgaben Band I, Berlin 1907.
- SCHMIDT Peer Hrsg., Kleine Geschichte Spaniens, Stuttgart 2002.
- SEIDLMAYER Michael, Geschichte Italiens. Vom Zusammenbruch des Römischen Reiches bis zum ersten Weltkrieg, Stuttgart 1962.
- SEIBT Ferdinand, Karl V., Berlin 1990.
- SIEVEKING Heinrich, Genueser Finanzwesen mit besonderer Berücksichtigung der Casa di San Giorgio, 2 Bde., Freiburg 1898 –1899.
- SIEVEKING Heinrich, Wirtschaftsgeschichte, Berlin 1935.
- SKILLITER S.A., William Harborne and the Trade with Turkey 1578 – 1582. A Documentary Study of the First Anglo–Ottoman Relations, London 1977.
- SLOT B.J., Archipelagus Turbatus. Les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomane ca. 1500 – 1718, Istanbul 1982.
- SOLA Emilio y DE PE•A José F., Cervantes y la Berbería, Madrid 1995.
- SOLY Hugo Hg., Karl V. und seine Zeit, Köln 2003.
- SPUFFORD Peter, Handbook of Medieval Exchange, Offices of the Royal Historical Society, London 1986.
- STOIANOVICH A., The Conquering Balkan Orthodox Merchant. In: JEEH XX, 1960.
- STRINGA P., Genova e Liguria nel Mediterraneo: insediamenti e culture urbane, Genova 1982.
- TADIC J., Le port du Raguse et sa flotte au XVIe siècle. In: M. Mollat ed., Travaux sur le 2^e colloque international d'histoire maritime, Paris 1958.
- TAEUBER Walter, Geld und Kredit im Mittelalter, Berlin 1933.
- TANGERONI Marco, Commercio e navigazione nel medioevo, Rom – Paris 1996.
- THOMPSON James Westfall, Economic and Social History of Europe in the Later Middle Ages 1300 – 1530, New York 1960.

- TIETZE Andreas, Mustafa Ali's Counsel for Sultans of 1581, Wien 1979.
- TONIOLO Piana Paola ed., Notai genovesi in oltremare, Genova 1995.
- TRACY James ed., The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World 1350 – 1750, Cambridge et New York 1990.
- TUCCI Ugo, Lettres d'un marchand vénitien Andrea Berengo (1553 – 1556), Paris 1957.
- TUCHMANN Barbara, The March of Folly – From Troy to Vietnam, London 1984.
- TUCHMANN Barbara, A Distant Mirror, New York 1978.
- UNGER Richard, The Tonnage of Europe's Merchant Fleets 1300 – 1800, Brunswick N.J., 1992.
- VAN DER WEE C.H.H., The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports ca. 1400 – 1700. In : JEEH VIII (1979), S. 361 – 403.
- VASOLD Manfred, Die Pest, Stuttgart 2003.
- VEINSTEIN Gilles, État et société dans L'Empire ottoman, XVIe – XVIIIe siècles. La terre, la guerre, les communautés, Aldershot 1994.
- VERLINDEN Charles, From the Mediterranean to the Atlantic, Aspects of an Economic Shift (12th – 18th century) In: JEEH Vol 1. Nr. 3, 1972.
- VILAR Pierre, Gold und Geld in der Geschichte, München 1984.
- VOJE Ignacij, Probleme der Quantifizierung des Handels und der Produktion des mittelalterlichen Ragusa (Dubrovnik) in: ÖOH Jg. 27, Heft 3, Wien 1985, S. 283 – 299.
- WAKE C.H.H., The Changing Patterns of Europe's Pepper and Spice Imports ca. 1400 – 1700. In: The Journal of European Economic History VIII, 1979, p. 361 – 403.
- WALEY Daniel, Die italienischen Stadtstaaten, München 1969.
- WALLERSTEIN Immanuel, The Modern World System Vol. I. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century, New York 1974.
- WALLERSTEIN Immanuel, Das moderne Weltsystem II – Der Merkantilismus, Wien 1998.
- WALLERSTEIN Immanuel, DECDEL Hale, KASABA Re•at, The Incorporation of the Ottoman Empire in the World Economy. In: The Ottoman Empire and the World Economy, Cambridge 1987.
- WATT W. Montgomery, Der Einfluss des Islam auf das europäische Mittelalter, Edinburgh 1972.
- WERNER Ernst, Die Geburt einer Großmacht – Die Osmanen 1300 – 1481. Ein Beitrag zur Genesis des türkischen Feudalismus, Wien – Köln – Graz 1972.
- WHEATCROFT Andrew, Ottomans. Dissolving Images, London 1995.
- WILSON Charles and PARKER Geoffrey eds., Introduction to the Sources of European

Economic History 1500 – 1800, London 1977.

WISZNIEWSKI Adam, Histoire de la Banque de St. Georges, Paris 1865.

WITTEK Paul, La formation de l'Empire ottoman, ed. V.C. Ménage, London 1982.

ZAZZU Guido Nathan, Il volo del grifo. Storia di Genova degli inizi al 1892, Genova 1993.

[1]

Niccolò MACHIAVELLI, Erörterungen über die erste Dekade des Titus Livius, übersetzt von W. Grützner, Berlin 1871, S. 179.

[2]

Siehe Jacques HEERS, Gênes au XVe siècle, Paris 1961, S. 1: "Gênes à été plutôt négligé jusqu'à présent pour l'historien, Gênes fait encore figure de parent pauvre, du moins pour la fin du moyen âge, qui est pourtant une des périodes les plus fécondes et les plus décisives de son destin."

[3]

Geo PISTARINO, La Capitale del Mediterraneo. Genova nel Medioevo, Bordighera 1993, S. 100 – 101.

[4]

Steven A. EPSTEIN, Genoa and the Genoese 958 – 1528, Chapel Hill and London 1996, S. 272; siehe dazu auch noch Janet ABU LUGHOD, Before European Hegemony, New York & Oxford 1989, S. 131: "It surprised me to find that these two cities (Venice and Genoa) were treated unequally in the literature. Genoa has been of primary interest to only a handful non-Italian scholars."

[5]

Immanuel WALLERSTEIN, Das moderne Weltsystem – Die Anfänge kapitalistischer Landwirtschaft und die europäische Weltökonomie im 16. Jahrhundert, Frankfurt 1986, S. 282, meint dazu, dass in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts Genua und Venedig angesichts des Aufstiegs Amsterdams zum Welthandelszentrum der damaligen Zeit und trotz des Ausbaus ihrer kommerziellen Aktivitäten nur eine kurzfristige Expansionsphase erlebt hätten. Sie (die Expansion) hätte durch ihren Glanz einen verborgenen Verfallsprozess verdeckt; und die beiden Republiken seien zur Semiperipherie der europäischen Weltwirtschaft abgedrängt worden.

[6]

Claudio COSTANTINI, La Repubblica Genovese nell'età moderna, Torino 1978, S. 167.

[7]

Standardwerke der genuesischen Geschichte mit Erwähnung des Levantehandels im 16. Jahrhundert wären die Arbeiten der Autoren Geo PISTARINO, La capitale del Mediterraneo, Genova nel Medioevo, Bordighera 1993; Edoardo GRENDI, Repubblica aristocratica dei Genovesi, Bologna 1987; und Laura BALLETTTO ed., Oriente ed Occidente fra medioevo ed età moderna, Genova 1997. Für das 16. Jahrhundert gibt es aber keine detaillierte Darstellung des Levantehandels, wie sie Jacques HEERS in seiner großartigen Arbeit "Gênes au XVe siècle" für das 15. Jahrhundert geschaffen hat.

[8]

Franz BABINGER, Mehmet II., der Eroberer und Italien. In: Schriften der Südosteuropäergesellschaft, Band 3, München 1962 (Aufsätze und Abhandlungen zur Geschichte Südosteuropas und der Levante I), S. 186.

[9]

Giuliano PROCACCI, Geschichte Italiens und der Italiener, aus dem Italienischen übersetzt von Friederike Hausmann, München 1983, S. 67; siehe dazu auch Suraiya FAROQHI, Kultur und Alltag im Osmanischen Reich, München 1997, S. 57 – 58, wo sie auf die Bedeutung des Levantehandels auch nach Beginn der atlantischen Expansion bis 1600 hinweist.

[10]

Dazu die Ausführungen von Helmut DUMLER, Venedig und die Dogen, Düsseldorf 2001, S. 280 – 282.

[11]

Dies hängt mit der zunehmenden Integration Europas in überregionale Handelsnetze zusammen, die den begrenzten Raum des

Mittelmeeres verlassen hatten. Siehe dazu die Ausführungen von Renate PIEPER, Die Anfänge der europäischen Partizipation am weltweiten Handel. In: Friedrich EDELMAYER, Erich LANDSTEINER, Renate PIEPER, Hrsg., Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess, München 2001, S. 34.

[12]

Die Position Venedigs im östlichen Mittelmeer beschreibt u.a. John MORRISSEY, Die italienischen Seerepubliken, S. 61 – 82. In: Peter FELDBAUER, Gottfried LIEDL, John MORRISSEY (Hrsg.), Vom Mittelmeer zum Atlantik: Die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion, Wien – München 2001.

[13]

Kate FLEET, European and Islamic Trade in the Early Ottoman State. The Merchants of Genoa and Turkey, Cambridge 1999, S. 141.

[14]

Siehe dazu GRENDI, Repubblica, Kapitel VIII, Traffico e navi nel porto di Genova fra 1500 e 1700, S. 309 – 320.

[15]

Dazu schreibt Steven A. EPSTEIN in seinem Werk: Genoa and the Genoese 928 – 1528, Chapel Hill and London 1996, S. 319: „Erst mit dem Sinken der muslimischen Macht im östlichen Mittelmeer im 17. und 18. Jahrhundert verschwand auch die Bedeutung der Rolle Genuas.“

[16]

Roberto S. LOPEZ, Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo, Genova 1996, S. 345 – 362.

[17]

Fernand BRAUDEL, Sozialgeschichte des 15. – 18. Jahrhunderts, 3 Bde., München 1986, Band „Aufbruch zur Weltwirtschaft“, S. 167 – 171, Zitat von Richard Ehrenberg 1896.

[18]

EPSTEIN, Genoa, S. XIII.

[19]

Thomas Allison KIRK, Genoa and the Sea, Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic 1559 – 1684, Baltimore 2005. Der Autor erwähnt auch, dass die Geschichte Genuas im Vergleich zu Venedig und Florenz, was die Anzahl der Publikationen anbelangt, bisher eher stiefmütterlich behandelt wurde. (S. IX – X).

[20]

Dieses hat seit 2004 eine neue Adresse: I-16128 Genua, Piazza Santa Maria in Via Lata 7.

[21]

Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto, Lettere Ministri Spagna e lettere Ministri Costantinopoli, Inv. 2169 und 2170.

[22]

ASG, venuta terrae, Inv. 1870 für 1597 bis 1961 für 1784.

[23]

ASGCO, caratorum orientis, Sala 38, Inv. 1474 B für 1549 bis 1590 für 1797.

[24]

ASG, caratorum occidentis, Sala 14 Inv. 1264 für 1396 bis 1469 für 1793.

[25]

ASG, caratorum maris, Inv. 1621.

[26]

Siehe dazu FLEET, European, S. 7; weiters auch die Bemerkung von ABU LUGHOD, Hegemony, S. 25: "At one extreme were Genoa and China with almost compulsive approaches to recording and enumerating. The thousands of notarized documents produced by Genoese traders, not only at home but in trading emporia abroad, offer the student interested in tracing business transactions an embarrassment of riches that can never be fully integrated."

[27]

Eduardo GRENDI, La Repubblica aristocratica dei Genovesi, Bologna 1987.

[28]

Domenico GIOFFRÈ, Gênes et les foires de change. De Lyon à Besançon, Paris 1960.

[29]

Halil INALCIK, Sources and Studies of the Ottoman Black Sea. The Customs Registers of Caffa 1487 – 1490, Harvard 1995.

[30]

Franz BABINGER (Hrsg.), Die Aufzeichnungen des Genuesen Iacopo di Promontorio de Campis über den Osmanenstaat um 1475, Bayrische Akademie der Wissenschaften, Philosophisch – Historische Klasse, Sitzungsberichte Jahrgang 1956, München 1957, Band VIII.

[31]

Philip ARGENTI, Chius Vincta. The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island 1346 – 1566, Cambridge 1958, Vol. I – III.

[32]

Siehe dazu Palmira BRUMMETT, Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery, New York 1994, S. 18: "The avenues for exploring the relationship between Ottoman policy and the mechanisms of trade are limited by the nature and availability of Ottoman sources for the early sixteenth century. The *mühimme* (important affairs) registers do not cover the early decades of this century and *gümrük* (customs) registers, where available, do not break down trade revenues by commodity in most cases."

[33]

T. BERTELE, Il palazzo degli ambasciatori di Venezia a Costantinopoli e le sue antiche memorie, Bologna 1932. Zitiert nach Mahmut •AKIRO•LU, Un registro inedito ottomano sulle relazioni tra Genova e la Turchia. In: Oriente e Occidente fra Medioevo ed età moderna, a cura di Laura BALLETTTO, Genova 1997, S. 1089 – 1090.

[34]

Siehe dazu die Quellensammlung aus den türkischen Archiven bei Philip P. ARGENTI ed., Chius Vincta or The Occupation of Chios by the Turks (1556) & their Administration of the Island (1566 – 1912), Cambridge 1941, S. 181 – 195.

[35]

•AKIRO•LU, Registro, S. 1089 – 1095. Der Autor weist auf die magere Quellenlage in den türkischen Archiven hin.

[36]

Es sind dies die Atlanten Ptholemei, Ioannes Ernst, IV. Novembris 1490, UB Wien, III. 138.242 und Abraham Ortelius Antdorff 1580, UB Wien, III. 258.365.

[37]

Siehe dazu HEERS, Gênes, S. 4.

[38]

Dazu schreibt LOPEZ: "My last question is paradoxically about the city itself, Genoa proper. Has the legitimate emphasis on the Genoese throughout the world obscured the equally important history of the Genoese in Genoa? Although I fully share the interests of my colleagues in the Genoese and their scattered settlements and colonies in the Mediterranean world and beyond, I increasingly think that the emphasis on trade, seafaring and colonies, the staples of Genoese history, has minimized to some extent how Genoese political and cultural life made all the rest possible." In: Storia, S. XVII.

[39]

Siehe dazu Giorgio DORIA und Paola Massa PIERGIOVANNI, a cura di, Il Sistema portuale della Repubblica di Genova, Genova 1988, S. 45 – 48.

[40]

Guida Generale degli Archivi di Stato Italiani, vol. II, Roma 1983, S. 338.

[41]

COSTANTINI, Repubblica, S. 26 – 29.

[42]

EPSTEIN, Genoa, S. 277 – 279: "The Casa's officials had the right to inflict capital punishment in serious crimes over gabellas and in 1463 Pope Pius II. added excommunication to the penalties faced by those owing the Casa money."

[43]

Guida generale degli archivi, S. 339 - 340.

[44]

ASG, *caratorum occidentis*, Sala 14, Inv. 1264 für das Jahr 1396 bis Inv. 1469 für das Jahr 1793.

[45]

ASGCO, *caratorum orientis*, Sala 38, Inv. 1474 B für 1549 bis inv. 1483 B für 1597.

[46]

ASG, *caratorum maris*, Inv. 1619 für 1404 bis Inv. 1839 für 1797.

[47]

So z. B. ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 45r. : *tapeto ba (bala) 1, scamatri rolo 1, clamiloti ba. (bala) 2 etc.* oder fol. 52. *tapeta ba. (bala) 2, galaze ba. 12, clam (clamiloti) fo. (fardello) 2 etc.*

[48]

Januensis, ergo mercator – mittelalterliches Sprichwort. Nach EPSTEIN, Genoa, S. XVI. Übersetzung des Autors dieser Arbeit.

[49] Siehe dazu Peter FELDBAUER und John MORRISSEY, Venedig 800 – 1600. Wasservögel als Weltmacht, Wien 2002, S. 79 – 87.

[50]

Siehe John MORRISSEY, Die italienischen Seerepubliken. In: Peter FELDBAUER/Gottfried LIEDL/John MORRISSEY (Hrsg.),

Vom Mittelmeer zum Atlantik. Die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion, Wien 2001, S. 71.

[51]

EPSTEIN, Genoa, S. 271 – 290.

[52]

PISTARINO, La Capitale, S. 77: " Di qui il carattere strettamente economico della Communitas genovese, nella quale gli insediamenti di qualunque tipo, in paese straniero hanno la semplice funzione di supporto alle operazione mercantili; le strutture dello Stato si articolano, per non dire si limitano, e si modificano, per non dire si alterano, secondo lo sviluppo ed il mutare delle correnti del traffico e delle esigenze del mercato; le necessità militari, terrestri e navali, esistono in ragione dell'utile diretto e dell'iniziativa privata, che vi provvede con mezzi propri, là dove ne ravvisa l'opportunità." Dieser Satz charakterisiert ganz klar die rein wirtschaftliche Ausrichtung der Republik Genua.

[53]

Heinrich SIEVEKING, Wirtschaftsgeschichte, Berlin 1935, S. 85 – 86.

[54]

LOPEZ, Storia, S. 190.

[55]

K.M. PANIKKAR weist in WALLERSTEIN, Weltsystem I, im Kapitel: Die Anfänge kapitalistischer Landwirtschaft und die europäische Weltökonomie im 16. Jahrhundert, S. 91, auf den seit dem 13. Jahrhundert bestehenden Wunsch Genuas hin, den Handel mit Indien zu übernehmen. Es gelang Genua schließlich, durch Spanien und Portugal das Monopol Venedigs und die Blockade der Moslems zu durchbrechen. Aus: Asia and Western Dominance, London 1953, S. 26f. Auch wenn diese Darstellung vereinfachend ist, so bestand zumindest theoretisch dem Grunde nach der Wunsch Genuas, seinem Erzfeind Venedig durch direkte Kontakte mit indischen Pfefferlieferanten zu schaden.

[56]

ABU LUGHOD, Hegemony, S. 121: "Genoa did not cede the sea trade with the East to Venice without a struggle. Her countermove was to set out westward through the Atlantic. It is not without significance that Genoa's first real attempt to reach the Indies by circumnavigating Africa came at a time when Venetian trade in pepper was at its highest."

[57]

PISTARINO, La Capitale, S. 79. Die genuesische Regierung selbst versuchte in diesem langandauernden Zwist zwischen den Parteien eine neutrale Position zu halten.

[58]

BRAUDEL, Sozialgeschichte, Handel, S. 516. Die Macht im Staate Genua ging – wie in allen anderen auch – von einer verhältnismäßig kleinen Gruppe von Eliten aus. Diese wurden durch die Vertreter einiger herrschender Familien gestellt. 1684 waren es in Genua aus einer Gesamteinwohnerzahl von rund 65.000 Einwohnern höchstens 700 Personen, welche die Geschicke der Republik bestimmten.

[59]

PINO – BRANCA, Vita, S. 227 – 228.

[60]

PISTARINO, La Capitale, S. 77. "La forza di Genova è la forza d'un gigantesco accumulo di capitale che crea una fitta rete di scambi sul mare...in maggiore un capitale privato, ma del quale tutti partecipano...dalle grande famiglie dei Mallone, dei Della Volta, dei Piccamiglio, degli Spinola, dei Doria, dei Grimaldi, dei Fieschi, dei Franosì, degli Adorno, dei Centurioni, dei Lomellini, dei Neuronì, alle chiese ed ai monasteri cittadini, al medio e piccolo mercante, al modesto artigiano"; siehe dazu auch HEERS, Gênes, im Kapitel: Les techniques, les monnaies et la banque, S. 51 – 191.

[61]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 57 schreibt zum Problem der wirtschaftlichen Expansion "Europas": „Aber „Europa“ sollte nicht zu wörtlich genommen werden. Es gab keine Zentralinstanz, die wirklichen Entscheidungen wurden von Gruppen getroffen, die zugunsten ihrer unmittelbaren Interessen handelten.“ S. 57. Siehe dazu auch die Ausführungen von Fernand BRAUDEL, Sozialgeschichte, Handel, S. 516, und die Rolle der "Power Elites" im 16. Jahrhundert.

[62]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 57 – 58. Für den Adel eines kleinen Territoriums lagen die Chancen zum Erfolg nur in der Expansion über die Grenzen hinaus.

[63]

Auch Genua wurde vom Zwist zwischen den kaisertreuen Ghibellinen und den Guelfen, den Anhängern des Papsttums, erfasst. Siehe dazu Daniel WALEY, Die italienischen Stadtstaaten, München 1969, S. 202 – 203.

[64]

HEERS, Gênes, S. 194 spricht vom genuesischen *marchand-voyageur* bzw. den *explorateurs*, wobei er die berühmten genuesischen Entdecker Usodimare und Malfante meint. Weiters charakterisiert er auch den Typus des genuesischen Kaufmanns, der sich nicht als der klassische Renaissancekaufmann darböte, sondern als ein Mensch mit: "mentalité égoïste, avec amour de l'argent pour lui même, plaisir

de la richesse et app  tit des plaisirs."

[65]

PISTARINO, La Capitale, S. 87. " (I Genovesi) sono marinai, soldati, viaggiatori, che uniscono il desiderio del lucro allo spirito d'avventura ed all'ansia del conoscere, dei quali vorremmo sapere di pi  , ma sui quali purtroppo la storia poco si dice, sicch   per uno, di cui    noto un accenno, molti rimangono nell'oblio." Diese Aussage beschreibt den Geist der Genuesen sehr treffend.

[66]

EPSTEIN, Genoa, S. 285 – 286. So zeigte das Leben Antonio Malfantes, der um 1410 geboren wurde, dass Genuesen auch in entlegenen Weltteilen nach Reichtümern suchten. Malfante ging nach Afrika auf Reisen, um die sagenhaften Goldvorkommen zu suchen. Ein Zeitgenosse von ihm, Antonio di Usodimare, hinterließ eine Beschreibung seiner Expedition zum Gambiafluss und zum Reich von Mali.

[67]

Claudio COSTANTINI, La Repubblica di Genova, Torino 1986, S. 33.

[68]

EPSTEIN, Genoa, S. 275 – 277.

[69]

PISTARINO, Capitale, S. 71: "Corrono quatri secoli densi di fatti, riccissimi di vita, i quali si pongono come il momento culminante della storia di Genova."

[70]

Steven RUNCIMAN, Geschichte der Kreuzzüge, München 1995, S. 109; siehe auch Gino BENVENUTI, Le Repubbliche marinare Amalfi, Pisa, Genova e Venezia, Roma 1989, S. 34.

[71]

Ebenda, S. 239; siehe auch Zo   OLDENBOURG, Die Kreuzzüge, Frankfurt 1967, S. 260.

[72]

Peter FELDBAUER/John MORRISSEY, Italiens Kolonialexpansion im östlichen Mittelmeer, S. 54 – 67. In: Von der mediterranen zur atlantischen Macht. Geschichte der europäischen Expansion bis in die frühe Neuzeit, Wien 1999; Siehe auch OLDENBOURG, Kreuzzüge, S. 219.

[73]

Suraiya FAROQHI, Kultur und Alltag im Osmanischen Reich, München 1995, S. 61.

[74]

PISTARINO, Capitale, S. 82.

[75]

Gino LUZZATTO, An Economic History of Italy, London 1996, S. 101.

[76]

Georg OSTROGORSKY, Byzantinische Geschichte 324 - 1453, München 1996, S. 387.

[77]

Siehe Camillo MANFRONI, Le relazioni fra Genova, l'Impero Bizantino e i Turchi. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria, vol. XXVI/II, fasc. III, Genova 1898, S. 791 – 809. Genua musste für die Rückeroberung von Konstantinopel eine Flotte von 50 Schiffen stellen. Venedig versuchte mit allen Mitteln, diesen Schritt Genuas zu vereiteln, intervenierte beim lateinischen Herrscher Balduin II. und der Kurie. Letztere sollte einen Kreuzzug gegen die orthodoxen Griechen organisieren.

[78]

Steven A. RUNCIMAN, The Sicilian Vespers, Cambridge 1958, S 63.

[79]

Eine der einträglichsten Geschäftsmöglichkeiten für die Genuesen entstand aus dem exklusiven Recht, in das ganze Byzantinische Reich Getreideprodukte zu exportieren, eine Einkommensquelle ersten Ranges und ein Recht von nicht zu unterschätzender politischer Bedeutung. Nach C.GIURESCU, The Genoese and the Lower Danube in the XIIIth and XIVth Centuries. In: JEEH Vol. 5, Nr. 3, 1967, S. 593.

[80]

PISTARINO, La Capitale, S. 83: "   certo tuttavia che la ricostituzione dell'Impero greco con i Paleologi nel 1261 rappresenta il momento della massima esplosione, la diaspora levantine dei genovesi, i quali si moltiplicano di numero, d'attivit  , d'energie, indifferenti, anzi resistenti ai focolai di guerra che riprenderanno, nel mutare dei tempi, con Venezia e con i potentati indigeni: uomini tenaci di fronte a quei moti xenofobi dei greci, dei musulmani, dei tartari, che spesso distruggono, a ventate sempre preparati alla politica, ora amichevole, ora ostile, ora ambigua, di Costantinopoli, del Turco, del Kipcak."

[81]

LOPEZ, Storia, S. 231.

[82]

FELDBAUER/MORRISSEY, Venedig, S. 82.

[83]

LOPEZ, Storia, S. 219 – 221.

[84]

Peter LOCK, The Franks in the Aegean 1204 - 1500, London and New York 1998, S. 157.

[85]

Peter FELDBAUER/John MORRISSEY, Italiens Kolonialexpansion. In: FELDBAUER et. al., Mittelmeer, S. 92.

[86] Geo PISTARINO, Genovesi d'Oriente, Civico Istituto Italiano, Studi e testi No. 14, "Duecentocinquant'anni dei Genovesi a Chio", S. 245 – 379; siehe dazu auch das Werk von Philip ARGENTI, The Occupation of Chios by the Genoese and their Administration of the Island 1346 – 1566, Cambridge 1958.

[87]

LOPEZ, Storia, S. 223.

[88]

PISTARINO, La Capitale, S. 84: Genueser Kaufleute in Täbris, welche Günstlinge des Ilkhans von Persien waren, entwickelten sogar um 1303 einen Plan, eine Flotte nach Hormuz am Persischen Golf und eine andere nach Aden im Roten Meer zu senden, um den Seeverkehr zwischen Indien und Ägypten zu unterbrechen. Diese Idee war vom Gedanken geleitet, Venedig im Bereich des Gewürzhandels zu treffen.

[89]

GIURESCU, Genoese, S. 587; dazu auch Tilman NAGEL, Timur der Eroberer und die islamische Welt des späten Mittelalters, München 1993, S. 45.

[90]

Xavier de PLANHOL, L'Islam et la mer. La mosquée et le matelot, Paris 2000, S. 394: "On sait que des Génois avaient lancé leurs propres vaisseaux sur l'océan indien vers la fin du XIIIe et le début du XIVe siècle, à la faveur de leurs bonnes relations avec le souverain mongol de la Perse."

[91]

RUNCIMAN, Vespers, S. 200 – 201.

[92]

LOPEZ, Storia, S. 280 – 281.

[93]

Ab 1304, siehe ARGENTI, Chius, S. XI.

[94] PISTARINO, Genovesi, S.251: "Sullo fondo della storia di Chio c'è sempre la Maona: società di capitale privato, a cui compitavano l'amministrazione finanziaria ed i proventi economici, l'amministrazione civile e la giustizia criminale, le spese militari per la difesa"; ebenda, S. 253 – 254: 1346 bemächtigte sich der Genuese Simone Vignoso Phokäas und Chios, 1347 schloss die Maona mit der Mutterstadt wie auch mit Kaiser Johannes V. Paläologus einen Vertrag ab, der die Rechte der Kaufleute definierte, welche die Insel beherrschten.

[95]

Siehe auch HEERS, Gênes, S. 386.

[96]

Franco CARDINI, Europa und der Islam. Geschichte eines Missverständnisses, München 2000, S. 148 – 149.

[97] FLEET, Trade, S. 4 – 5; siehe auch Halil INALCIK, The Ottoman Empire. The Classical Age 1300 – 1600, London 1973; Colin IMBER, The Ottoman Empire 1300 – 1481, Istanbul 1990.

[98]

Barbara TUCHMANN, A Distant Mirror, New York 1978, S. 248.

[99]

Elahiyya ASHTOR, A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages, London 1976, S. 6.

[100]

Dazu die Ausführungen WALLERSTEINS, Weltsystem I, S. 27 – 71.

[101]

HEERS, Gênes, S. 1 – 2: "Pourtant, le XVe siècle marque pour l'économie méditerranéenne, et donc pour toute l'économie occidentale, un véritable tournant. C'est le glissement de l'Orient vers l'Occident, l'abandon des vieilles traditions pour la conquête de nouveaux marchés; par exemple, bien avant la mise en valeur du Nouveau Monde, l'éveil, le triomphe même de l'Andalousie et de Séville. Mais cette révolution marchande est bien davantage qu'un simple déplacement des axes du commerce international."

[102]

Siehe B. J. SLOT, Archipelagus Turbatus. Les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomane ca. 1500 – 1718, Istanbul 1982, S. 1 – 2 über das Verhältnis der Ägäischen Inseln zu den Osmanen im 15. und 16. Jahrhundert.

[103]

LOPEZ, Storia, S. 310 – 311.

[104]

Ebenda, S. 297: "La bandiera genovese, che sino alla fine del Trecento veniva rispettata quanto e più di quella veneziana, nel Quattrocento fu trattata con molto minor riguardo poiché non copriva più una compagine unitaria e compatta ma una specie di confederazione di staterelli – La Maona di Scio, i Gattilusio di Lesbo, quelli d'Enos, gli appaltatori di Focea Nuova, la colonia di Pera, la Maona di Famagosta, le colonie di Crimea, finalmente Genova screditata e paralizzata dalla crisi interna – molto meno collegati tra loro che non lo siano oggi i singoli *dominion* dell'Impero britannico."; siehe dazu auch die Ausführungen von Alain DUCCELLIER, Byzanz. Das Reich und die Stadt, Paris 1990, S. 513: „Genua, das von einer fremden Herrschaft zur anderen schwankt, überlässt seine östlichen Niederlassungen einer Politik des Kompromisses und der guten Nachbarschaft mit den Ungläubigen, Voraussetzung für eine tatsächliche Unterwerfung.“

[105]

DUCELLIER, Byzanz, S. 469.

[106]

Jean Claude HOCQUET, Ships, Sailors and Maritime Activity in Constantinople (1463 – 1440). In: JEEH 3 Nr. 30, 2001, S. 533 – 567.

[107]

John Julii NORWICH, Byzanz, München 1996, S. 471 – 491.

[108]

Franco CARDINI, Europa und der Islam. Die Geschichte eines Missverständnisses, München 2000, S. 171: Der Humanist Enea Silvio Piccolomini sagte es ganz klar: „In der Vergangenheit wurden wir in Asien und Afrika, also in fremden Ländern geschlagen. Jetzt aber trifft man uns in Europa, unserer Heimat, unserem Zuhause. Man wird einwenden, dass die Türken früher schon von Asien nach Griechenland eingedrungen waren, die Mongolen sich in Europa festsetzten und die Araber einen Teil Spaniens besetzten, nachdem sie die Meerenge von Gibraltar überwunden hatten. Aber noch nie haben wir eine Stadt oder Festung wie Konstantinopel verloren.“ (E.S. Piccolomini, zitiert bei J. DELUMEAU, Angst im Abendland. Die Geschichte kollektiver Ängste im Europa des 14. – 18. Jahrhunderts, Reinbeck 1985, S. 398); siehe dazu auch OSTROGORSKY, Byzanz, S. 499 – 500.

[109]

Siehe Agostino PERTUSSI, La caduta di Costantinopoli vol.I, Le testimonianze dei contemporanei, Verona 1976, S. 56.

[110]

Siehe dazu den Beitrag von Matthias THUMSER, Türkenfrage und öffentliche Meinung. In: Europa und die osmanische Expansion im ausgehenden Mittelalter. Zeitschrift für Historische Forschung/Beiheft, Nr. 12, Berlin 1997, S. 59 – 79.

[111]

PISTARINO, Genovesi, S. 283: Der Fall von Konstantinopel beschäftigte nicht nur die Menschen der damaligen Epoche, sondern auch immer wieder nachfolgende Generationen.

[112]

Ebenda, S. 28 – 35.

[113]

Dazu Josef MATUZ, Das Osmanische Reich. Grundlinien seiner Geschichte, Darmstadt 1996, S. 58: „Konstantinopel war der legendäre „Goldene Apfel“ (*ktzil elma*), die große, reiche Stadt der Christenheit in erreichbarer Nähe, das verlockende Objekt der osmanischen Strategen!“

[114]

Halil BERKTAY and Suraiya FAROQHI ed., New Approaches to State and Peasant in Ottoman History, London 1992, S. 59: "But the campaign against Constantinople – a major propaganda move, but of little military significance – went ahead. It was an ideological and symbolical gesture designed to strengthen his own (Mehmed II.) authority in Islam."

[115]

Zum Thema der Bedeutung des Verlustes von Konstantinopel hat Richard PETERS in seiner „Geschichte der Türken“, Stuttgart 1966, S. 56 – 57 drei interessante Theorien angeführt. So sei für Westeuropa der Fall der Stadt die Vernichtung eines europäisch–christlichen Reiches gewesen und hätte dessen Untergang bedeutet. Nach der griechisch–orthodoxen Auffassung sei aber zu schließen, dass in einem gewissen Sinne das Byzantinische Reich in der Form des Osmanischen Reiches, wenn nicht seine Wiederauferstehung, so doch seine Fortführung gefunden hat. Nach türkischer Auffassung war der Endkampf um Konstantinopel letzten Endes eine große Auseinandersetzung zwischen den mohammedanischen Osmanen und den römischen Päpsten und Venedig, also weniger zwischen Türken und Griechen, als viel mehr zwischen den Türken und Rom gewesen.

[116]

Vergleiche dazu das Schreiben des Niccolò Soderini an den Herzog von Mailand vom 14. August 1453: "I Genovesi non hanno perduto in Levante nulla col Turco, e vuole buona pace col lori di che egliono sono tutti di buona voglia e molto allegra." Zitiert nach JORGA, Geschichte II, S.44.

[117]

Marios PHILIPPIDES, Byzantium, Europe and the Early Ottoman Sultans, 1373 – 1513. An Anonymous Greek Chronicle of the Seventeenth Century (*Codex Barberinus Graecus 111*), Translated and Annotated by Marios Philippides, New Rochelle, New York 1990, S. 62: "The inhabitants of Galata demonstrated that they had peace with Sultan Mehmet by allowing the Turks to construct a strong tower on their territory, which exists to the present day."; dazu auch DUCCELLIER, Byzanz, S. 524.

[118]

NORWICH, Byzanz, S. 490.

[119]

PISTARINO, Genovesi, S. 290; siehe auch ROCCATGLIA, Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Pera e Mitilene I Pera 1408 – 1490. Collana storica di fonti e studi 34.1, Genova 1982 e II. Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Chio (1453 – 1454, 1470 – 1471), Collana storica dei fonti e studi 35, Genova 1982.

[120]

DUCCELLIER, Byzanz, S. 522 meint, dass Pera nach 1453 zunächst das Wirtschaftszentrum der Stadt Konstantinopel geblieben sei und die Italiener den Ton angaben.

[121]

FAROQHI, Geschichte, S. 28 führt dazu im Kapitel „Eine neue Stadt, ein neuer Staat – der Umbau und die Wiederbesiedelung Istanbuls“ Folgendes aus: „In spätbyzantinischer Zeit war das winzige Städtchen Galata, mit seinen zumeist Genuesischen Kaufleuten, zum wirtschaftlichen Mittelpunkt der Region geworden.“

[122]

EPSTEIN, Genoa, S. 284 – 285.

[123]

Befehl, Erlass. Langenscheidts Universalwörterbuch Türkisch–Deutsch I, Berlin und München 1963, S. 169.

[124]

•AKIRO•LU, Registro, S. 1089: "L'attività commerciale di Genova nella Levante non s'interruppe neppure dopo la conquista di Costantinopoli da parte di Maometto II. nel 1453."

[125]

PISTARINO, Genovesi, S. 309 – 310: "La sovranità della Porta era rappresentata in Pera di uno schiavo, cioè da un uomo di fiducia del sultano. Il protogerus per gli affari interni delle comunità Perota era in funzione già nel mese d'agosto 1453."

[126]

Siehe dazu die verschiedenen Beiträge in: "Europa und die osmanische Expansion im ausgehenden Mittelalter", Beiheft zur Zeitschrift für historische Forschung, Wien 1997, Band 12, insbesondere den Beitrag von Thomas THUMSER, S. 60.

[127]

FLEET, Trade, S. 122.

[128]

DUCCELLIER, Byzanz, S. 563 – 566.

[129]

Siehe Geo PISTARINO, La caduta di Costantinopoli: da Pera genovese a Galata Turca. In: Atti del Convegno di Studi sui Ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova, Genova 12 – 13 – 14 Aprile 1984, vol. V. S. 30., siehe auch die Bemerkung des gleichen Autors auf Seite 325 im gleichen Werk: "Comunque, dopo in 1453 Venezia e Genova non si disinteressarono dell'area turca, del mercato medio – orientale, sebbene il quadro ci risulti meno appariscente che per il passato."; dazu auch Eliyahu ASHTOR: "While trade in the Ottoman empire continued to flourish after 1453, it was not, after the fall, equal to that what it had been before." Eliyahu ASHTOR, Il Commercio italiano con il Levante ed il suo impatto sull'economia tarda medioevale. In: Aspetti della vita economica Medievale. Atti del Convegno di Studi nel X Anniversario della morte di Frederigo Melis. Firenze – Pisa – Prato 10 – 14 marzo 1984, Università degli studi di Firenze, Istituto di Storia Economica, Firenze 1985, S. 44 – 47; DUCCELLIER, Byzanz, S. 524 spricht von zunächst verheerenden Folgen für den Handel des Abendlandes, in späteren Phasen kam es jedoch wieder zu einem Aufschwung; ebenda, S. 525.

[130]

DUCCELLIER, Byzanz, S. 524.

[131]

MATUZ, Geschichte, S. 61.

[132]

Ebenda, S. 524.

[133]

FLEET, Trade, S. 92 – 93: "In 1381 the Ottomans took the alum–producing region of Kütahiya and, at the beginning of the 1390s, annexed Mente•e and Aydin. The Ottomans were therefore in position to control alum exports and prices."

[134]

Ebenda, S. 69.

[135]

LOPEZ, Storia, S. 318.

[136]

EPSTEIN, Genoa, S 285.

[137]

PISTARINO, Genovesi, S. 259.

[138]

LOPEZ, Storia, S. 318.

[139]

Standford SHAW, History of the Ottoman Empire. The Rise and Decline of the Ottoman Empire 1280 – 1808, 2 vol., Cambridge 1976, Vol. I, S. 59 – 60, siehe das Kapitel "Reconstruction of Istanbul."

[140]

LOPEZ, Storia, S. 345.

[141]

BENVENUTI, Repubbliche, S. 186; PISTARINO, Genovesi, S. 421 – 476.

[142]

Benjamin ARBEL, L'eredità genovese a Cipro 1467 – 1571. In: Oriente e occidente tra Medioevo ed età moderna, a cura di Laura BALLETTTO, Genova 1997, S. 21. König Jakob I. aus der Linie der Lusignan als nomineller Herrscher der Insel musste am 19. Februar 1383 einen Vertrag unterzeichnen, der eine faktische Übergabe der Macht an die Genuesen bedeutete; siehe auch Doros ALASTOS, Cyprus in History, London 1955, S.198 – 202.

[143]

Zur Tätigkeit der Maona siehe LOPEZ, Storia, S. 255 – 259.

[144]

Ebenda, S. 21; DUCCELLIER, Byzanz, S. 515.

[145]

PISTARINO, Genovesi, S. 304; siehe auch: The Encyclopedia of Islam, Volume V, Leiden 1986, S. 421 – 470.

[146]

HEERS, Gênes, S. 375 – 376.

[147]

ARBEL, Eredità, S. 27.

[148]

Ebenda, S. 40.

[149]

Siehe die Schiffslisten im Anhang, welche noch 1590 Ankünfte aus Zypern verzeichnen.

[150]

MUSSO, Genovesi, S. 74. Übersetzung des Autors dieser Arbeit: „Die Bürgerschaft von Kaffa verblieb in äußerster Verlassenheit – wegen der Eroberung von Konstantinopel und des Verlustes von Pera.“

[151]

MATUZ, Geschichte, S. 62. Bereits 1461 wurde das letzte griechische Kaiserreich Trapezunt und die genuesische Niederlassung Amastris (Amasra) erobert.

[152]

INALCIK, Economic, S. 278.

[153]

EPSTEIN, Genoa, S. 289: "Antonio Giustiniani blamed Genoa's avarice for its pointless intervention in a local succession dispute among the Tartars, but he must have known that the Ottomans wanted Caffa in order to control slave trade and ties with the Tartars."

[154]

Michel BALARD, Les Orientaux a Caffa au XVe siècle. In: Byzantinische Forschungen, Internationale Zeitschrift für Byzantinistik XI, 1987, S. 223— 238.

[155]

Ebenda, S. 364: "Au moment où les Turcs s'emparent de Constantinople, cette mer intérieure, du point de vue économique au moins, semble un lac génois."

[156]

Nicolae JORGA, Geschichte des Osmanischen Reiches, fünf Bände, Band II, Gotha 1908 – 1913, S. 174.

[157]

DUCELLIER, Byzanz, S. 515; PISTARINO, Genovesi, S. 506.

[158]

EPSTEIN, Genoa, S. 289.

[159]

Ebenda, S. 479. Für Mehmet II. war das maritime Unternehmen gegen Kaffa die größte Flottenaktion seiner Regierung. Dabei wurden 160 Galeeren eingesetzt, der Rest der Flotte bestand aus verschiedenen großen Schiffen.

[160]

Ebenda, S. 495.

[161]

BABINGER, Mehmet II., S. 277, zitiert nach Ernst WERNER, Die Geburt einer Großmacht – Die Osmanen 1300 – 1481. Ein Beitrag zur Genesis des türkischen Feudalismus, Wien – Köln – Graz 1972, S. 277.

[162]

"Italia mia, benché l'parlar sia indarno/a le piaghe mortali/che nel corpo tuo si spesse veggio
Voi cui Fortuna à posto in mano il freno/de le belle contrade,/di che nulla pietà per che vi stringa,/che fan qui tante pellegrine spade ?/
perché `l verde terreno /del barbarico sangue si dipinga ?/Vano error vi lusinga:/poco vedete, et parvi veder molto/ché `n cor venale
amor cercate o fede." Aus Karlheinz STIRLE, Petrarca, Fragmente eines Selbstentwurfs. Essay. Aus dem
Canzoniere, Wien 1998, S. 145 – 146.

[163]

Zur Schwäche Genuas in dieser Periode siehe EPSTEIN, Genoa, S. 285.

[164]

SPANIEN–PLOETZ. Die Geschichte Spaniens und Portugals zum Nachschlagen, Klaus Jörg RÜHL Hrsg., Würzburg 1993, S.70.

[165]

B.J.SLOT, Archipelagus perturbatus. Les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomane. Ca. 1500 – 1718, Istanbul 1982, S.71.

[166]

MATUZ, Geschichte, S. 67.

[167]

PISTARINO, Genovesi, S. 328 – 329. Auch die Anteilscheine (*luoghi*) der Casa di San Giorgio sanken von einem Nominalwert von 100 Lire auf 60 Lire. Auch die Zahlungen an Tributen, welche die Osmanen verlangten, waren beträchtlich gewesen. So musste Venedig 50.000 und Genua 40.000 Dukaten bezahlen.

[168]

Ebenda, S. 359: "Nel 1475 l'occupazione turca di Caffa eliminò gli ultimi brandelli superstiti dell'impero coloniale genovese nel Mar Nero, precludendo ai Latini ogni ultima speranza di un ritorno sulla via dell'Estremo Oriente."

[169]

S.A. SKILLITER, William Harborne and the Trade with Turkey 1578 – 1582. A Documentary Study of the First Anglo–Ottoman Relations, London 1977, S. 112: "The Ottoman city of Istanbul was divided into four quarters; the city proper, ancient Constantinople, contained by the Golden Horn, the Sea of Marmora, and the great land walls, and three suburbs. Of these Galata, on the opposite shore of the Golden Horn, had been since Byzantine times a colony of Europeans, especially Genoese merchants. The hills north of Galata, called the vines of Pera, became the accepted place of residence for foreign envoys and consuls. However, for Galata the Europeans continued to use the Greek name of Pera, meaning beyond or across (the Golden Horn from Constantinople)."

[170]

INALCIK, Economic, S. 274.

[171]

DUCELLIER, Byzanz, S. 524; auch NORWICH, Byzanz, S. 217. Besonders die große Schwächung von Byzanz im Jahr 1204 brachte es mit sich, dass das Vordringen der Türken in Anatolien mehr oder weniger ungehindert erfolgte.

[172]

Es ist eine unter Historikern vieldiskutierte Frage, ob ein Zusammenwirken der Seerepubliken gemeinsam mit Byzanz den osmanischen Vorstoß aufhalten hätte können. Fest steht, dass Byzanz unter gravierenden inneren Problemen litt, die eine starke Außenpolitik wahrscheinlich nicht zugelassen hätten. Nach FELDBAUER/MORRISSEY, Italiens Kolonialexpansion, S. 100.

[173]

SHAW, History, S. 68.

[174]

Carlo BITOSSO, Genova, Spagna e il Mediterraneo nel secondo cinquecento. In: Sardegna, Spagna e stati italiani nell'età di Filippo II, Cagliari 1999, S. 185 – 188. Tabarca war formell spanisches Dominium, welches einem privaten Genueser Konsortium als Konzession gegeben wurde. Das Konsortium musste dem Bey von Tunis Tribut bezahlen, um die Korallenbänke vor der Insel ausbeuten zu dürfen. Dabei kamen für den Transport genuesische sowie sizilianische Schiffe zum Einsatz.

[175]

Korallen wurden als Schmuck verwendet und auch zu Knöpfen verarbeitet. Teilweise handelte es sich um beträchtliche Mengen. In den Jahren 1549 – 1550 zum Beispiel importierte Genua rund 500 Kisten aus der Insel. Siehe ASGCO, Inv. 1474 B sowie Kapitel 5.2.10.

[176]

PLANHOL, Islam, S. 287 – 288.

[177]

P. LEROY-BEAULIEU, De la colonisation chez les peuples modernes, Paris 1874, zitiert nach LOPEZ, Storia, S. XIII.

[178]

Venedigs Kolonien in *oltremare* waren im Prinzip eine Verlängerung des Systems der Mutterstadt, das auch über den wirtschaftlichen Bereich selbst hinausging. Siehe Maria GEORGOPOULO, Venice's Mediterranean Colonies. Architecture and Urbanism, Cambridge 2001, S. 4.

[179]

Peter PARTNER, God of Battles. Holy Wars of Christianity and Islam, Princeton 1997, S. 163. "Not all European settlements in the Levant were colonies. There were trading posts (e.g. Tunis and Alexandria) or colonies such as Chios." Partner vertritt auch die These, dass der islamische Heilige Krieg (Dschihad) seine Ursprünge teilweise in der Verbreitung kolonialer Ideen hatte.

[180]

Ebenda, S. 162. In diesem Modell wurde die Bevölkerung von den Genueser Kolonialherren voll beherrscht und es wurden die Erträge aus Handwerk und Landwirtschaft von der Maona in ihrer Gesamtheit beansprucht. Es galt ausschließlich genuesisches Recht.

[181]

Vergleiche die Darstellung der Genueser Levantekolonien in: HEERS, Gênes, S. 135 – 146.

[182]

Siehe dazu die Ausführungen von Michel BALARD bei LOPEZ, Storia, S. XIII.

[183]

FELDBAUER/MORRISSEY, Italiens Kolonialexpansion, S. 86.

[184]

Ebenda, S. XIV.

[185]

Friedrich SCHILLER, Die Verschwörung des Fiesco zu Genua, Hempels Klassiker Ausgaben, Band 1, Berlin 1907, S. 183 – 184.

[186]

Michael SEIDLMAYER, Geschichte Italiens. Vom Zusammenbruch des Römischen Reiches bis zum Ersten Weltkrieg, Stuttgart 1962, S. 283 – 300.

[187]

GRENDI, Repubblica, S. 139 – 141.

[188]

Carlo BITOSSO, La Genova di Andrea Doria. In: Storia della Società Italiana, Il tramonto del Rinascimento. Roberto ALONGE et al. (Hrsg.), Teil 3, Bd. 10, Milano 1987, S. 180: "L'inserimento nel mondo spagnolo, o più generalmente asburgico, non escludeva il mantenimento d'attività diversamente orientate. I Lommellini gestiva l'impresa dei coralli di Tabarca; i Giustiniani trassero fino a Cinquecento inoltrato dal dominio di Scio la propria strepitosa ricchezza; dei Lercari commerciavano con la Persia; l'appalto dell'allume di Tolfa fece dei Pallavicini non i primi ma forse i più fortunati speculatori genovesi nei domini pontifici."

[189]

PISTARINO, Capitale, S. 114: "Ad Occidente si poteva muovere, bene o male, sotto l'egida del *Sacrum Imperium*, cui Genova fece ripetute affermazioni di fedeltà – seppure spesso del tutto formale – nel corso della sua storia, rivendicando reali o supposte benemerenze e fantomatici privilegi imperiali dell'età classica. Ad Oriente si entrava nell'area di un altro Impero, quello di Costantinopoli, e nel mondo

dei Sultani e degli emirati islamici, l'uno e gli altri entro se avversi, ma tutti in ostilità, aperta o latente contro la Chiesa di Roma ed il *Sacrum Imperium*."

[190]

Ebenda, S. 173.

[191]

Ebenda, S. 113.

[192]

LOPEZ, Genoa, S. 312.

[193]

Genua wurde durch die inneren Zwiste immer wieder von einer entschlossenen Außenpolitik abgelenkt. Dazu passt sehr gut die Aussage Machiavellis, der da schreibt: „Denn die Menschen machen es oft wie gewisse kleine Raubvögel, die mit solcher Begierde die Beute verfolgen, zu welcher die Natur sie treibt, dass sie einen andern größern Vogel nicht gewahren, der über ihnen schwebt um sie zu tödten.“ Aus: MACHIAVELLI, Erörterungen, S. 83; siehe auch BITOSSİ, Doria, S. 71.

[194]

Geoffrey PARKER, Die politische Welt Karls V., S. 145. In: Hugo SOLY (Hg.), Karl V.1550 – 1558 und seine Zeit, Köln 2003.

[195]

Karl V., väterlicherseits ein Enkel der Maria von Burgund, beanspruchte das Herzogtum von Burgund, welches von Frankreich annektiert worden war. Dieses burgundische Erbe beschränkte sich auf Flandern und die Franche-Comté. Nach Ferdinand SEIBT, Karl V., Berlin 1990, S. 91 – 108.

[196]

SEIDLMAYER, Italien, S. 305.

[197]

René GUERDAN, François Ier, Paris 1976, S. XII – XIV.

[198]

BENVENUTI, Repubbliche, S. 190; PARKER, Welt, S. 130.

[199]

BITOSSİ, Doria, S. 174.

[200]

LOPEZ, Genoa, S. 313 – 314.

[201]

Pierangelo CAMPODONICO, Andrea Doria, Genova 1997, S. 95 – 97.

[202]

GRENDI, Repubblica, S. 140: " Questo brillante corsaro diviene, di fatto, signore di Genova, padrone man non giuridicamente signore, liberatore e restauratore dell'indipendenza della Repubblica, "padre della patria."

[203]

BITOSSİ, Doria, S. 170. "La decisione (di Andrea Doria) ebbe conseguenze immediate di rilievo: contribuì al fallimento della campagna francese in Italia, spostò nel sistema di alleanze asburgico un centro strategicamente ed economicamente importante come Genova, provocò una trasformazione dell'assetto politico della città."

[204]

Ebenda, S. 178; siehe dazu auch GRENDI, Repubblica, S. 142. "La particolare tradizione feudale di Doria fu quella dell'armamento navale militare."

[205]

PARKER, Welt, S. 145.

[206]

Siehe dazu Raffaele CIASCA, Istruzioni e relazioni degli ambasciatori Genovesi, vol. Spagna 1494 – 1617, Roma 1957, S. XXIV: "Alleanza nel senso formale della parola non fu, a meno che non si voglia considerare come tale l'accordo concluso tra Andrea Doria e i rappresentanti imperiali nel luglio del 1528. Fu invece, come dicevamo, l'inserimento della repubblica di Genova nella politica asburgica, che portò ad una stretta e continua collaborazione politica, economica e finanziaria tra i due paesi."

[207]

BITOSSİ, Doria, S.169: "Il "*commune Ianuae*" diventava la "*Respublica Genuensis*." Era il 13 settembre 1528."

[208]

PARKER, Welt, S. 150.

[209]

Siehe dazu das Werk von Arturo PACINI, I presupposti politici del "Secolo dei Genovesi": La riforma del 1528, Genova 1990.

[210]

COSTANTINI, Repubblica, S. 60.

[211]

BENVENUTE, Repubbliche, S. 196: "L'inserimento di Genova nel sistema spagnolo permise di potenziare l'espansione commerciale nell'Europa centrale, dalla penisola iberica ai Paesi Bassi e alla Germania."

[212]

BITOSSI, Doria, S. 180.

[213]

Ebenda, Seite 180 – 181: "L'inserimento nel mondo spagnolo, o più generalmente asburgico, non escludeva in mantimento d'attività diversamente orientate. A Lione almeno fino alla metà del secolo la presenza genovese, pur non eguagliando quella fiorentina e lucchese, restò significativa e forse influenzò la scelta francofila d'alcuni ambienti nobiliari di parte "nuova". I Lomellini gestivano l'impresa dei coralli di Tabarca; i Giustiniani trassero fino a Cinquecento inoltrato dal dominio di Scio la propria strepitosa ricchezza; dei Lercari commerciavano con il Persia; l'appalto dell'allume di Tolfa fece dei Pallavicini non i primi ma forse i più fortunati speculatori genovesi nei domini pontifici: una corrente che s'ingrossò gradatamente, piazzando nel secondo Cinquecento gli uomini d'affari genovesi davanti a quelli fiorentini e senesi, pur tradizionalmente legati alla corte papale." (Zitiert nach J. DELUMEAU, Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVIe siècle, Paris 1957 – 1959).

[214]

SEIBT, Karl V., S. 130.

[215]

Alexandra MERLE, Le miroir ottoman, Paris 2003, S. 20: "La paix des dames."

[216]

SEIBT, Karl V., S. 104; PARKER, Welt, S. 153.

[217]

René GUERDAN, François I., Paris 1976, S. 304 – 309.

[218]

PARKER, Welt, S. 153 – 155.

[219]

SEIBT, Karl V., S. 127.

[220]

CARDINI, Europa, S. 206 – 207.

[221]

PARKER, Welt, S. 163.

[222]

BITOSSI, Doria, S. 178: "La fortuna del Doria è stata osservata, si basava sul possesso della sola forza armata importante della repubblica, la squadra delle galee appaltate a Carlo V."

[223]

Kapitulation: spezielle Privilegien des Sultans an europäische Kaufleute, welche ihnen gegen Tributzahlung Handelsfreiheit gewährten. Siehe SHAW, History, S. 29 –30.

[224]

MERLE, Miroir S. 21 spricht von einer "Scandaleuse alliance du roi de France."

[225]

Ebenda, S. 2.

[226]

GUERDAN, Francois I., S.318 – 321.

[227]

PARKER, Welt, S. 166 –168.

[228]

SHAW, History, S. 97.

[229]

MERLE, Miroir, S. 21.

[230]

Luigi SALVATORELLI, Geschichte Italiens, Berlin 1942, S. 435 – 435.

[231]

Ebenda, S. 436.

[232]

SEIBT, Karl V., S. 146.

[233]

PARKER, Welt, S. 177 – 181.

[234]

Der *casus belli* für 1542 war die Ermordung zweier französischer Gesandter in der Lombardei durch spanische Soldaten. Der eine Gesandte, Rincón, war mit einer Botschaft an Sultan Süleyman I. unterwegs gewesen, sein Begleiter, Fregoso, sollte als Botschafter des französischen Königs nach Venedig gehen. Nach Ferenc MAJOROS/Bernd RILL, Das Osmanische Reich 1300 – 1922, Die Geschichte einer Großmacht, Augsburg 1999, S. 328.

[235]

Luigi SALVATORELLI, Geschichte Italiens, Berlin 1942, S. 434; SEIDLMAYER, Italien, S. 309. „Der Friede von Cateau–Cambrésis hat das Ende der politischen Selbständigkeit Italiens besiegelt.“

[236]

BRAUDEL, Mittelmeer, Bd. 3, S. 143 – 148; ebenso GRENDI, Repubblica, S. 160.

[237]

Siehe dazu auch den Artikel von Marie-Luise FAVREAU-LILLE, Genua und das Reich am Ausgang des Mittelalters (14. – 15. Jhdt.). In: Laura BALETTO ed., Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna, Studi in onore di Geo PISTARINO, Genova 1997, S. 283 – 315. Zwar war Genua theoretisch eine Reichsstadt, doch die Kaiser vermochten nicht, eine engere rechtliche Bindung zum Reich auf der Basis des Lehensrechtes durchzusetzen.

[238]

Über die Stellung Genuas im Lehensverband des Heiligen Römischen Reiches siehe die Arbeit von Friedrich EDELMAYER, Genova e l'Impero nel Cinquecento. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria, Nuova Serie XLI, (CXV) Fasc. II, Genova MMI, S. 123 – 134.

[239]

Friedrich EDELMAYER, Maximilian II., Philipp II. und Reichsitalien. Die Auseinandersetzungen um das Reichslehen Finale in Ligurien, Stuttgart 1988, Seite 217. „Unter dem Vorbehalt der kaiserlichen Zustimmung ging das Lehen für eine Pension von 25.000 Dukaten im ersten und von 24.000 Dukaten für jedes nachfolgende Jahr sowie für die Verleihung des Titels eines Fürsten von Rossano an Philipp als Herzog von Mailand über.“

[240]

Siehe dazu Friedrich EDELMAYER (Hrsg.), Die Korrespondenz der Kaiser mit ihren Gesandten in Spanien, München 1997, S. 126 – 127.

[241]

SPANIEN-PLOETZ, „Geschichte, S. 75 – 107.

[242]

Jean Louis BACQUÉ-GRAMMONT, Histoire de l'Empire ottoman, Paris 1989, S. 158: "Lépante, un simple épisode ?"

[243]

MERLE, Miroir, S. 27 – 28.

[244]

Peter BURKE, Die Renaissance in Italien. Sozialgeschichte zwischen Tradition und Erfindung, Darmstadt 1992, S. 260.

[245]

Dazu COSTANTINI, Repubblica, S. 33: "I Conservatori delle navi avevano vasti poteri di controllo e d'organizzazione su tutte le arti e l'attività del settore marittimo."

[246]

M. CALEGARI et al., Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo. In: Miscellanea storica ligure, II, serie nuove I, 1972, S. 238.

[247]

COSTANTINI, Repubblica, S. 34.

[248]

Domenico SELLA, Die gewerbliche Produktion in Europa. In: CIPOLLA/BORCHARDT, Europäische Wirtschaftsgeschichte, fünf Bände, Band 2, Stuttgart 1983, S. 258. Sella weist darauf hin, dass in einzelnen Gewerbebezügen die Beschaffung des Anlagekapitals die Mittel des durchschnittlichen Handwerkers überstieg.

[249]

Peter KRIEDTE, Hans MEDICK, Jürgen SCHLUMBOHM, (Hg.), Industrialisierung vor der Industrialisierung, Göttingen 1977, S. 202.

[250]

WALLERSTEIN, Weltsystem II, S. 158.

[251]

Vor allem die Plünderung Roms 1527 durch die Truppen Frundsbergs. Siehe SEIBT, Karl V., S. 101 – 102.

[252]

Manfred VASOLD, Die Pest, Stuttgart 2003, S. 124 – 132.

[253]

J.C. RUSSELL, Die Bevölkerung Europas. In: CIPOLLA/BORCHARDT, Wirtschaftsgeschichte I, S. 21. Die Bevölkerung Italiens wird um 1340 auf zehn Millionen und 1450 auf nur siebeneinhalb Millionen geschätzt.

[254]

Nach DELUMEAU, Italie, S. 110.

[255]

COSTANTINI, Repubblica, S. 29 – 30.

[256]

DELUMEAU, Italie, S. 111.

[257]

PATINI, Genova, S. 141 – 142.

[258]

COSTANTINI, Repubblica, S. 30.

[259]

Kantar = Genueser Gewichtseinheit, ca. 47 kg. Dieses Maß wurde auch für die Klassifizierung von Schiffstonnagen verwendet. Vergleiche HEERS, Gênes, S. 273.

[260]

Ebenda, S. 113.

[261]

Aus BRUMMETT, Ottoman, S. 143: "Trading in merchandise is so necessary that without it the world would not go on. It is this that ennobles kingdoms and makes the peoples great, that ennobles cities, that brings war and peace."

[262]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 251.

[263]

Ebenda, S. 251.

[264]

Paul COLES, The Crisis of Renaissance Society: Genoa 1448 – 1507. In Past and Present, 11, 1957, S. 41: „Der Imperialismus des 16. Jahrhunderts in Italien bedeutete mehr als nur militärische Eroberung. Maßnahmen zur ökonomischen Kompensation für den Verlust der politischen Unabhängigkeit durch die italienischen Republiken waren eine Notwendigkeit, besonders dringend im Fall Genuas, dessen Bürger auf Ausgleich für die durch die Verringerung des Handels mit der Levante entstandenen Verluste drängten. Kompensationen dieser Art konnte Spanien dank seiner Besitzungen in der Neuen Welt und später auch in Flandern bewundernswert gut leisten. Die Geschichte der Beziehung zwischen Spanien und Italien im 16. Jahrhundert ist im Grunde die einer Interessensgemeinschaft, in der sich die Spanische Krone politisch an Italien mästete und die italienischen Geschäftsleute sich ökonomisch an Italien mästeten.“

[265]

SHAW, History, S. 83 – 85.

[266]

Palmira BRUMMET, Levantine Diplomacy in the Age of Discovery, New York 1994, S. 8: "The Ottoman state had become the irresistible force of the early sixteenth-century Levantine world. It accomplished its objectives (control of trade and territory plus the humiliation of its foes) through a combination of carefully planned alliances, formidable firepower, and precisely applied naval actions."

[267]

SHAW, History, S. 104.

[268]

Ich gebrauche hier „Nation“ im Sinne des osmanischen Millet – Begriffs, der zwar von der Zugehörigkeit zu einer religiösen Gemeinschaft geprägt ist, aber doch identitätsstiftende Wirkung für die Mitglieder schuf.

[269]

Über die noch auf der Krim verbliebenen Genuesen gibt es einige Untersuchungen. So hat Gilles VEINSTEIN in seinem Werk "État et société dans l'Empire ottoman, XVIe – XVIIIe siècles", London 1994, S. 235–241 einige Recherchen anderer Autoren wie HEYD, BABINGER, JORGA etc. erwähnt. Fest steht, dass es nur mehr wenige historische Belege dafür gibt, dass das Genueser Element in diesem Raum noch eine Rolle gespielt haben könnte. Die meisten Familien wurden deportiert, zumeist nach Konstantinopel. Einige begaben sich an den Hof des tatarischen Großkhans der Krim, andere nach Tscherkessien.

[270]

Die Rolle der Armenier und Juden im 16. Jahrhundert beschreibt Fernand BRAUDEL in seiner „Sozialgeschichte des 15. – 18. Jahrhunderts“ im Band „Der Handel“ S. 162 – 167. Er stellt die weit verzweigten Beziehungsnetze dar, welche nach damaligen Begriffen weltumspannend waren. Die Armenier zum Beispiel hatten Handelskontakte vor allem in Russland und im Kaukasus, aber auch in Indien und der arabischen Welt.

[271]

Siehe dazu das Kapitel: Judaïsme d'Orient: de marchands de substitution (1492 – 1700). In: Jacques ATTALI, Les juifs, le monde et l'argent. Histoire économique du peuple juif, Paris 2002, S. 311 – 342.

[272]

Millet (türkisch Nation) – Die osmanische Verfassung sprach jeder Gemeinschaft der so genannten Buchreligionen (Katholiken, Protestanten, Armenier, Juden und Orthodoxe) Autonomie unter der Führung ihres geistlichen Oberhauptes zu. Diese beinhaltete neben der, zwar beschränkten Religionsausübung, das Recht, Handel zu treiben. Voraussetzung für alle diese Rechte war immer die pünktliche Bezahlung der Steuern. Siehe dazu SHAW, History, S. 59.

[273]

GEORGOPOLOU, Venice, S. 9, unterscheidet sehr wohl zwischen Byzantinern und Griechen. Erstere waren bis 1453 die Einwohner des Byzantinischen Reiches, letztere ab 1453 die Angehörigen der osmanischen Millet, welche griechisch – orthodoxe Bürger umfasste.

[274]

Benjamin ARBEL, Shipping and Toleration: The Emergence of Jewish Ship owners in the Early Modern Period. In: Seafaring and the Jews, Nadav KASHTON (ed.), Mediterranean Historical Review, Vol. 15, Nr. 1, June 2000, S. 61.

[275]

Ebenda, S. 60.

[276]

Avigdor LEVY, Jews, Ottomans, Syracuse, N.Y. 2002, S. 8: "As the Ottomans sought to undermine Venetian and Genoese economic domination and exploitation of the Levant, they pursued a deliberate policy of favouring and protecting their native minorities, including Greeks, Armenians and Jews."

[277]

Osmanisch *Bab – İ Âli*, englisch Sublime Porte: executive offices of grand vezir and subordinate departments. Nach SHAW, History, S. 348.

[278]

Siehe dazu die Ausführungen von INALCIK in LEVY, Jews, S. 8.

[279]

ARBEL, Shipping, S. 56–71.

[280]

Siehe dazu den Aufsatz über die spanische Judenvertreibung von José Luis LACAVE, El papel del judaísmo español en la época de los Reyes Católicos. In: Alfred KOHLER und Friedrich EDELMAYER (Hg.), Hispania–Austria, Die Katholischen Könige, Maximilian I. und die Anfänge der Casa de Austria in Spanien. Akten des Historischen Gespräches, Innsbruck Juli 1992, München 1993, S. 104 – 114.

[281]

LEVY, Jews, S. 9; Ebenda, S. 11: "Later on, in 1588, Alvaro Mendès, who like Joseph Nasi was an archenemy of King Philip II. of Spain, came to settle in Istanbul, reportedly bringing with him a capital of 850.000 gold ducats."

[282]

Ebenda, S. 210 – 211: "It is suggested that the Marrano Jews introduced into the Ottoman Empire the techniques of European capitalism, banking and even the mercantilist concept of state economy."

[283]

Zur wichtigen sozialen Rolle der Juden im Osmanischen Reich siehe die Darstellung von LEVY, Jews, S. XIX: "Within the

sociopolitical order for much of this period the Jews occupied an important, perhaps unique, position. In the fifteenth and sixteenth centuries they were instrumental in developing and expanding the Ottoman administration and economy, and they continued to maintain a prominent role in those areas for a long time thereafter."

[284]

Ebenda, S. XX: "Thus Ottomans and Jews regarded each other as allies, and the former entrusted the latter key positions in developing the administration and economy of newly conquered territories. As a result, Jews acquired a disproportionate place in the Ottoman economy and financial administration, and on occasion, individual Jews rose to positions where they were able to influence government policies."

[285]

JORGA, Geschichte III, S. 190 – 216 im Kapitel: Einfluss der unterworfenen Völker (Franken, Armenier, Juden, Griechen) auf die Leitung des Reiches.

[286]

INALCIK, Economic, S. 207: "The most important change which occurred with the Ottoman conquest was that Italian predominance was terminated in favour of the native Ottoman non – Muslim subjects, Armenians, Jews and Greeks in particular. After the Ottoman conquest, Greeks replaced Italians in large-scale trade in Caffa and Pera/Galata, while in the pre-Ottoman period the Genoese as a rule excluded natives from big overseas business. Moreover, already in the fifteenth century Greek and Jewish merchants began to settle in such major Italian commercial centres such as Ancona and Venice."

[287]

LEVY, Jews, S. XXI.

[288]

Siehe dazu Kapitel 7.2. über die Strukturveränderungen im Mittelmeerraum des 16. Jahrhunderts und ihre Folgen.

[290]

Wilhelm HEYD, Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente, I – II, Venezia 1936, S. 257 – 260.

[291]

INALCIK, Economic, S. 212 – 214.

[292]

HEERS, Gênes, S. 1.

[293]

Siehe dazu den Aufsatz von Bariša KREKIC, Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV–XVI secolo), S. 131 – 210. In: Ragusa e il Mediterraneo, a cura di Antonio DI VITTORIO, Atti del convegno internazionale di studi su Ragusa e il Mediterraneo: ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età Moderna, Bari, 21 – 22 ottobre 1988.

[294]

Herbert KNITTLER, Europas Wirtschafts- und Handelsräume. In: Die Geschichte des Europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess, Friedrich EDELMAYER, Erich LANDSTEINER, Renate PIEPER (Hg.), München 2001, S. 12 – 32.

[295]

Kristof GLAMANN, Der europäische Handel. In: CIPOLLA/BORCHARDT, Wirtschaftsgeschichte 2, S. 276– 280.

[296]

BRAUDEL, Sozialgeschichte, Aufbruch, S.168: „Die Genuesen verfügen über einen ungefähr dreißig Meilen langen Küstenstreifen von Monaco bis zu den Ländereien von Massa und eine sieben bis acht Meilen große Ebene nach dem Mailänder Gebiet zu. Der Rest ist eine Wand unfruchtbarer Gebirge.“

[297]

ABU LUGHOD, Hegemony, S.103: "Genoa, a superb harbour huddled at the base of a mountainous escarpment that insulated her from the mainland behind, was from earliest times a port and, from time to time, a victim of invasions."

[298]

Fernand BRAUDEL, Georges DUBY und Maurice AYMARD, Die Welt des Mittelmeeres. Zur Geschichte kultureller Lebensformen, Frankfurt 1990, S. 38. Braudel spricht vom Mittelmeer als einem „mäßigen Nahrungsmittellieferanten“ und führt die Gründe für seinen geringen Fischreichtum an.

[299]

Alfredo PINO-BRANCA, La vita economica degli stati Italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, Catania 1938, S. 223 – 231.

[300]

Siehe dazu John GLETE, Warfare at Sea, 1500 – 1650, London, Routledge 2000. Genua entschied sich in der überwiegenden Anzahl der Fälle, sich nicht so sehr auf die Stärke der Flotte sondern auf das Geschick seiner Kaufleute zu verlassen, um politische Ziele

zu erreichen. Zitiert nach KIRK, Genoa, S. X – XI.

[301]

Gaetano FERRO, *The Genoese Cartographic Tradition and Christopher Columbus*, Roma 2001, S. 55. "Genoa's prominence as a maritime center in the Middle Ages."

[302]

Der Geschichtsschreiber Agostino Giustiniani beschreibt ihn 1535 wie folgt: "Porto maritimo, il quanto è grande et sicuro amplo, per ogni vento, eccetto per la Provenza. Questo porto il fa uno atterramento set un mole; l'atterramento nomino tutto quello, che è della piazza del mole in fino alla porta nova, qual si è fatta alla logietta dei Greci, quale è in longhezza mille cinquante quatro palmi; e tutta questa Regione, come si vede, è stata aterrata per forza, come cosa in mezzo di doi mari, uno sta da mezzo di, et l'altro da Tramontana. Il mole da questa nova porta in fino all'estremità è mille ottocento palmi di canna. Et questo porto capace di ogni quantonque numerosa armata." In: A. Giustiniani, *Castigatissimi annali con loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genova*, Genova MDXXXII, c. XIII r.e.v., zitiert nach DORIA/PIERGIOVANNI, *Sistema*, S. 42 – 43.

[303]

COSTANTINI, *Repubblica*, S. 29 – 33.

[304]

Zur Geschichte des Genueser Hafens siehe auch das Werk von L.GROSSI BIANCHI-E. POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo*. Genova nei secoli X – XVI, Genova 1980.

[305]

COSTANTINI, *Repubblica*, S. 1.

[306]

J. JACOB ed., *Chronique de Jean d'Autin*, Paris 1834, Teil IV, Band II. S. 204 – 208; siehe dazu auch G. BETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1978, S. 48 – 49 und 152 – 157. Zitiert nach Paola Massa PIERGIOVANNI. In: *Il Sistema portuale della Repubblica di Genova*, Giorgio DORIA e Paola Massa PIERGIOVANNI, a cura di, Genova 1988, S. 39 – 41.

"C'est une muraille assise en mer sur gros rochers, qui artificiellement sont jetés là dedans l'un sur l'autre à pierre perdue. En tant que, à l'endroit où la muraille est assise....continua il chronista...y deux rochers surmontent l'eau, qui en aucuns endroits a de profondeur plus de cents pieds... Laquelle muraille a d'epais et de larger au bas quarante pas envoron, de haulteur par sur l'eau quinze pieds, ou plus. Le dessus de cette muraille est tout pavé à carreaux larges et bien unis. Et là dessus en plusiers endroits sont hautes, grandes et grosses colonnes rondes de marbre, auxquelles sont attachés gros câbles et cordages qui là tiennent les navires à ferme."

[307]

DORIA/PIERGIOVANNI, *Sistema*, S. 141. Der Hafenbetrieb wirkte sich auf die Stadtwirtschaft in dreifacher Hinsicht aus: Er schuf Arbeitskräfte im Ausmaß von 1000 bis 1300 Stellen, er belebte die Bautätigkeit und kam den öffentlichen Finanzen zu Gute.

[308]

HEERS, Gênes, S. 129: "Les gabelles deviennent la propriété de San Giorgio."

[309]

DORIA – PIERGIOVANNI, *Sistema*, S. 108 – 121.

[310]

Ebenda, S. 40 – 41.

[311]

Ebenda, S. 139: "Nel porto di Genova in età moderna la maggior parte delle merci movimentate sui moli e sulle banchine era costituita dagli *"sbarchi"* e, fra questi, la quantità di gran lunga prevalente era rappresentata da legna e da generi alimentari."

[312]

GROSSI BIANCHI/POLEGGI, *Città*, S. 104 – 105.

[313]

John DAY, *Les douanes de Gênes*, 1376 – 1377, Paris 1963, S. XXIII und XIV. Zitiert nach DORIA/PIERGIOVANNI, *Sistema*, S. 48.

[314]

Siehe KIRK, *Genua*, S. X – XI.

[315]

Siehe dazu die Ausführungen von Arturo PACINI, *La Genova d'Andrea Doria nell'Impero di Carlo V.*, Firenze 1999, S. 126: "Notiamo anzitutto che a monte dell'espansione di due settori trainanti dell'economia cittadina – l'armamento marittimo con il suo vasto *indotto* e la finanza – c'era la possente domanda generata dalle esigenze della politica imperiale in Italia ed in Europa."

[316]

DORIA/PIERGIOVANNI, *Sistema*, S. 160. Im Jahre 1503 wurde eine Schiffsbaukonzession an einen privaten Unternehmer vergeben. Am Ende des Jahrhunderts finanzierte die Casa die Kosten für ein Arsenal, das im Jahr 15 bis 20 Galeeren bauen sollte. Der Bau kam jedoch nicht zu Stande.

[317]

PISTARINO, Capitale, S. 74.

[318]

Guido Nathan ZAZZU, Il volo del Grifo. Storia di Genova dagli inizi al 1892, Genova 1993,
S. 44. Die Kommune von Genua unterhielt traditionell nur wenige Schiffe. Private Finanziers konnten jedoch leicht größere Schiffsverbände aufstellen, die samt Besatzung und Befehlshaber an den Bestbieter vermietet wurden.

[319]

Raffaele CIASCA, Istruzioni e Relazioni degli Ambasciatori Genovesi, vol. I, Roma 1951, S. XI: "Genova era, infatti, un gran cantiere, forse più modesto di Venezia quanto a numero di navi a costruire e da armare, meno organizzato in fatto d'officine e d'arsenali; ma nel costruire ed armare navi essa era assai più spregiudicata dell'aristocrazia veneta, la quale subordinava a finalità politico-militare il negare o il mettere a disposizione di governi stranieri, il suo arsenale e i capitali privati dei propri cittadini."

[320]

Diese Schiffe hatten bis zu 300 Tonnen und liefen unter Bezeichnungen wie *galera*, *galera grossa*, *galera bastarda* und *galeazza*. (Nach HEERS, Gênes, S. 270 – 271).

[321]

Siehe zu dem Thema der Betriebskosten für Galeeren die Bemerkungen von GRENDI, Repubblica, S. 154 -157. Die Jahreskosten für eine Galeere betrugen etwa 4000 – 4500 *scudi*.

[322]

Luigi de ROSA, Naples: a Maritime Port. In: JEEH 3/31/2002, S. 521. Galeerenruderer waren im 16. Jahrhundert zumeist Sklaven, welche aus Bosnien, Tripoli, Istanbul, Saloniki, Metelino, Anatolien, Biserta, Tunis, dem Schwarzen Meer, Rumänien, Medina, Negroponte und dem Gebiet der Tartaren kamen.

[323]

ABU-LUGHOD, Hegemony, S. 111: "In the 12th and 13th century the Italians used three types of ships for long-distance transport: the sailing ship (called the *navis* or *bucius*) with two decks and, by the 13th century even three, propelled by four to six lateen sails, divided equally fore and aft; the galley (called *galea*, *galeotis* or *sagitta*) a warship, propelled by large numbers of oarsmen but equipped with a few light sails for auxiliary use; and the *tarida*, a cross between the two."

[324]

HEERS, Gênes S. 270: "A Gênes, la galère reste un instrument guerrier. La ville ne possède pas de flotte permanente, chaque début de campagne s'accompagne de la mise en chantier et de l'armement de plusieurs galères, de 6 à 12 suivant le cas."

[325]

Ebenda, S. 267.

[326]

COSTANTINI, Repubblica, S. 164: "Senza contare le galee, e stato calcolato che a Genova facesse pressappoco in 30 % del tonnellaggio complessivo delle marine cristiane del Mediterraneo."

[327]

DORIA/PIERGIOVANNI, Il Sistema, S. 143.

[328]

Zu den Schiffsbezeichnungen des Mittelalters siehe: Frank HOWARD, Segel-Kriegsschiffe 1400 – 1860, Koblenz 1989, S. 15.

[329]

ABU-LUGHOD, Hegemony, S. 112.

[330]

Ebenda, S. 113.

[331]

HEERS, Gênes, S. 278.

[332]

Fernand BRAUDEL/ Georges DUBY/ Maurice AYMARD, Die Welt des Mittelmeeres. Zur Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen, Fernand BRAUDEL Hrsg., Frankfurt 1990, S. 51 – 52.

[333]

ABU-LUGHOD, Hegemony, S. 111 – 112.

[334]

HEERS, Gênes, S. 273.

[335]

Ebenda, S. 280.

[336]

BERNHARD, Handel, S. 203: „Um die Mitte des 14. Jahrhunderts belief sich der jährliche Verkehr, welcher auf dem Zollplatz von Jonge in Holland verzeichnet wurde (3000 Bündel oder 4500 Kantare) nach Heers auf knapp ein Viertel der möglichen Ladung eines einzigen, großen Genueser Schiffes.“

[337]

Zur Frage der Schiffstonnagen siehe die Überlegungen von HEERS, Gênes, S. 269 – 269. Tonnageangaben für Schiffe sind nur ungefähre Zahlen, da sie zumeist nur dem Transporteur bekannt waren. In offiziellen Aufzeichnungen wie Zollregistern, Seefrachtbriefen etc. scheint sie nicht auf. Die meisten vorhandenen Zahlenangaben sind sehr mit Vorsicht zu genießen.

[338]

COSTANTINI, Repubblica, S. 165 – 167.

[339]

BERNHARD, Handel, S. 200; siehe dazu auch BRAUDELS Untersuchungen über die langen Fahrtzeiten der Mittelmeerschiffe. In: BRAUDEL, Mittelmeer 2, S. 17 – 62; siehe dazu auch den Bericht des genuesischen Gesandten De Franchi an den Dogen vom 24. September 1558. Er berichtet, dass er anlässlich seiner Reise nach Istanbul 80 Meilen vor Chios auf dem Schiff in Windstille liege. Er klagt über schlechten Wind und schreibt, dass er nun schon 22 Tage unterwegs sei. Nach AS, Inv. 2169, Lettere Ministri, Mezzo 1/II, fol. 187.

[340]

HEERS, Gênes, S. 271. Der Einsatz von Handelsgaleeren durch Genuesen wird als sehr gering bezeichnet.

[341]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 74r.– 102v.

[342]

Cotonaze, auch *gotonati*, *panni gotonati* – Baumwolle, Baumwollwaren. Siehe Antonia LICATESE, Stoff- und Seidenbezeichnungen im mittelalterlichen Italien, Dissertation Darmstadt 1989, S. 299.

[343]

Scamatri – kommt von *scamatare la lana* = die Wolle klopfen. Diente zur Verfilzung des Gewebes und damit zur Herstellung eines wasser- und winddichten Stoffes. Nach Carlo BATTISTI et Giovanni ALESSIO, Dizionario etimologico della lingua italiana, Firenze 1954, S. 679.

[344]

Seta turcha – türkische Seide, eigentlich iranischen Ursprungs. Siehe FLEET, European, S. 98.

[345]

Setta, auch *setta levantina*, *sita*, *saya*. Siehe LICATESE, Stoffbezeichnungen, S. 22 und 217.

[346]

Seta fozfora = schwefelgelbe Seide. ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 83 r.

[347]

Cultri sitti = Seidendecken, Seidentepiche. Nach Salvatore BATTAGLIA, Grande dizionario della lingua italiana, 12 vol., Torino 1977, vol. 3, S. 333.

[348]

Tapeta, *balota*, *zalota*, *zapoti* = Teppiche. Siehe BATTISTI, Dizionario S. 3715: "Panno per coprire tavole e pavimenti. "

[349]

Galaze = blau-violetter Stoff, der durch Gallstoffe (*galla*) gefärbt wurde. Siehe BATTISTI, Dizionario, S. 1752.

[350]

Wurde als *cameloto*, *ciambellotto*, *cammellino*, *gamellus*; *camelun* bezeichnet. Stoff aus Ziegen- oder Kamelhaar. Siehe LICATESE, Stoffbezeichnungen, S. 128.

[351]

Masticho

[352]

Alumno = Alaun.

[353]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 11r. – 19v.

[354]

Còltri = Decken aus Wolle, vgl. BATTAGLIA, Dizionario III, S. 333.

[355]

Mussulo = Muslin, Mossulstoff. Nach LICATESE, Stoffbezeichnungen, S. 265: *mussola*, *tessuto di cotone*, *seta*, *lino o lana*, *morbido e*

trasparente.

[356]

Über den Schiffstyp *caravella* siehe die Beschreibung von Alfred DUDZUS und Alfred KÖPCKE, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, S. 155.

[357]

Limbo – großes Segelschiff mit langem Bugspriet. Siehe HEERS, Gênes, S. 295 sowie die Schiffsliste im Anhang, wo dieser Typ besonders in den Jahren 1550 und 1552 verzeichnet wird.

[358]

Zu den einzelnen Schiffstypen siehe das Kapitel 6.2.

[359]

Siehe die Liste der Ankünfte für die Jahre 1549 – 1550 im Anhang. Darin wird ersichtlich, dass ein großer Teil des Frachtaufkommens im Nahverkehr aus Süditalien durch Schiffe vom Typ *grosso limbo* durchgeführt wurde, während im Fernverkehr mit der Levante der Typ *grosso nave* zum Einsatz kam.

[360]

Erhoben nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B.

[361]

COSTANTINI, Repubblica, S. 164: "Senza contare le galee, è stato calcolato che a Genova facesse capo pressappoco il 30 % del tonnelloaggio complessivo delle marine cristiane del Mediterraneo."

[362]

Nach Vito VITALE, Breviario della storia di Genova: lineamenti storici ed orientamenti bibliografiche, 2 vol., Genova 1955, S. 9 – 10, zitiert nach KIRK, Genua, S. 33.

[363]

BRAUDEL/DUBY/AYMARD, Welt, S. 54.

[364]

HEERS, Gênes, S. 270.

[365]

Diese Schiffstypen wurden in den Listen der Schiffsankünfte eher selten angeführt. Wir könne die Ankunft einer aus Neapel und Livorno kommenden *grossa galeota* am 3. Juli 1562 verzeichnen, eine *galeona grossa* kam am 30. Mai 1581 aus Livorno an, eine weitere *galeota grossa* am 3. Juli 1581 aus Neapel und Livorno und schließlich wurde die Ankunft einer *galeona Sto Michaelis* am 26. November 1597 mit unbekanntem Ursprungshafen festgehalten.

[366]

GRENDI, Repubblica, S. 196 – 197.

[367]

Über die maritimen Entfernungen und die Dauer von Schiffspassagen dieser Zeit gibt im Detail das Werk von Ignacio FERNÁNDEZ VIAL: Alonso de Contreras, Derrotero universal del Mediterráneo, Manuscrito del siglo XVII, Málaga 1996, Aufschluss.

[368]

Siehe dazu Carlo BITOSSI, Il declino delle tecniche nautiche mediterranee. In: Robert ALONGE et al., Il tramonto, S. 221 – 230.

[369]

COSTANTINI, Repubblica, S. 164. Genua hatte um 1509 etwa 15.000 Tonnen Schiffstransportkapazität gehabt, wobei die Küstenschiffe nicht dazugerechnet sind.

[370]

Siehe zu diesem Thema FERRO, Genoese, S. 24.

[371]

Ebenda, S. 151 – 152.

[372]

GLAMANN, Handel, S. 276.

[373]

DUCELLIER, Byzanz, S. 466 – 469.

[374]

FAROQHI, Kultur, S. 57 – 64.

[375]

INALCIK, Economic, S. 17.

[376] Ebenda, S. 241 – 242.

[377]

BERNHARD, Handel, S. 185.

[378]

Die Seerisiken waren vielfältig, man konnte sie zwar durch eine Versicherung abfedern, jedoch blieben immer noch genug Gefahren übrig. Neben Piraterie und Wetter gab es noch das kaufmännische Risiko, welches sich durch unerwartete Kostensteigerungen durch nicht vorhersehbare Ereignisse ergab. Siehe zu diesem Thema das Werk von Klaus FRIEDLAND et al., Maritime Food Transport, Wien 1994, S. 583.

[379]

Über die Details der Routen und die verschiedenen Varianten der Ursprungs- und Zwischendestinationen siehe die Schiffsliste im Anhang.

[380]

DORIA/PIERGIOVANNI, Sistema, S. 22: *Padri del Comune* oder *Patres Communis Salvatores Portus et Moduli* war die Bezeichnung für den Magistrat der Stadt Genua nach der Reform, welche 1403 vom französischen Gouverneur Boucicault durchgeführt wurde.

[381]

GRENDI, Repubblica, S. 310.

[382]

Tabelle nach DORIA/PIERGIOVANNI, Sistema, S.117.

[383]

Ebenda, S 117 – 119: "Nel luglio 1548 la nave di Nicola Pallavicini (di 11.000 mille cantari), paga, per partire per Napoli, lire 27.16 (lire 13.11 di molagio; lire 11 di getto e lire 3.5 di uscita), più lire 5 di fanale al rientro (complessivamente un 6% di prelievo). Quando riparte, con destinazione Sardegna e Spagna, il molagio non le viene più imputato, non diversamente da quanto è computato nel 1498 ad una nave della stessa portata)."

[384]

Eduardo GRENDI, Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento. In: Rivista storica italiana, 1968, S. 600 – 601 und 637. Zitiert nach DORIA/PIERGIOVANNI, Sistema, S. 137 – 138.

[385]

ASGCO, Inv. 1774 B, fol. 120 – 128, 157, 170 – 171, 174 – 175.

[386]

Ebenda, fol. 11 – 19.

[387]

Ebenda, fol. 44 – 54.

[388]

Ebenda, fol. 74 – 88.

[389]

Ebenda, fol. 31 – 33.

[390]

GRENDI, Repubblica, S. 310. Diese Einrichtung wurde *schifato* genannt.

[391]

GRENDI, Repubblica, S. 311. Die einzelnen Steuern waren das *jactus navium*, das *introitus fanalium*, *exitus* und das *molagium*. Die Steuer für die Erhaltung der Lichter des Leuchtturms betrug für jedes Schiff 18 Denare "*pro qualibet persona habente mercedem et stipendium a dicto patrono*". Das *exitus* wurde beim Verlassen des Beckens fällig und betrug dreißig Soldi für Schiffe mit einem Deck und drei Lire fünf soldi für Schiffe mit zwei Decks. Das *molagium* oder die Anlegesteuer war eine höhere Steuer und belief sich auf 25 Soldi pro tausend Kantare. Sie wurde vor allem von neu ankommenden oder fremden Schiffen eingehoben, die also nicht um diese zusätzliche Abgabe wussten und mit Hilfe von Barken entluden, um der Zahlung der Steuer auszuweichen.

[392]

Siehe z.B. ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 45r. Die erste Zeile der Warenliste führt eine Lieferung von einem Ballen Teppiche aus Chios für einen Stephanus Franciscus Bugani an. Der dafür entrichtete *introitus portum* betrug 52 d (*denari*). Sonst werden keine weiteren Abgaben vermerkt.

[393]

DORIA/PIERGIOVANNI, Sistema, S. 118.

[394]

Ebenda, S. 108 – 117.

[395]

HEERS, Gênes, S. 129 – 130 erwähnt die verschiedenen Versuche der Schiffseigner, Zölle zu hinterziehen und beschreibt die

Strafen, die im Falle einer Aufdeckung verhängt wurden.

[396]

GRENDI, Repubblica, S. 315.

[397]

Der Begriff Levante beinhaltet hier die Ursprungshäfen Chios, Zypern, Tabarca, verschiedene griechische und osmanische Städte sowie auch den fallweise verwendeten Begriff „*ex partibus orientalibus*.“

[398]

Süditalien umfasst hier die sizilianischen, apulischen und neapolitanischen Häfen, aber auch Korsika, Sardinien und die Häfen der Toskana und Liguriens.

[399]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B.

[400]

Zahlen aus der Tabelle von GRENDI, Repubblica, S. 263 – 264.

[401]

Darunter fallen Alexandria in Ägypten, griechische Städte, oder es wird der allgemeine Ausdruck *ex partibus orientalibus* verwendet.

[402]

Zahlen nach den Schiffslisten nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B.

[403]

Siehe dazu die Schiffslisten im Anhang, besonders für das Jahr 1590.

[404]

Siehe dazu die Schiffsankünfte der Jahre 1549 bis 1599 im Anhang.

[405]

Siehe dazu zum Beispiel die Analysen von LICATESE, Stoffbezeichnungen, S. 159 für den Damast. *Damasceto*, *maschatum*, *damascho*, *damaschino* sind nur einige der zahlreichen Namen für dieses Gewebe. Der Ortsname von Damaskus wurde zur Bezeichnung der Stoffart herangezogen, wobei er auch an anderen Orten in der Machart von Damaskus fabriziert werden konnte.

[406]

Ich habe den in den Quellen verwendeten Ausdruck *patronus* mit Transporteur übersetzt, da das Wort Kapitän nicht ganz zutreffend ist. Damit schließe ich mich HEERS, Gênes, S. 300 - 301 an, der den *patronus* als Transporteur bezeichnet, der mit den Anteilsinhabern des Schiffes, den *carati* einen Kontrakt für den Warentransport abschloss. Für den Transport erhielt er das *naulo*, einen Fixbetrag. Er durfte zusätzlich mit der Mannschaft eigene Waren transportieren und verkaufen. Dieser Anteil, der bei der Zollabrechnung ganz am Anfang gesondert erwähnt und abgerechnet wurde, war die *proportata*, welche den zweiten Teil seiner Entlohnung ausmachte.

[407]

Siehe zu diesem Prinzip die Erläuterungen von David ABULAFIA, Industrial Products: The Middle Ages, S. 336: "The further a merchant went, the more likely it was that he was selling, buying and reselling as he travelled." In: Prodotti tecniche d'oltremare nelle economie europee secc. XIII–XVIII. Atti della "Ventinovesima Settimana di Studi" 14 – 19 Aprile 1997, a cura di Simonetta CAVACIOCCHI, Prato 1997.

[408]

Siehe dazu ASGCO, 1474 B, fol. 11r. – fol. 19v., fol. 41r., fol. 45r. – 58v., fol. 74r. – 102v., fol. 103r. – 110v., fol. 120r. – 128v., fol. 157r. – 160v., fol. 170r. – 172v. Diese Ladungen kamen direkt aus Chios, dies wurde in den Aufzeichnungen durch die Überschriften vor den Warenlisten "Ex Chio, ex Sio" ausdrücklich vermerkt. Allerdings muss man auch die Tatsache berücksichtigen, dass viele levantinische Warenbezeichnungen arabischen Ursprungs oder allgemeine kommerzielle Begriffe ins Italienische übernommen wurden. Diese Tatsache beschreibt zum Beispiel EDLER in Glossary, S. 127: „Das italienische *fondaco* kommt vom arabischen *funduq* (Geschäft).“; oder ebenda, S. 130: „Der italienische Begriff *gabella* stammt vom arabischen Wort für Steuer, nämlich *qabala*.“. Die Anzahl der arabischen Worte im Wirtschaftsitalienischen des 16. Jahrhunderts ist durch die vielfältigen und lang andauernden Kontakte mit der islamischen Welt beträchtlich. (Anmerkung des Autors).

[409]

Siehe dazu auch das Kapitel 5.1. über den Getreidehandel, wo das Problem des Schmuggels im Levantehandel mit dem Osmanischen Reich eingehend erörtert wird.

[410]

Zur Problematik der Gewichte und Verpackungen siehe Elayihu ASHTOR, The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Ages (1370 – 1498). In: JEEH Vol. 4, Nr. 3, 1975, S. 573 – 612.

[411]

Siehe dazu Eloy Martín CORRALES, El comercio mediterráneo en la época de Felipe II. In: Felipe II. y el mediterráneo, Vol. I, Congreso Internacional, coord. Ernest BELENGUER- CABRIA, Barcelona 1998, S. 335.

[412]

Der italienische Raum umfasst in dieser Untersuchung alle Hafenstädte Siziliens, Korsikas, Sardiniens, Rom, Apulien und Neapel.

[413]

Unter dem Begriff Levante wurden die Häfen von Chios, Alexandria in Ägypten, griechische Inseln sowie auch Tabarca gezählt. Daneben verzeichnen die Register noch den unbestimmten Begriff *ex partibus orientalibus*.

[414]

Die Zahlen wurden nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B erhoben.

[415]

ASGCO, Inv. 1483 B, fol. 58 und fol 61.

[416]

Siehe zum Beispiel ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 4r. Schiffsankunft vom 19.2.1549. Der Text der Schiffsankunftserfassung und der *proportata* Erklärung lautet:

+ 1549 die X Viii feb(ruarii)

Ex Apulia et Mossana g(rosso) n(ave) p(atr)onisata p(atronnus)

J(a)c(op) Delmato pa(at)ronnus

+die XXX pro portata data fuit per Andrea de Costa scribe cum iuramentu admonitum et ciu dicit fuisse caricata in Liburno saci CCXII Ioannum A... v (idel)icet saci CX....? Cossimo et Jo(anni) Calbroni ex Mossana et saci CXXX p(o)rtum officilia ef ?...

Übersetzung: + 1549 am 19. Tag des Februar kam das Großschiff des Jacopo Delmato, der Transporteur war, aus Apulien und Messina an. Am 30. wurde die *pro portata* (d.h. der Anteil des Transporteurs) dem Andrea Costa, dem Schiffsschreiber übergeben. Er wurde an seine Eidespflicht erinnert und sagte aus, dass er nach Livorno 213 Säcke des Johannes A. transportiert hätte wie auch 110 Säcke des Cosimo und Johannes Calbroni aus Messina und 130 Säcke den Behörden des Hafens...(Textrest unleserlich).

[417]

HEERS, Gênes, S. 293 – 301.

[418]

Als Beispiel sei hier ASGCO, 1474 B, fol. 103. angeführt. Es handelt sich um eine Großlieferung aus Chios vom 21. April 1549. Der erste Warenempfänger ist wie folgt festgehalten:

Originaltext:

" *Atannasius gondinnus casse*

+

B G *cotonas ba XXXX*

M

Das heißt, dass Atanansius Gondinus 40 Ballen Baumwolle aus Chios erhalten hat, wobei das Siegel +BGM für die Bezeichnung der Ware verwendet wurde.

[419]

Bei der Verzollung wurde die Zahlung der *gabella* nach Gewicht vorgenommen, und nicht, wie zum Beispiel in Sizilien *ad valorem*. Dies erscheint besonders im Falle der Verzollung von Seidenballen als unlogisch (geringes Gewicht bei hohem Wert).

[420]

Georges IFRA, Geschichte der Zahlen, Frankfurt et New York 1997, S. 220 – 234.

[421]

H.T. PLEDGE, Science since 1500, London 1966, S. 48.

[422]

Lynn WHITE jr., Die Ausbreitung der Technik. In: CIPOLLA/BORCHARDT, Wirtschaftsgeschichte 1, S. 103.

[423]

Ebenda, S. 49.

[424]

EDLER, Glossary, S. 18. *Abbachista* = Arithmetiker.

[425]

Siehe dazu INALCIK, Sozialgeschichte, Handel, S. 634: 1202 wird das Rechenbuch des Pisaners Leonardo Fibonacci erwähnt, welches das Rechnen mit arabischen Zahlen kennt. Fibonacci eignete sich sein Wissen im nordafrikanischen Bejaia an, wo sich sein Vater als Kaufmann niedergelassen hatte.

[426]

PLEDGE, Science, S. 49.

[427]

IFRAH, Zahlen, S. 234, siehe dazu auch K. MENNINGER, Zahlwort und Ziffer, Eine Kulturgeschichte der Zahl, Zwei Bände, Göttingen 1957/58; oder J.G. LEMOINE, Les anciens procédés de calcul sur les doigts en Orient et Occident. In: Revue des Études

Islamiques 6/1932, S. 1 – 58.

[428]

BRAUDEL/DUBY/AYMARD, Die Welt des Mittelmeeres, S. 52 – 53.

[429]

Carati - siehe Florence EDLER, Glossary of Medieval Business Terms, Italian Series 1200 – 1600, Cambridge 1934, S. 63. *Carato* (Arabisch *Qīrāt*) bedeutete eine Gewichtseinheit für Edelmetalle oder Juwelen, aber auch den Anteil an einem Schiff oder Geschäftsunternehmen.

[430]

HEERS, Gênes, S. 268 – 270.

[431]

Edoardo GRENDI, I Balbi, Torino 1997.

[432]

Domenico GIOFFRÈ, Gênes et le foires de change. De Lyon à Besançon, Paris 1960.

[433]

Ebenda S. 60 – 61. Gioffrè weist darauf hin, dass Rohseide für die Lyoner Seidenverarbeiter, welche zum größten Teil Genuesen waren, im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts sowohl aus der Levante wie aus Messina und Kalabrien kam.

[434]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 75 r.

[435]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 80.

[436]

Ebenda, fol. 120r.

[437]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 92r.

[438]

Ebenda, fol. 45 r.

[439]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 8r.

[440]

Ebenda, fol. 231r.

[441]

Ebenda, Inv. 1474 E, fol. 32r.

[442]

Ebenda, Inv. 1477, fol. 96r.

[443]

Ebenda ,Inv. 1477, fol. 58r.

[444]

Ebenda, Inv. 1480, fol. 27r.

[445]

Woll-Seidenstoffe = *duploti*. ASGCO, Inv. 1480, fol. 47r.

[446]

Natali Michaelis Raguseus - siehe ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 212r. bis 213v.

[447]

Ebenda: *Marius Diodus Venetus*

[448]

ASGCO, Inv. 1474 B, *Diodus* bzw. *Mirtares*.

[449]

ASGCO, Inv. 1474 B, *Ioanis Paros Catalanos*.

[450]

Kristof GLAMANN, Der europäische Handel. In: CIPOLLA/BORCHARDT, Wirtschaftsgeschichte 2, S. 289.

[451]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 322: „Einen Getreideüberfluss hat das Mittelmeergebiet nie erlebt – im Gegenteil, die ständige Knappheit, die Suche nach Ersatz hat ihm manches Geschick abverlangt.“

[452]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 283 spricht von der ungesunden landwirtschaftlichen Basis Italiens im Vergleich zu anderen europäischen Ländern.

[453]

BALARD, *Romanie génoise*, Vol.II, S. 750: "Pour Gênes, plus peut-être que pour aucune autre ville de l'Occident médiéval le commerce du blé est un commerce de masse."

[454]

HEERS, Gênes, S. 326.

[455]

Mina = genuesisches Getreidemaß, ca. 82 kg. Nach FLEET, *European*, S. 177.

[456]

FLEET, *European*, S. 63, zitiert nach BALARD, *Romanie génoise* Vol. II, S. 752.

[457]

Siehe dazu Gian Giacomo MUSSO, *Navigazioni e Commercio Genovese con la Levante nei Documenti dell'Archivio di Stato di Genova* (sec. XIV – XV), Roma, Archivio di Stato 1975, S. 152.

[458]

Harry A. MISKIMIN, *The Economy of Later Renaissance Europe*, Cambridge 1977, S. 27 weist auf den Zusammenhang zwischen dem Anstieg der Bevölkerungszahlen in den Städten des 16. Jahrhunderts und der Entwicklung der Agrarproduktion des Stadtumlandes hin. "Cities – by definition, concentration of people with limited areas – do not merely depend on the surrounding economic structure; they greatly influence it. The greater the size of the city, the less feasible it is for the inhabitants to supply their own food, and they inevitably become more dependent on cash purchases of supplies over an even wider area. Carters and shippers must travel greater distances to obtain supplies." Ein Fall, der genau auf Genua passt.

[459]

HEERS, Gênes, S. 322.

[460]

GLAMANN, *Handel*, S. 289.

[461]

Ebenda, S. 290. Trotz der unablässigen Bewegung von Getreide aus Überschussgebieten in Mangelgebiete kommt es zu keinem wirksamen Ausgleich.

[462]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 325. „Er (der Getreidehandel) ist ein Machtinstrument, ein Druckmittel, eine Art, erwiesene Dienste zu belohnen, Privilegien zu schaffen.“

[463]

Ebenda, S. 334: „Auf dem Seeweg legte das Getreide unerhörte Strecken zurück. Im spanischen Valencia, in Genua und Rom isst man Getreide aus Ägypten oder der Ägäis.“; siehe dazu auch HEERS, Gênes, S. 341 – 342.

[464]

Ebenda, S. 331. Braudel weist auf die Abhängigkeit der Getreideeinfuhren vom Seeweg hin, da die im Vergleich zum Gewichtspreis hohen Landtransportkosten nur einen Transport über kurze Entfernungen zulassen; siehe dazu auch HEERS, Gênes, S. 341 – 342.

[465]

FLEET, *European*, S. 67– 68.

[466]

COSTANTINI, *Repubblica*, S. 75 – 77.

[467]

Ebenda, S. 77 – 78.

[468]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 326 – 326 führt zu diesem Thema folgendes an: „Die Tatsache, dass Getreidekonzessionen in den Händen der Regierungen zu einer Einkommensquelle und zu einem Zahlungsmittel werden, verbindet diese Regierungen noch enger mit dem Getreidehandel, der dadurch nicht leichter durchschaubar und verständlicher wird – weder in der Türkei noch in der Christenheit. Dabei nehmen sich die staatlichen Kontrollen im Vergleich zu der fast schon krankhaften Überwachung dieses Handels durch die Städte noch äußerst gemäßigt aus.“

[469]

Tabelle aus MISKIMIN, Economy, S. 21, zitiert nach M.K. BENNETT, The World's Food, New York 1954, Tabelle I, S. 9; siehe auch BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 73 –84. BRAUDEL beziffert die Gesamtbevölkerung Europas am Ende des 16. Jahrhunderts mit 60 – 70 Millionen Menschen, wobei auf Italien etwa 13 Millionen entfallen. Ein demographisches Wachstum von 100 % gegenüber dem vorhergehenden Jahrhundert wird als wahrscheinlich angenommen.

[470]

COSTANTINI, Repubblica, S. 77. Große Hungersnöte in Genua gab es in den Jahren 1522 – 1531, 1539, 1541 – 1542, 1546, 1551 – 1552, 1555 – 1557, 1561 – 1562 und 1569 – 1570.

[471]

MISKIMIN, Economy, S. 47: "The quickening pace of population recovery after about 1460, and particularly the concentration of substantial numbers of persons in a few burgeoning and prosperous cities greatly increased the need for adequate food supplies. There were more consumers and they had more money. As a result, market conditions for agricultural products improved throughout the whole of Europe and sixteenth – century agrarian history appears as the almost perfect image of its late medieval counterpart. Whereas the earlier period had witnessed a long secular decline in the price levels of the basic food grains, the sixteenth century experienced an extended upward movement, slow at first and then increasingly rapid, but always and inexorably upward."

[472]

Jacques HEERS, Urbanisme et structure sociale à Gênes au Moyen Age. In: Studi in onore di A. FANFANI, Milano 1962, S. 36 – 38.

[473]

Siehe dazu auch COSTANTINI, Repubblica, S. 77: "Tra il 1531 e il 1579 la popolazione di Genova aumentò circa il 30% passando da 51 mila a 67 mila abitanti. Genova cominciava ad assumere la fisionomia d'una città pletorica, carica vagabondi e di nuovi immigranti. Il problema di nutrire quel gente diventava più difficile. Genova godeva dei vantaggi d'una grande città di mare, capace di rifornirsi secondo i bisogni e le occasioni su mercati vicini e lontani. Ma questi vantaggi erano relativi e in effetti non sottrassero Genova ad un susseguirsi impressionante di carestie: nel '21, nel'31, nel' 39, nel'41–'42, nel'46, nel'51–'52, nel'55–'57, nel'61–'62, nel '69–'70." ; dazu noch weiters die Arbeit von G. FELLONI, Popolazione e case a Genova nel 1531 – 35. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria, N.S. IV, fasc. II, Genova 1964.

[474]

Zu diesem Thema siehe die Arbeit von Karl Julius BLOCH, Bevölkerungsgeschichte Italiens II, Berlin 1961, Kap. X. Genua. Korsika, I. Die Stadt Genua , S. 287 – 291. Die Zahl der Häuser betrug Anfang des 16. Jahrhunderts 6729, bei einer Anzahl von durchschnittlich zwei Feuerstellen pro Haus ergäbe dies eine Gesamtbevölkerungszahl von 57.500 Einwohnern.

[475]

Neben der Bevölkerungszahl muss auch noch die Bevölkerungsdichte als Maßstab herangezogen werden. Italien hatte im Durchschnitt 45 Einwohner pro km², die Niederlande 42, Frankreich nur 35 und Spanien mit Portugal nur 17. Nach Frank C. SPOONER, The Economy of Europe 1559 – 1609. In: New Cambridge Modern History III, London & New York 1968, S. 33.

[476]

HEERS, Gênes, S. 324: Für Genua wird ein jährlicher Konsum von 220 kg Getreide pro Kopf angenommen, daher würde eine Stadt von 100.000 Einwohnern 22.000 Tonnen pro Jahr benötigen.

[477]

Averia = Gemeindesteuer. Nach G. GORINI, La popolazione dello Stato Ligure nel 1531 sotto l'aspetto statistico e sociale. In: Atti del Congresso internazionale per lo studio della popolazione, Roma 1931, S. 175.

[478]

Kastanien waren eine Ergänzungsnahrung für die Bevölkerung in den Bergen. Nach COSTANTINI, Repubblica, S. 175. Auf Korsika diente das Kastanienbrot, auch Baumbrot genannt, als Getreideersatz. Nach BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 323.

[479]

Tabelle aus GRENDI, Repubblica, S. 176.

[480]

HEERS, Mittelmeer II, S. 324 – 325 stellt eine Unterversorgung bei den Nahrungsmitteln fest. "La ville dépend des marchés situés exclusivement hors de son territoire, parfois très loin. Loin des villes, la situation est un peu différente, mais la terre est toujours rare et chère; elle a coûté trop d'efforts. "

[481]

GRENDI, Repubblica, S. 175 – 176.

[482]

COSTANTINI, Repubblica, S. 82.

[483]

BRAUDEL, Mittelmeer I, S. 385 – 392 bzw. Mittelmeer II, S. 327.

[484]

Vgl. Josef NUSSBAUMER, Die Gewalt der Natur. Eine Chronik der Naturkatastrophen von 1500 bis heute, Grünberg 1996, S. 35 – 78. Zitiert nach Friedrich EDELMAYER (Hg.), Hispania – Austria II, Die Epoche Philipps II. (1556 – 1598), München 1999, S. 187 – 188.

[485]

Dazu der Beitrag von Aldo di MADDALENA, Das ländliche Europa. In: CIPOLLA/BORCHARDT, Wirtschaftsgeschichte 2, S. 172 – 173. MADDALENA erwähnt die ausgedehnte Bildung von Sumpfland und die Verbreitung der Malaria; siehe auch WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 283.

[486]

Siehe dazu auch BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 327 – 328.

[487]

Siehe dazu das Werk von John D. POST, The Last Great Subsistence Crisis in the Western World, Baltimore 1977, zitiert nach EDELMAYER, Hispania–Austria II, S. 189.

[488]

Siehe Gustaf UTTERSTRÖM, Climatic Fluctuations and Population. Problems in Early Modern History. In: Scandinavian Historic Review III, 1, 1995, S. 47. Zitiert nach WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 42.

[489]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 329 – 346.

[490]

Ebenda, S. 335: „Die großen Exportmärkte des Westens sind Apulien und vor allem Sizilien, das als eine Art Kanada oder Argentinien des 16. Jahrhunderts erscheint. Für die spanischen Vizekönige ist die Verwaltung und Regierung Siziliens in erster Linie ein Getreideproblem.“

[491]

CIASCA, Istruzioni, S. XII. Auch Spanien war infolge seiner ungenügenden Anbauflächen bei der Getreideversorgung auf Sizilien angewiesen, nicht nur um seine Bevölkerung zu versorgen, sondern auch um seine in verschiedenen Gebieten Europas stationierten Truppen ernähren zu können.

[492]

Ebenda, S. XIV.

[493]

Tabelle aus GRENDI, Repubblica, S. 186.

[494]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 335.

[495]

Fuori gabella = unter Umgehung der Einfuhrsteuer, der *gabella*. Ein geläufiger Ausdruck der Zeit für Schmuggel.

[496]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 334: „Im spanischen Valencia, in Genua und Rom isst man Getreide aus der Ägäis. Im Januar 1572 schreibt der Bischof von Dax aus Ragusa an Karl IX.: „In dieser Stadt bekommt man kein einziges Korn, das nicht mindestens 500 Meilen von hier entfernt geholt werden muss.“

[497]

Vergleiche dazu die Untersuchungen von Maurice AYMARD, Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle, Paris 1966, S. 142. Venedig versuchte infolge der Getreideknappheit der Jahre von 1555 bis 1558 die Versorgung aus dem Orient sicherzustellen. Dabei kamen 1555 (erstes Jahr eines Exportverbotes der Hohen Pforte) ein Konvoi von drei Schiffen, 1556 bis 1557 ein Schiff und 1557 bis 1558 fünf Schiffe aus Zypern mit Getreide in Venedig an.

[498]

Ebenda, S. 342.

[499]

GRENDI, Repubblica, S. 189; ebenso BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 340 – 342.

[500]

GRENDI, Repubblica, S. 220, FN 41.

[501]

Neben der Erhöhung der Exportsteuer auf Weizen wurde 1564 der so genannte *macinato* eingeführt, eine Steuer auf das Mahlen von Getreide. Siehe Moses I. FINLEY/Denis Mack SMITH/Christopher DUGGAN ed., Geschichte Siziliens und der Sizilianer, München 1989, S. 130.

[502]

AYMARD, Venise, S. 125 – 126. 1545 z.B. verursachte die Exportsteuer in Sizilien einen Importrückgang in Genua um 65 %.

[503]

Siehe dazu die Bemerkungen von MIMISKIN, Economy, S. 76: "For a variety of reasons, Turkey provided a fickle supplier of grains. On the one hand the country's own internal problems restricted its capacity as an exporting nation."; siehe dazu auch BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 340.

[504]

INALICIK, Economic, S. 182 – 185.

[505]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 340.

[506]

GLAMANN, Handel; S. 289, S. 289. 1590 – 1591 hielt sich der Venezianer Marc Ottoborn in Polen auf, um für die Getreideversorgung Venedigs neue Quellen zu erschließen. Er berechnete, dass in Krakau gekauftes Getreide auf dem Landtransport nach Venedig eine vierfache Kostenerhöhung erfahren würde.

[507]

Dazu kommt noch das Anwachsen der Bevölkerung Istanbuls, welches 1453 etwa 100.000, aber 1580 schon 700.000 Einwohner zählte. Die Sicherstellung der Nahrungsmittelversorgung der Hauptstadt war eine Grundmaxime der Politik der Sultane. Nach MIMISKIN, Economy, S.24.

[508]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 341 spricht vom „Blühen des Schwarzmarktes“ zwischen 1528 und 1580.

[509]

Roger OWEN, The Middle East in the World Economy 1800 – 1914, London and New York 1981, S. 8.

[510]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 355.

[511]

INALCIK, Economic, S. 184.

[512]

SHAW, History, S. 104 – 111. Es handelte sich um die Feldzüge Sultan Süleymans I. im Iran 1547 – 1555, die Kämpfe in Siebenbürgen 1551 und die Unternehmungen der Flotte im Mittelmeer 1551 – 1562; siehe auch BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 354: „1555 wird das erste türkische Exportverbot verkündet.“; ebenda, S. 341.

[513]

GRENDI, Repubblica, S. 174.

[514]

Ebenda, S. 214.

[515]

AS, Inv. 2169, Lettere Ministri, Mezzo 1/II, fol. 187.

[516]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 341.

[517]

Dabei spielte Lepanto 1571 eine große Rolle und die Auseinandersetzungen zwischen Venedig und dem Osmanischem Reich. Siehe dazu MIMISKIN, Economy, S. 76.

[518]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 357 – 358.

[519]

Ebenda, S. 364.

[520]

COSTANTINI, Repubblica, S. 78: "Per quanto stretto nell'alleanza spagnola, del resto, il governo genovese non mancò di giovare di tutte le opportunità che gli si offrivano in altre direzioni: nel '41, con la mediazione di Cesare Fregoso, il grano provenzale aveva supplito alla mancanza di quel Siciliano e lombardo: fu un intermezzo d'amichevoli relazioni con la Francia, che questa cercò di forzare nel '43 chiedendo alla Repubblica una line d'effettiva equidistanza, che il governo genovese non era naturalmente in grado di assumere. Quale anno più tardo l'aumento delle tasse sulle tratte Siciliane e poi una serie di cattivi raccolti nell'isola aprì nel Mediterraneo la fase del La Repubblica orientale. Genova vi ricorse largamente nel '50, nel '51 e nel '52, ma la guerra di Corsica interruppe questa strada, così come quella della Provenza. Tra il '55 e il '57, per i cattivi raccolti Siciliani, ma anche per la cattiva volontà delle autorità spagnole, la situazione si fece drammatica. In verità, nel '56, con la tregua di Vaucelles, un po' di La Repubblica arrivò ancora una volta dalla

Provenza, ma senza veramente risolvere il problema. Il governo genovese decise allora di giocare la carta – assai sgradita agli spagnoli – di un accordo diretto col Sultano: la missione fu osteggiata dai francesi per le stesse ragioni (anche se con fini opposti), per le quali vi si opponevano gli spagnoli, e fallì."

[521]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 344.

[522]

Siehe dazu J. PARRY, The Age of Reconnaissance, New York 1963, S. 53. Im östlichen Teil des Mittelmeeres war der Getreidehandel sehr spezialisiert und kompliziert, dabei aber flexibel.

[523]

MIMISKIN, Economy, S. 47: "The availability of increasing quantities of precious metals, wrested from the mines of central Europe and Latin America, converted the clear biological need for food into effective market demand. There were more consumers and they had money. As a result, market conditions for agricultural products improved throughout the whole of Europe and sixteenth-century agrarian history appears as the almost perfect inverse image of its late medieval counterpart. Whereas the earlier period had witnessed a long secular decline in the price levels of the basic food grains, the sixteenth century experienced an extended upward movement, slow at first and then increasingly rapid, but always and inexorably upward."

[524]

Dazu B.H. SLICHER VAN BATH, The Agrarian History of Western Europe AD 500 – 1850, New York 1963, S. 195. VAN BATH glaubt, dass Preissteigerungen beim Getreide auch durch die steigende Anzahl von Pferden erzeugt wurde, welche durch die große Expansion von Handel und Gewerbe mit den notwendigen Transporten verursacht wurde. Zitiert nach WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 156, FN 30.

[525]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 409.

[526]

INALCIK, Economic, S. 185: "A Venetian bailo observed that purchases at fixed prices was believed to be one of the main reasons for the drop in wheat production in the Ottoman Empire. Peasants had no incentive to produce for low prices more than that was required for their own subsistence."

[527]

Ebenda, S. 205 – 206.

[528]

GRENDI, Repubblica, S.191: "In questo negozi dei grani – scrive l'Ufficio delle Vettovaglie nell'agosto 1551 – non si può dar così certa regola come forse si potrà in altri affari poichè sorgono da ogni ora accidenti che non sono stati in pensiero." (ASG, Finanze, Atti, filza 25, lettera del 22.8.1551); siehe auch BRAUDEL, Mittelmeer I, S. 520.

[529]

GRENDI, Repubblica, S. 220, FN.45. "Diamo alcune equivalenze. Cento salme Siciliane equivalevano a mine genovesi 236. Un scudo oro equivaleva a 12 o 13 tarini. Il valore dello scudo varia da 71 a 72 soldi. Questo per la Sicilia. Per l'Oriente sono state trovate queste equivalenze: un ducato zecchino = 59 aspri; uno scudo = 51 aspri. Un aspro cioè corrisponderebbe a 25 denari di Genova. Più frequentemente si parla di chili di Costantinopoli (litri lì e 7/10)."

[530]

Ebenda, S. 220.

[531]

FINLEY, Sizilien, S. 128. Bereits ab 1515 gab es Proteste des sizilianischen Parlaments gegen die Exportbesteuerung, welche den Anbau von Weizen immer weniger profitabel machte.

[532]

GRENDI, Repubblica, S. 192.

[533]

A.S.G. Notaio M. Sivori, filza 8, doc. 764, zitiert nach GRENDI, Repubblica S. 220, FN 50.

[534]

GRENDI, Repubblica, S. 220. Zur Erklärung nur einiger Maßeinheiten in Sizilien folgende Vergleiche: 100 sizilianische *salme* entsprachen 236 Genueser *mine*. Ein sizilianischer *scudo* (Gold) entsprach je nach Wechselkurs zwölf oder dreizehn silbernen *tarini*. Der Wert des *scudo* variierte zwischen einundsiebzig bis zweiundsiebzig *soldi*. In der Levante herrschten folgende Wechselkurse: Eine Zechine entsprach neunundfünfzig Aspern, ein *scudo* einundfünfzig Aspern. Ein Asper entsprach etwa fünfundzwanzig Genueser *denari*. In Konstantinopel rechnete man in *chili* als Gewichtseinheiten, ein Erbe aus byzantinischer Zeit. Ein *chilo* hatte 36,01 Liter, das heißt, dass eine Genueser *mina* drei *chili* und sieben Zehntel hatte.

[535]

Das italienische Wort für Wechsel "*tratta*" konnte zwei Bedeutungen haben. Einerseits bezeichnete es den Wechsel, welcher vor

dem 16. Jahrhundert als *lettera di cambio* oder *lettera di pagamento* genannt wurde, andererseits war es auch die Bezeichnung für die Exportgenehmigung für bestimmte Waren und die dafür bezahlte Gebühr, unter anderem auch in Sizilien. "Grana, lacca, indaco, allume, asflore, guado, ne nulla altra tinta non osa trarre del reame chi non avesse la tratta." Nach EDLER, Glossary, S. 305.

[536]

GRENDI, Repubblica, S. 193.

[537]

Ebenda, S. 195.

[538]

Ebenda, S. 193.

[539]

Ebenda, S. 192, A.S.G. Senato, Litterarum, filza 426, lettera del 17.2.1548.

[540]

GRENDI, Repubblica, S. 193 – 195.

[541]

CIASCA, Istruzioni, S. XIII: "La carestia durò implacabile fino a 1597. Fu forse anche per la grande scarsezza di grano che le galee genovesi, partite circa il 20 luglio 1597 per "levar la sete secondo il solito, a Messina, benissimo istruite ed ad ordine di soldati", ritornarono nell'agosto a Genova, lamentando di non aver potuto provvedersi di biscotti e di vettovaglie, di essere state male accolte dai doganieri e dallo "stratico", che avevano incitato contro di loro il popolo ed avevano minacciato di fare sparare le artiglierie del castello."

[542]

GRENDI, Repubblica, S. 193 – 195.

[543]

Ebenda, S. 195.

[544]

Ebenda, S. 196 – 197. Nicht zuletzt sind für die Kostenüberlegungen auch die Gewinnspannen interessant, die sich aus dem Verhältnis zwischen dem Wert einer Fracht, den Transportkosten und den Eigenkosten des Schiffes selbst ergaben. So transportierte z.B. das Schiff Bertorota, Transporteur Gio Pico, welches etwa 8500 Kantare Fassungsvermögen hatte, im Jahr 1588 Getreide nach Mykonos. Nach seiner Rückkehr in Genua ergab sich sein Buchwert nach der Berechnung der Gesamtkosten der Reise, der 1.114,14 *lire* betrug. Die Kosten für die (versicherten) Einzelposten wurden wie folgt berechnet:

Frachtwert	Lire 46.683,27	= 76.3 %
Transportkosten Getreide	Lire 7.935,12	= 15.15 %
Transportkosten für andere Ware	Lire 1.583	-
Schiffskörper (Kosten)	Lire 5.000	= 8,2 %
Gesamt	Lire 61.201,14,7	= 100 %

Daraus ist ersichtlich, dass das Schiff im Verhältnis zu den anderen Kosten relativ wenig wert war und vor allem der Warenwert zählte. Betriebswirtschaftlich gesehen war nach etwa einem Dutzend Reisen ein Gewinn von achtzig bis hundert Prozent möglich.

[545]

MIMISKIN, Economy, S. 78.

[546]

Die Spanier konnten trotz ihres Wollreichtums nie eine erfolgreiche Exportindustrie für Textilprodukte aufbauen, die den Italienern als Konkurrent gefährlich geworden wäre. Im Jahre 1548 wurde durch die *Cortes* sogar ein Exportverbot für spanische Wollwaren erlassen, wobei gleichzeitig die Importe für ausländische Produkte liberalisiert wurden. Siehe David JENKINS, The Cambridge History of Western Textiles, Band I, Cambridge 2003, S. 426 – 427.

[547]

Ebenda, S. 425.

[548]

Ebenda, S. 426. Diese leichten Wollstoffe, welche vor allem für die Kleidung verwendet wurden, benannte man "*draperies légères*".

[549]

Zur Veränderung der Bekleidungsgewohnheiten siehe die Arbeit von Irena TURNAU, Consumption of Clothes in Europe between the XVIth and the XVIIIth Centuries (Research Problems). In: JEEH Vol.5, Nr. 2, 1976, S. 451 – 468.

[550]

Ebenda, S. 433–434.

[551]

PIRAIANO, Tessuti, S. 110. Wird auch als *endego* bzw. als *endego de bagdad* bezeichnet.

[552]

Siehe Michel BALARD, L'impact des produits du Levant sur les économies européennes (XIIe-XVe siècles), S. 39. In: Prodotti tecniche d'oltremare nelle economie europee secc. XIII-XVIII, Atti della "Ventinovesima Settimana di Studi" 14-19 Aprile 1997, a cura di Simonetta CAVACIOCCHI.

[553]

Helmut SCHWEPPE, Handbuch der Naturfarbstoffe, Landsberg/Lech 1993, S. 72.

[554]

Ebenda S. 76.

[555]

Ebenda S. 76.

[556]

AS, Inv. 2170, fol. 219: Auf der Kopie der Einkaufsliste werden aufgezählt:

Rasi chremisi (geschorener Velour) 142 Stück. *Rasi* ist geschorener Velours (siehe EDLER, Glossary, S. 238), *chremisi* ist scharlachfarben. (MOLÀ, Silk, S.404). Ferner werden noch erwähnt: *rasi roussi* (geschorener Velours in roter Farbe), 64 Stück, *pela schiamello* (Kamelhaarstoff) 50 Stück, *damascho festechino* 22 Stück, *damasco giallo* 48 Stück und *damascho rousso* 60 Stück.

[557]

Siehe dazu als Beispiel Abbildungen zeitgenössischer Maler wie z.B. Hans Holbeins Bild vom Kaufmann mit einem türkischen Teppich aus 1532. Die zahlreichen Darstellungen von Teppichen und Gobelins in Bildern europäischer Innenräume weisen auf die steigende Verwendung von hochwertigen Raumtextilien hin. Nach P. MARTÍNEZ, C. Ruíz BRAVO–VILLASANTE, Europa unter dem Halbmond, München 1991, S. 116.

[558]

JENKINS, Textiles, S. 436.

[559]

Ebenda, S. 438.

[560]

INALCIK, Economic, S. 218: "The motto "commerce is the wheel of economy" should be modified to "fashion is the wheel of economy". In fact, it is fashion that develops or destroys an industry and trade. The popularity of silk cloth in Europe, particularly following the establishment of the crusader states in Syria, appears to have been one of the decisive factors in the thirteenth-century commercial revolution".

[561]

Siehe die Abrechnung der Spesen des genuesischen Gesandten Conte Fieschi, welche anlässlich der Geschenksübergabe an osmanische Würdenträger im Rahmen des Beyramfestes anfielen. Dabei wurden ein Anzahl von Gewändern genannt, welche man als Geschenke überreichen musste. In: AS, Inv. 2571, Lettere Ministri, Costantinopoli 10. Dezember 1568, Mezzo 1, unfol.

[562]

MIMISKIN, Economy, S. 95 – 96.

[563]

Siehe den Beitrag von Michael ROGERS, Ottoman Luxury Trades and Their Regulation. In: Osmanistische Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. In memoriam Van•o Boškov, Hans Georg MAJER (Hrsg.), Wiesbaden 1986, S. 135 – 155.

[564]

INALCIK, Economic, S. 218.

[565]

Dazu auch der Beitrag von Eliyahu ASHTOR in: East – West Trade in the Medieval Mediterranean, Benjamin Z. KEDAR ed., London 1986, S. 325 – 326: "Il va de soi que des lainages et d'autres tissus manufacturés à Gênes et d'autres villes de la Ligurie étaient exportées en Orient par les marchands de la "Superbe". On peut supposer à priori qu'un texte se référant à l'envoi de draps par des Génois à Alexandrie concerne des lainages génois. Pourtant, les draps génois furent aussi vendus en Orient par des marchands florentins. On en relève dans le tarif des frets fixé par les consoli del mar de Florence en 1461. Les marchands vénitiens colportaient eux-aussi les produits de l'industrie textile de Gênes et de la Ligurien Orient."

[566]

COSTANTINI, Repubblica, S. 84: "Nel suo momento più fortunato – negli anni Sessanta – l'arte della seta contava di diecimila telai (a Genova)!"

[567]

INALCIK, Economic, S. 219.

[568]

Siehe dazu INALCIK, Social, S.239. Im 16. Jahrhundert waren wichtige osmanische Exportwaren nach Europa unter anderem

Wolle, Teppiche und Mohair.

[569]

Zum problematischen Verhältnis der Genuesen mit dem Königreich Aragon, Neapel und Sizilien siehe Pasquele LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazione politiche della Repubblica di Genova* (958 – 1797), regesti, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, N.S., Vol. I (LXXV della Raccolta), Genova MCMLX, S. 182 – 183. In Dokument Nr. 1085 vom 14. Mai 1512 verfügt Ferdinand II., König von Aragon, Neapel und Sizilien, dass alle Beamten seines Herrschaftsbereiches die Güter des genuesischen Korsaren Carvassale in der Höhe von 4250 Golddukaten exekutieren und dem Messiner Bürger Antonio Larocca übergeben sollten. Im Dokument 1089 vom 20. Oktober 1512 wird den Genueser Händlern eine zweiprozentige Exportsteuer auferlegt, welche aber am 23. Juni 1513 (Dokument Nr. 1093) auf ein Prozent reduziert wird.

[570]

Siehe dazu die Ausführungen von Gianfranco TORE, *Monarchia ispanica, politica economica e circuiti commerciali nel Mediterraneo centrale. La Sardegna nel sistema imperiale degli Austrias* (1550 – 1650). In: Bruno ANATRA e Francesco MANCONI, *Sardegna, Spagna e Stati Italiani nell'età di Felipe II.*, Cagliari 1999, S. 197.

[571]

MOLÀ, Silk, S. 29. Der normannische König Roger II. deportierte 1147 byzantinische Handwerker aus Theben, Athen und Korinth nach Palermo, um Seidenmanufakturen einzurichten.

[572]

Ebenda, S. 3.

[573]

JENKINS, *Textiles*, S. 640. Die Periode von 1580 bis 1625 war die große Zeit der Stickerei, welche die Renaissancemode Italiens in ganz Europa verbreitete.

[574]

Ebenda, S. 635–636.

[575]

Siehe dazu die Geschichte der Seidenproduktion in Sizilien bei Bruno DINI, *L'industria serica in Italia*, Secc. XIII – XV. In: *La seta in Europa*, Sec. XIII – XX. *Atti della "Ventiquattresima Settimana di Studi"* 4 – 9 maggio 1992, a cura di Simonetta CAVACIOCCHI, Prato 1992, S. 91 – 106.

[576]

Roberto LOPEZ, Harry MISKIMIN and Abraham UDOVICH, *England to Egypt, 1350 – 1500: Long – term Trends and Long – distance Trade*. In: COOK ed., *Economic History*, S. 114.

[577]

Ebenda, S. 4.

[578]

Siehe Raffaello PIRAINO, *Il tessuto in Sicilia*, Palermo 1998, S. 46 – 47.

[579]

Nach Edoardo GRENDI, *I Balbi. Una famiglia genovese fra Spagna e Impero*, Torino 1997, S. 4 – 37.

[580]

Dazu die Ausführungen von GIOFFRÈ, *Gênes*, S. 60 – 62.

[581]

Ebenda, S.10; siehe auch Anhang. Nach den Aufzeichnungen der *caratorum orientis* erfolgten die Levanteimporte allerdings überwiegend mit Schiffen des Typs *grosso nave* oder *grosso limbo*. Galeeren wurden vorwiegend in näheren Destinationen eingesetzt, also etwa aus Pisa, Rom und fallweise Palermo.

[582]

PACINI, *Genova* S. 130.

[583]

INALCIK, *Economic* S. 218 – 230.

[584]

MOLÀ, Silk, S. 58. Besonders Venedig importierte bedeutende Mengen aus der Levante. So wurden zum Beispiel 1512 aus Syrien 350 Ballen Seide nach Venedig verschifft. Rechnet man, dass jeder Ballen rund 110 kg wog, so erreicht man eine Summe von rund 28.000 kg, eine gewaltige Menge an Luxusgut.

[585]

Ebenda, S.105.

[586]

Vor allem wurde der Hof der Sultane in Istanbul mit kostbaren Seidengewändern beliefert, welche als Symbol der Macht galten. Über die Farb- und Webtechnik der Seidenerzeugung von Bursa siehe Almut von GLADISS, *Dekorative Künste*, S. 5666 – 573. In: *Islam, Kunst und Architektur*, Köln 2000.

[587]

WERNER, Osmanen, S. 276.

[588]

INALCIK, *Economic*, S. 225.

[589]

F. W. CARTER, *Dubrovnik (Ragusa): A Classic City – State*, London and New York 1972, S. 361 – 362.

[590]

D. PETROVIC, *Fire arms in the Balkans on the Eve of and after the Ottoman Conquests of the Fourteenth and Fifteenth Centuries*. In: Parry and Yapp, *War, Technology, and Society in the Middle East*, London 1975, S. 169.

[591]

KRECIC, *Dubrovnik*, S. 51.

[592]

BRUMMETT, *Ottoman*, S. 21 – 51.

[593]

Gilles VEINSTEIN, *Une communauté ottomane: les Juifs d'Avlona (Valona) dans la deuxième moitié du XVI e siècle*. In: GOZZI, *Gli Ebrei di Venezia*, Milano, S. 280.

[594]

SHAW, *History*, S. 104 – 110.

[595]

Ugo TUCCI, *Lettres d'un marchand vénitien Andrea Berengo (1553 – 1556)*, Paris 1957, S. 11: "Si les guerres entre les Turcs et le Portugais coupaient la route des épices entre Hormus et Alep (par Bassora e Bagdad), la guerre entre Soliman et le Sophi interrompait le flot des caravanes de la soie... De la Perse donc les caravanes se dirigeaient vers Alep, portaient des épices mais surtout la soie, cette soie grège qui est le «principal fondement» du commerce vénitien en Syrie."

[596]

Siehe dazu die Seidenimportstatistik auf Seite 156.

[597]

INALCIK, *Economic*, S. 219: "Bursa became a world market between East and West not only for silk, but also for other Asian goods as a result of the revolutionary changes in the network of world trade routes in the fourteenth century."

[598]

Ebenda, S. 374: "Selon les relations citées dans les Diarii de Marino Sanuto une nef génoise apporta à Alexandrie 4600 pièces de draps fins en l'an 1500. On est donc justifié de penser que sa cargaison représentait une valeur de 50.000 ducats au moins." Aus dieser Angabe könnte geschlossen werden, dass ein Ballen Seide etwa elf Dukaten wert war. Da wir jedoch nicht wissen, welche Qualität es war und wie groß der Ballen war, ist diese Überlegung müßig.

[599]

Ebenda, S. 326.

[600]

Ebenda, S. 374.

[601]

Siehe ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 74 r. bis 102 r. Ein *grossa nave* unter dem Transporteur Lanzaro Vastarini, welche in den Warenlisten siebzehn Bündel Seide mit der Bezeichnung *sita turcha* und sechs Bündel mit der Bezeichnung *sita torta* anführt. Zur Bezeichnung „*seta turcha*“ siehe FLEET, *European*, S. 98; siehe dazu auch LICATESE, *Stoffbezeichnungen*, S. 375.

[602]

D. GIOFFRÈ, *Il commercio d'importazione* S. 186, zitiert nach PACINI, *Genova*, S. 142.

[603]

GIOFFRÈ, *Gênes*, S. 61.

[604]

MOLÀ, *Silk*, S. 59. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass Importe aus der Levante wieder reexportiert wurden. Venezianische Händler verkauften aus Syrien importierte Seide auch fallweise an Genuesen.

[605]

Ich habe aus praktischen Gründen keine Unterscheidung zwischen Rohseide und Seidenstoffen gemacht, da die Problematik der

Unterscheidung groß ist. Es kann auf Grund der Warenlisten nicht schlüssig festgestellt werden, ob es sich um Rohseide, Seidenstoffe oder Mischgewebe handelt.

[606]

In den Aufzeichnungen der *caratorum orientis* stoßen wir auf folgende Verpackungsbezeichnungen bei Seide: *balla*, *fangolo*, *tabula*,

[607]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B.

[608]

Siehe die Exportstatistik von GRENDI, I Balbi, S. 14. Hauptabnehmer der Waren waren das Heilige Römische Reich, Frankreich und Flandern.

[609]

KIRK, Genoa, S. 85 – 86; siehe auch Raffaele PIRAINO, *Il Tessuto in Sicilia*, Palermo 1998, S. 82.

[610]

ASGCO, Inv. 1474 B, fol. 131r. – fol. 156v.

[611]

MOLÀ, *Silk*, S. 59 – 61.

[612]

Ebenda, S. 254. Die Regierungen hatten dabei sowohl den Schmuggel in Übersee wie auch den Binnenschmuggel zu kontrollieren und musste daher bemüht sein, alle Warenbewegungen zu prüfen, was ein großer administrativer Aufwand war.

[613]

OWEN, *Middle East*, S. 8.

[614]

FINLEY/SMITH/DUGGAN, *Sizilien*, S. 129 – 129.

[615]

GIOFFRÈ, *Il commercio*, S. 183. Zitiert nach PACINI, *Genova*, S. 142 – 143.

[616]

Siehe *Encyclopedia Britannica*, 24 Vol., Chicago – London – Toronto 1962, Vol.14, S. 159-161.

[617]

PIRAINO, *Tessuto*, S. 104 – 108.

[618]

Leinenwaren = *lini*, *linaze*.

[619]

Leinengewebe = *bisroti*, *birrota*.

[620]

Bunte Leinenstoffe = *biscolori*.

[621]

Geblümter Stoff = *fiorlini*, *fior di lino*.

[622]

Blauer bzw. violetter Stoff = *galaze*.

[623]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B.

[624]

Forpari oder *vorpari* = Umhüllungen bzw. Segelleinen.

[625]

Nach ASGCO, Inv. 1747 B bis 1483. Taue und Schnüre wurden als *cordi*, *cordonaze* oder *cordoni* bezeichnet. Siehe EDLER, *Glossary*, S. 90. Umhüllungen bzw. Segeltuch als *forpari* oder *vorpari*.. Siehe BATTAGLIA, *Dizionario*, S. 241

[626]

Harry Bates BROWN, *Cotton*, New York und London 1938, S. 8 – 9.

[627]

EDLER, *Stoffbezeichnungen*, S. 299: *cottone* stammt vom arabischen *al qu•un*. Siehe auch PIRAINO, *Tessuto*, S. 102.

[628]

PIRAINO, Tessuto, S. 102 – 103.

[629]

HEYD, Histoire II, S. 611– 612. Es handelt sich dabei um die Art *gossypium herbaceum* oder Levantinische Baumwolle, wobei besonders die ägyptische Qualität als hervorragend galt und sehr geschätzt wurde. Nach BROWN, Cotton, S. 37 – 38.

[630]

PIRAINO, Tessuto, S. 101 – 104.

[631]

MONTÁVEZ–BRAVO VILLASANTE, Europa, S. 154 – 161. Muslin führt seine Bezeichnung von der Stadt Mossul im Irak und Gaze von der Stadt Gaza in Palästina her. Die Baumwolle wurde etwa ab dem 11. Jahrhundert durch die Araber nach Sizilien und in der iberischen Halbinsel eingeführt. Siehe auch HEYD, Histoire II, S. 693–709.

[632]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483 B. Baumwolle wird als *cotoni*, *cotonaze* bezeichnet. Siehe dazu FLEET, European S. 99, wo sie die Qualität *cotone turchesco* erwähnt. Es kommen auch die Bezeichnungen *gotonati*, *panni gotonati* vor, dazu siehe LICATESE, Stoffbezeichnungen, S. 299.

[633]

Siehe Encyclpedia Britannica, Vol. 1, S. 712-713.

[634] Suraiya FAROQUHI, Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (about 1560 – 1830). In: WZKM 71 (1979), S. 154 – 155; siehe auch William HEYD, Histoire du Commerce du Levant au Moyen–Age, Amsterdam 1967, Vol. I – II, S. 769; sowie Fatma ACUN, Ottoman Administrative Procedures: Revenue Maximization in the Province of Karahisar–i •arki. In: Acta Viennensia Ottomanica, Wien 1999, S. 8 – 9.

[635]

Jean DELUMEAU, L'alun de Rome, Paris 1962, S. 5.

[636]

Josef DÉSZY, Alaun, Macht und Monopol im Mittelalter, Wien 1990, S. 7.

[637]

William of RUBRUCK, The Mission of Friar William of Rubruck, His Journey to the Court of the Great Khan Mönke, 1253 – 1255, trans. Peter Jackson, Introduction, Notes and Appendices by Peter Jackson with David Morgan, London 1990, p. 273, zitiert aus: FLEET, European, S. 81.

[638]

HEERS, Gênes, S. 396 – 398.

[639]

FLEET, European, S. 93; dazu auch HEYD, Histoire II, S. 565 – 571.

[640]

Geo PISTARINO, La capitale del Mediterraneo: Genova nel Medioevo, Bordighera 1993, S. 88.

[641]

Marie – Louise HEERS, Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Age. In: Revue d'Histoire Économique et Sociale 32, Paris 1954, S. 31 – 35.

[642]

DÉSZY, Alaun, S. 131.

[643]

BALARD, Romanie génoise Vol. II, S. 773.

[644]

WERNER, Geburt, S. 276 – 277: Phokäa wurde durch eine maritime Aktion unter dem Kommando des venezianischen Renegaten Francesco Dapiero 1455 erobert. Er war einer der größten Alaunhändler gewesen und hatte für die Osmanen Partei ergriffen, wo er es bis zum Flottenkommandanten gebracht hatte.

[645]

FLEET, European, S. 94.

[646]

Suraiya FAROQHI, Alum Production and Alum Trade in the Ottoman Empire (about 1560 – 1830). In: Peasants, Dervishes, Traders in the Ottoman Empire, London 1986, S. 153.

[647]

DELUMEAU, L'Italie, S. 112. Die Förderung der päpstlichen Minen, welche ihre Produkte über Civitavecchia exportierten, stieg von 923 Tonnen Jahresdurchschnitt in den Jahren 1462 bis 1479 auf 1881 Tonnen in den Jahren 1553 bis 1565; siehe auch HEERS,

Gênes, S. 51.

[648]

BABINGER, Aufzeichnungen, S. 67, FN 1.

[649]

INALCIK, Economic, S. 341. Bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die Alaunminen in Westanatolien noch produktiv, die Venezianer hatten sogar ein Monopol für drei Jahre, das ihnen 25.000 Dukaten eintrug.

[650]

FAROQHI, Alum, S. 161 – 165.

[651]

MISKIMIN, Economy, S. 147.

[652]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483.

[653]

EPSTEIN, Slavery, S. XII.

[654]

PISTARINO, La Capitale, S. 100.

[655]

EPSTEIN, Genoa, S. 310 – 311; dazu auch WALLERSTEIN, Weltsystem I., S. 51. Wallerstein verweist auf die Zusammenhänge zwischen der Zuckerindustrie und der Sklaverei sowie der Fortsetzung dieses Modells im Rahmen der atlantischen Expansion.

[656]

Consuela VARELA e Juan GIL (ed.), Cristóbal Colon: Textos y documentos completos, Madrid 1992, S. 407 – 408. Zitiert nach EPSTEIN, Slavery, S. XIII.

[657]

Über die Gefangennahme eines Genuesen, des Kaufmannssohnes Gianantonio Menavino im Jahre 1502 durch den osmanischen Korsaren Kemal Reis berichtet J. H. MORDTMANN, Zur Lebensgeschichte von Kemal Reis, Berlin 1929, S. 39 – 49. Zitiert nach Hans Joachim KISSLING. Über die Aktionen des Kemal Reis im Westmittelmeer siehe WZKM, Bd. 62, Wien 1969, S. 153 – 171.

[658]

HEERS, Barbaresques, S. 246: "En 1531, les officiers du fisc génois, chargés de dénombrer les habitants et d'évaluer les ressources du district, notaient, pour le gros bourg d'Andora, sur al Riviera di Ponente 500 feux, 2500 âmes, 550 hommes capables de porter des armes âgées de quatorze à soixante-dix ans, et en plus 130 qui sont prisonniers des Maures ou des Turcs. Un homme sur cinq captif en terre lointaine!"

[659]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 88. Hinter den Seeräubern (*la course maritime*) standen die Städte, die Stadtstaaten.

[660]

ASG, Archivio Segreto, Materie Politiche, Inv. 2170, fol.37, Lettere Ministri, Lettere dell' Agente Ferrera alla Illma. Repub. di Genova 1569, Costantinopoli, Freikaufbitte der Brüder Franchesco und Niccolò Sabio vom 25.6.1569.

[661]

AS, Inv. 2169, fol. 172.

[662]

AS, Inv. 2169, fol. 206.

[663]

Der genuesische Edelmann und Kaufmann Marco Antonio Falconi, welcher an der Küste von Galenica von Piraten gefangen genommen worden war, musste 6000 *reales de a ocho* Lösegeld zahlen, um freizukommen. Nach EPSTEIN, Slavery, S. 39.

[664]

BRAUDEL, Mittelmeer II, S. 725; HEERS, Barbaresques, S. 258.

[665]

Siehe zu diesem Thema die Studie von Enrica LUCCHINI, Le Merce umana: schiavitù e riscatto dei liguri nel Seicento, Roma 1990.

[666]

HEERS, Barbaresques, S. 256.

[667]

Ebenda, S. 254 – 258.

[668]

Emilio SOLA y José F. DE PE•A, Cervantes y la Berbería, Cervantes, mundo turco–berberisco y servicios secretos en la época de

Felipe II., Madrid 1995. Die Loskaufaktionen der christlichen Gefangenen aus muslimischer Sklaverei dienten nebenbei auch der militärischen Ausspähung; siehe auch HEERS, Barbaresques, S. 251– 252.

[669]

EPSTEIN, Slavery, S. 36 – 37.

[670]

Ebenda, S. 39.

[671]

Siehe dazu die Ausführungen von WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 27 – 33. Er weist auf die Wichtigkeit der freien Arbeit im beginnenden kapitalistischen System hin, welches höhere Löhne erlaubte und damit auch zum Unterschied vom Sklavensystem zur Konjunkturbelebung beitrug.

[672]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1474 B bis 1483.

[673]

Siehe L. GIUCCARDINI, Descrizioni di tutti Paesi Bassi, ed. Anversa 1587, p. 163. Zitiert nach GRENDI, I Balbi, S. 3.

[674]

Zahlen nach ASGCO, Inv. 1747 B bis 1483 B.

[675]

VERLINDEN, JEEH 1972, S. 637 – 638.

[676]

F. DONNET, Notice historique sur le raffinage à Anvers, Antwerpen 1892.

[677]

VERLINDEN, JEEH 1972, S. 639 – 640.

[678]

Ebenda, S. 40: "The prosperity of the new Atlantic sugar colonies was due above to the fact that the Turks, in extending their dominion in the eastern Mediterranean, had caused a general decline in trade and industry there and in particular the complete suppression of sugar exports."

[679]

H. WRIGHT, The History of the Cane Sugar Industry in the West Indies, Louisiana Planter 1919 – 1920.

[680]

"There were twenty–three (plantations) in the north of the country (Brazil) around Recife and eighteen around Bahia. Again some Genoese, associates of Antwerp merchants participated in this development." (Nach A. FURTADO, Os Schetz da capitania de S. Vincente in: Publicações do arquivos nacional, vol. XIV, Rio de Janeiro 1914, nach VERLINDEN, JEEH 1972, S. 642.

[681]

VERLINDEN, JEEH 1972, S. 644.

[682]

Ebenda, S. 642 – 643.

[683]

ASGCO, Inv. 1482, fol. 121r.

[684]

ARGENTI, Chius, S. XLII – XLIII. Die Maona war ursprünglich die Investmentgesellschaft, welche die Expedition Simone Vignosos 1346 finanziert hatte. Dieses gegen Byzanz gerichtete Unternehmen war über Auftrag der Republik Genua erfolgt und sollte genuesischen Forderungen in der Ägäis Nachdruck verleihen. Vignoso besetzte unter anderem Chios. Da die Republik kein Geld hatte, um die Investoren zu bezahlen, ging der Besitz der Insel an die Gesellschaft über.

[685]

GRENDI, Repubblica, S. 193 – 194: "Chio, un'isola di 30.00 anime, era il feudo di un centinaio di famiglie maonesi."

[686]

EPSTEIN, Storia, S. 297. Die Chioten rebellierten 1409 gegen die französische Oberhoheit Genuas. Eine von Genua gesandte Flotte, welche die Rebellen unterwerfen sollte, richtete nichts aus. Ab diesem Zeitpunkt besaß der Staat Genua keine Autorität mehr auf der Insel.

[687]

ARGENTI, Chius, S. XLVII.

[688]

Siehe BALARD in: Il Sistema portuale della Repubblica di Genova, Giovanni DORIA e Paola Massa PIERGIOVANNI ed.,

Genova 1988 (Atti della Società Ligure di Storia Patria, Nuova Serie, vol. XXVIII (CII), fasc. I.): "A Chio, la Maona retribuisce parecchi impiegati che riscuotono le tasse del commercio, si trova a Famagusta un cabellotus catene, che senza dubbio ha avuto in appalto la riscossione di un diritto d'entrata o d'uscita delle navi." S. 344.

[689]

Giustina OLGATI, I Genovesi in Oriente dopo la caduta di Costantinopoli, Studi Balcanici, Quaderni di Chio 8, Roma 1989, S. 58.

[690]

EPSTEIN, Storia, S. 346.

[691]

GRENDI, Repubblica, S. 193 – 193: "Chio dunque diventava un importante relais del commercio frumentario: era necessario che fosse un relais funzionale. Il periodo d'oro dell'isola era ormai passato. Una lettera del 1548 avverte che la città era priva di negozio e aggravata da dazi in questi tempi che le navi venete vendono a fole di Levante levano il restante del negozio da Chio." GRENDI bezieht sich dabei auf die Quelle A.S.G. Senato, Litterarum, filza 426, lettera del 17.2.1548.

[692]

PISTARINO, Genovesi, S. 263 – 265.

[693]

Ebenda, S. 271.

[694]

Jean DELUMEAU, L'Italie de la Renaissance jusqu'au fin du XVIIe siècle, Paris 1997, S. 104: "Des statistiques douanières prouvent qu'en 1516 les marchandises venant de Chio (soie, coton, épices) représentaient encore en valeur 30% des entrées dans le port de Gênes, 553.921 livres sur 1.773.589."

[695]

HEERS, Gênes, S. 385.

[696]

SEIDLMAYER, Italien, S. 288.

[697]

PISTARINO, Genovesi, S. 252.

[698]

HEYD, Storia, S. 845: 1407 schlossen die Chioten einen Vertrag mit der Hohen Pforte ab; PISTARINO, Genovesi, S. 258: Sultan Mehmet I. (1413 – 1420) erneuerte diesen 1415. Der Vertrag sah neben einer Tributpflicht die symbolische Eingliederung der Insel ins Osmanische Reich vor.

[699]

PISTARINO, Genovesi, S. 261.

[700]

Siehe dazu JORGA, Geschichte III, S. 103. Der genuesische Agent Tortorino in Konstantinopel hatte es verstanden, 1558 durch Geschenke Andrea Dorias an den osmanischen Admiral Haireddin und durch das Versprechen höherer Tributzahlungen dessen Wohlwollen zu erringen. Dadurch konnte sich Chios noch eine gewisse Unabhängigkeit erhalten und die Genuesen konnten weiter das für sie so wichtige Getreide kaufen.

[701]

PISTARINO, Genovesi, S. 258.

[702]

Ebenda, S. 261.

[703]

Ebenda, S. 260.

[704]

GRENDI, Repubblica, S. 210.

[705]

Siehe die Liste der Schiffsankünfte für 1549 – 1550 im Anhang.

[706]

Ebenda, siehe die Liste der Schiffsbezeichnungen in Anhang. Aus Chios segelten ausschließlich Großschiffe, welche mit dem Kürzel "*g nave*" (*navi grossi*) in den Dokumenten bezeichnet wurden, während aus Zypern "*g limbo*" (*grosso limbo*), also kleinere Segler kamen.

[707]

PISTARINO, Genovesi, S. 261.

[708]

William HEYD, Storia del commercio del Levante nel Medio Evo, Torino 1913, S. 845:

"In the year 1407 the Gustiniani made a pact with the Turkish Signor to pay him 600.000 asperi a year, which amounts to 10.000 gold ducats; in return, he was to defend them from their enemies and provide them with grain and food supplies if they should need them. Every kind of ship or man should be safe within their port and if in case of necessity they should fall upon bad times and not have the means to pay the same karatch (Anm.: Kopfsteuer), delay would be granted to the extent of three or even four karatche: and when the Gustiniani should not have the means to pay, the Turkish Signor had the right to send to enquire whether the Gustiniani could or would not pay and declare it to them: but he would leave them in possession of the island and for the crime of lese maiestatis and of nothing else should they be deprived of it." Anmerkung: "*karatsch*" bedeutet in diesem Text die Kopfsteuer, die *karaç*, welche Nichtmuslime im Osmanischen Reich zu leisten hatten. Siehe SHAW, History, S. 62.

[709]

GOFFMANN, Izmir, S. 61.

[710]

Ebenda, S. 901.

[711]

ROVERE Antonella, a cura di, Documenti della Maona di Chio (Secc. XIV – XVI), Atti della Società Ligure di Storia Patria, N.S. Vol. XIX (XCIII), Fasc. II, Genova MCMLXXIX, S. 370. Die Republik Genua hatte schon vorher finanzielle Hilfe für die Tributaufbringung geleistet, so zum Beispiel 1479, wo für einen Kredit von 25.000 Dukaten 100 Kisten Mastix als Garantie für die Rückzahlung hinterlegt werden mussten. (Siehe Brief der Protettori di San Giorgio an die Maona vom 2. August 1479).

[712]

Allerdings war das Verhältnis der Maona mit der Mutterstadt immer ein sehr angespanntes gewesen. Genua hatte 1558 mit der Pforte einen Vertrag geschlossen und wollte vermeiden, dass dieser wegen etwaiger Konflikte um Chios gefährdet würde. "... di evitare qualunque atto che possa suonare...". Nach PISTARINO, Genovesi, S. 260 – 261.

[713]

Dazu SHAW, History, S. 101 und S. 110 – 111. Das Osmanische Reich profilierte sich in den Kriegen zur See zwischen 1550 und 1562 (Turguts Eroberung von Tripolis 1551, Küstenangriffe bei Neapel, Sizilien und Korsika) als Seemacht. Die Besetzung von Chios 1566 war ein Teil des strategischen Konzeptes zur Erlangung der Seeherrschaft im Mittelmeer.

[714]

JORGA, Geschichte III, S. 107 – 108. Der Besetzung von Chios war die Belagerung von Malta 1565 vorausgegangen.

[715]

Daniel GOFFMANN, Izmir and the Levantine World, 1550 – 1650, Seattle and London 1990, S. 54 – 55.

[716]

ARGENTI, Chius, S. XIII.

[717]

AS, Inv. 2169, Lettere Ministri, Mezzo 1/II, fol. 187v.

[718]

Dazu siehe Norbert Karl STEINGRESS, Die Korrespondenz der Republik Genua mit ihren Gesandten am Kaiserhof (1564 – 1566), Dissertation Wien/Corato 2001, Band 1 und 2, 231/19. Bericht vom 27. Februar 1566, Genua an Promontorio: "Di qua non ci è cosa di momento, se non S.M. Catt. fa grossi apparati di fanterie e di forze marittime per farsi incontro all'armata turchesca pur sarà vero che passi dalle bande di qua."

[719]

JORGA, Geschichte III, S. 87.

[720]

ARGENTI, Chius, S. XVI.

[721]

SHAW, History, S. 98 – 99.

[722]

GOFFMANN, Izmir, S. 61. Die Osmanen hatten wohl bemerkt, dass Genuesen aus Chios zusammen mit den Maltesern 1565 bei der Verteidigung von Malta gekämpft hatten. Noch dazu war die Insel auch zu einem Zentrum für entflohene Sklaven geworden. Diese Umstände bewogen Süleyman I., Chios weniger als Wirtschaftszentrum anzusehen, sondern vielmehr als ein leichtes Ziel der Eroberung im Krieg gegen seinen habsburgischen Feind.

[723]

ARGENTI, Chius, S. XCVI.

[724]

ARGENTI zitiert in Chius, S. 106 folgenden Brief des Vincenzo Justiniano: " Vincenzo Justiniano, Podestà e Commissario in Chios to Ottavio Gentile Orodrico, Doge of Genoa and to the Governatori della Repubblica di Genova, Chios 2nd March 1566: (Archivio di Stato di Genova, Sezione Segreta, Oriente, Scio, Busta n. 2774 B)

Received Da Vincenzo Iustiniano Podestà il XIII di marzo 1566

"Al Serenissimo Signor Duce ed Illustrissimi Signori e Patroni dell'Eccelsa Repubblica di genova e Patroni osservandissimi Serenissimo Signor Duce et Illustrissimi Signor Governatori Signori e Padroni mej osservandissimi

Grand'infelicità è la mia, in questo magistrato, poiché resto del tutto abandonato da Vostre Signorie Illustrissime, Quatr'anni sono e più che servo per podestà vostro in questo loco, con quel'animo di fare debito per me et honore per li mej Signori che conviene ad ogni homo da bene et geloso l'honore; nel qual tempo sono occorse molte e molte cose che, proviste, conservano alla quiete e conservazione di questo povero luoco e per il contrario il suo pericolo, et da me per più e più volte scritto alle Signorie Vostre Illustrissime, e mai da loro habbj havuto minima risposta." Deutlicher kann in einem offiziellen Schreiben der damaligen Zeit die Verzweiflung eines hohen Beamten wohl nicht ausgedrückt werden.

[725]

Siehe dazu auch GOFFMANN, Izmir, S. 61 – 67: "After 1528, when a Genoese – Habsburg alliance disrupted Genoese – Ottoman relations, the Genoese rulers of Chios severed political ties with their mother state and increased Ottoman tribute in order to appease the sultan. These careful diplomatic maneuvers allowed Chios to function as a "middle – island" and the slender waterway between it and the port of Ce•me acted as both cultural barrier and commercial bridge between Christian Europe and Muslim Anatolia."

[726]

Kommt vom italienischen *capitano* und ist ein osmanisches Lehnwort aus dem Italienischen. Mit diesem Ausdruck wurde der jeweilige Oberbefehlshaber einer Flotteneinheit bezeichnet. Nach MATUZ, Geschichte, S. 89.

[727]

ARGENTI, Chius, S. 187: "Order issued by his Majesty Suleiman I., Sultan of Turkey, to Piali Pasha, Lord High Admiral of the Turkish Fleet, Constantinople, 28th March 1566. Übersetzung des Originalbefehls aus den Mühimme Defteri (Register der wichtigen Staatspapiere), Ankara Defter 6. Sahife 492. "Order to the Captain General: The infidels of Chios, making one or how'er so many pretexts, are in arrears thirty thousand gold sterling of their tribute due as zimmis (that is, as non–muslims resident in Muslim territory), which the chaush (under–officer) Husein went to collect.

Up to the present, therefore, neither collection nor remittance has been possible. Ordering you to make an investigation with a view to clearing up these matters, in conjunction with the chaush, I hereby decree that:

As soon as you shall have arrived – by the will of God Most High – in Chios, then, having brought together the beys (=Mahonesi) and the officer and caused them to be present, find out how much of the required amount still remains to be paid. And for what cause or reason the collection has not taken place and the remittance has not been made. And having seen that everything which is due has been collected have the same remitted to the Government treasury. 7 Ramazan 973 of the Hijra = 28. March 1566."

(Übersetzung Argentis aus dem Osmanischen ins Englische).

[728]

Janitscharen waren Infanterietruppen, Sipahis eigentlich Kavalleristen, welche auch als Infanteristen eingesetzt wurden. Diese Einheiten waren von Sultan Murad I. (1360 – 1389) als stehende Truppenteile eingerichtet worden. Nach SHAW, History, S. 26.

[729]

JORGA, Geschichte III, S. 109.

[730]

GOFFMANN, Izmir, S. 62.

[731]

HHSa Wien, Turcica, fasz. 17, Berichte 1566. Albert de Wyss, Orator oder Kaiserlicher Gesandter und Giorgio Hozzutotti, Österreichischer Geheimagent in Konstantinopel an seine Majestät Maximilian II., Kaiser des Heiligen Römischen Reiches, Konstantinopel, 30. April 1566.

Fol. 51.: "Sacratissime Imperator, Domine clementissime

Fol. 51 verso: Novi aliud nihil habemus nisi quod classis Turcica navigaverit in insulam Chium illamque sub jugum Turcicum redegerit constituto ibidem sanziacko et officialibus Turcicis. Capti sunt omnes nobiles dictae insulae, qui in itinere deducentur ad principem Turcharum et aerendum est, ne primores capite mulcentur, reliqui vero in regionem remotam relegentur. Audio etiam multos pueros atque adolescentes inde huc adduci (Fol.52) qui procul dubio destinebantur claustris principis Turcharum ut religione Turcica imbuantur. Sacratissime Cesare Majestatis Vestre obedientissimi servitores

Albertus de Wyss, Georgius Hozzutotti." Nach ARGENTI, Chius, S. 205.

[732]

"La presa della nostra isola di Scio temiamo che possa essere vera et così essendo ci apporterà danno alla reputatione, et allo effetto potrete servirvi dell'occasione di questo danno per più esagerare li travagli et angustie nostre nelle scuse che porgerete a S.M. di non averla potuta compiacere." Aus: STEINGRESS, Korrespondenz, 255/8 vom 25. Mai 1566.

[733]

ARGENTI, Chius, S. C – CXX.

[734]

Siehe dazu die Ankunftsliste der Schiffe in Kapitel 4.6.

[735]

GRENDI, Repubblica, S. 215.

[736]

Diese Tatsache schlägt sich möglicherweise in den Schiffsankünften Genuas der Jahre 1582 bis 1597 nieder, welche zwar keine direkten Lieferungen aus Chios, wohl aber solche aus Zypern und *ex partibus orientalibus* verzeichnen. Siehe Schiffsliste im Anhang.

[737]

ARGENTI, Chius, S. CLXI: "The Ottomans granted their new Chian subjects a number of requests, which indicated that not only the Sublime Porte's administration was benign, but also that Istanbul believed that nurturing the island's commerce would benefit the imperial treasury. Sultan Selim II. agreed in 1567 to exempt Chian children from the slave corps, to confirm prior legal decisions and permit the repair of damaged and disused churches. He also retained and strove to broaden the established Genoese commercial system. Istanbul made wheat, barley, and luxury goods, especially silks, duty free; imposed no new charges upon other goods imported from the mainland; and exempted from duty vessels in transit from the Black Sea unless their merchandise was marketed on the island."; siehe dazu auch GOFFMANN, Izmir, S. 62.

[738]

Zwischen der französischen Krone und dem Osmanischem Reich bestand seit 1534 eine Kapitulation, welche unter anderem den Franzosen das Recht einräumte, auch andere Nationen konsularisch zu vertreten und den vom Sultan gewährten Schutz auf diese zu übertragen. Siehe dazu SKILLITER, Harborne S. 1.

[739]

SKILLITER, Harborne S. 148 – 149: "Translation of the power of attorney granted by William Harborne to Enrico del Giardino. Chios, 5 April 1581. Delivered at Chios, namely in the main street near to the house of me the undersigned notary, in the one thousand five hundred and eighty first year of the Nativity of the Lord, in the eight indiction according to the way of reckoning of Genoa, on Thursday the fifth of April, towards the setting of the sun... We Giovanni Battista Caza, Consul of this city of Scio for the most Christian King of France and his nation." Dieses Dokument und weitere (siehe S. 148 – 149) deuten darauf hin, dass Genuesen weiterhin auf der Insel tätig waren und dass ihre Rechtsordnung und ihre Handelsgewohnheiten weiter Gültigkeit hatten. Dies ist auch im Rahmen der osmanischen millet – Verfassung durchaus üblich gewesen.

[740]

Maria XYDA, La città portuale di Chios e i problemi di salvaguardia delle strutture storiche. In: Ennio POLEGGI ed., Città portuali del Mediterraneo, Atti del convegno Internazionale di Genova 1985, Genova 1989, S. 86.

[741]

XYDA, Città, S. 86.

[742]

Ebenda, S. 87.

[743]

INALCIK, Economic, S. 506.

[744]

GOFFMANN, Izmir, S. 58.

[745]

INALCIK, Economic, S. 505.

[746]

GOFFMANN, Izmir, S. 64 – 67.

[747]

Doros ALASTOS, Cyprus in History – A Survey of 5.000 Years, London 1955, S. 267.

[748]

Ebenda, S. 240 – 259.

[749]

Harry LUKE, Cyprus under the Turks 1571–1878, London 1969, S. 14 – 21.

[750]

Atlas Abraham Ortelius, Antdorff 1580, UB Wien III. 258.365, fol. 71.

[751]

So kam am 30. Mai 1582 ein Großschiff aus Zypern unter dem Transporteur Cristoforo Capillo in Genua an, welches 65 Ballen Seide, 58 Ballen Wolle, 20 Ballen Teppiche, 30 Ballen Segeltuch und 40 Ballen Gazestoff geladen hatte. Nach ASGCO, Inv. 1477, fol. 206r.

[752]

Am 17. Oktober 1590 brachte ein Großschiff unter dem Transporteur Poforo Capillo 22 Ballen Seide, 2 Ballen Papier und 20

Bündel Taue. Siehe ASGCO, Inv. 1482, fol. 243.

[753]

Siehe die Statistiken in Kapitel 5 und die Schiffsliste im Anhang.

[754]

Siehe die Schiffslisten im Anhang für die Jahre 1582 und 1590.

[755]

GRENDI, Repubblica, S. 337 – 338.

[756]

BABINGER, De Campis, S. 66. 1471 musste Ragusa 9000 Dukaten zahlen und in den folgenden Jahren je 10.000 Dukaten. 1480 wurde mit Mehmet II. eine Erhöhung auf 15.000 Dukaten vereinbart, Sultan Bajezid II. verzichtete jedoch bei seinem Regierungsantritt 1481 auf diese Erhöhung. (Nach der Studie von Ivan BOZIC, Dubrovnik i Tursku u XIV i XV veku, Belgrad 1952, S. 8).

[757]

GRENDI, Traffico, S. 337.

[758]

Antonia DI VITTORIO, Ragusa e il Mediterraneo, Bari 1988, S. 83.

[759]

Barisa KREKIC; Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV–XVI secolo). In: Ragusa e il Mediterraneo, a cura di Antonio de Vittoria, London 1980, S. 131.

[760]

Ebenda, S. 135.

[761]

J. TADIC, Le port de Raguse et sa flotte au XVIe siècle dans: Le navire et l'Economie Maritime du Moyen Age au XVIIIe siècle, Paris 1958, S. 11 – 12.

[762]

GRENDI, Traffico, S. 332: "Possiamo ritenere che il declino dei nomi aristocratici fra in padroni di nave, abbastanza netto al partire dal 1563 (ma anche da prima), abbia significato una definitiva scissione fra i grossi interessi consorziati degli alberghi genovesi, attirati piuttosto dall'armamento di galere e dagli "asientos" navali, e l'armamento mercantile. Del resto gli investimenti potevano anche essere diretti all'acquisto di carati di navi ragusee, ed è probabile una sempre crescente specializzazione finanziario–commerciale dei mercanti genovesi, considerando le garanzie offerte dalle "marine ausiliarie."

[763]

Marcello BERTI, Navi e capitani ragusei sulle rotte per Livorno (fine secolo XVI–inizio XVII). In: DI VITTORIO, Ragusa, S. 294 – 295.

[764]

Ebenda, S. 149.

[765]

Ebenda, S. 150.

[766]

Tabelle aus KRECIK, Ragusa S. 151; siehe dazu auch GRENDI, Traffico, S. 337.

[767]

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts war Livorno ein so bedeutender Hafen geworden, dass Genua oft nur mehr als Zwischenstation angelaufen wurde. Siehe GRENDI, Traffico, S. 350.

[768]

Zur Verbindung Livornos mit Ragusa siehe die Arbeit von P.CASTIGLIONI, Navi, mercanti e marinai ragusei a Livorno nel Cinquecento nel: Ragusa e Livorno: due porti della civiltà del Mediterraneo tra '500 e '700, Livorno 1988, S. 8 – 9.

[769]

Zur Neutralität siehe Marcello BERTI, Navi e capitani ragusei sulle rotte per Livorno (fine secolo XVI–inizio secolo XVII). In: DI VITTORIO, Ragusa, S. 206.

[770]

BERTI, Navi, S. 198.

[771]

Ebenda, S. 198 – 202.

[772]

Ebenda, S. 203 bzw. S. 207.

[773]

GRENDI, Traffico, S. 337: "Ma come è noto l'armamento mercantile era la specializzazione dell'economia ragusana."

[774]

Ebenda, S. 331.

[775]

GRENDI, Traffico, S. 338. Siehe dazu auch die Namen der Transporteure in den Schiffslisten im Anhang und deren Namen, die Herkünfte aus verschiedenen Bereichen des Mittelmeeres andeuten.

[776]

Ebenda, S. 332.

[777]

Originaltext des Gedichtes von Mustafa Ali in englischer Sprache:

On the firmament of the sultan's might

The *dīnār* is the sun, the *shāhī* is the moon.

The *pāre* (and) *Osmānī* with their glorious shine

Resemble the stars with there, wide-awake.

The red copper coin, too, circles on that sky,

A planet on the zenith of dawn.

The *Frengi* is outside of this subject.

Spend the *ghurūsh* on a dishonest transaction.

Nach Andreas TIETZE, Mustafa Ali's Counsel for Sultans of 1581 (Part 1), Wien 1979,

S. 81 – 82. Mustafa Ali (1541 – 1600) war ein Intellektueller, Dichter und Finanzbeamter. In diesem Fürstenspiegel drückt er verschiedene politische Ideen über das Osmanische Reich aus, unter anderem auch über die Währung. *Dinar* (Goldmünze), *Shahi*, *Pare* und *Osmani* (Silbermünzen) sind Währungseinheiten im Osmanischen Reich. *Frengi* ist die Bezeichnung für verschiedene europäische Goldmünzen, welche im Reich zirkulierten, *gurush* (neulateinisch grossus, deutsch Groschen) war eine Silbermünze, die ebenso gebräuchlich war. In den obigen Versen kommt das Überlegenheitsgefühl der Osmanen vor den europäischen Staaten klar hervor.

[778]

"Religion was not merely an expression of individual or even group viewpoints of life and the position of man in relation to his maker but also a definition of human behavior and position in all aspects of life." Zitiert nach SHAW, History, S. 114.

[779]

Siehe dazu die Ausführungen von Keith RANDALL, The Ottoman Empire 1450 –1700, London 1991, S. 76 – 78.

[780]

Isenbike TOGAN, Ottoman History by Inner Asian Norms. In: Halil BERKTAY and Suraiya FAROQHI, New Approaches to State and Peasant in Ottoman History, London 1992, S. 185 – 207.

[781]

Siehe Yusuf IRBEC, Die geistigen Determinanten des Wirtschaftslebens im Osmanischen Reich, Doktorarbeit auf der Wirtschaftsuniversität Wien, 1986, S. 91.

[782]

FAROUQHI, Kultur, S. 769 – 770.

[783]

Zum Begriff des Wuchers siehe BRAUDEL, Sozialgeschichte, Handel, S. 619 – 627.

[784]

Über die menschliche Willensfreiheit im Islam siehe den Beitrag von KHOURY. In: Adel Theodor KHOURY/Ludwig HAGEMANN/Peter HEINE, Lexikon des Islam, 3 Bände, Freiburg 1991, Bd. I. S. 252 – 256.

[785]

Siehe dazu auch den Aufsatz von Halil INALCIK, Capital Formation in the Ottoman Empire. In: JEEH, 1969, S. 102.

[786]

RANDALL, Ottoman, S. 86: "Later sultans encouraged an even larger flow of European manufactured goods into the empire as a way of providing quick and easy additional customs revenue."

[787]

Die Osmanen waren daher dem Außenhandel gegenüber im Prinzip positiv eingestellt, hatten jedoch ihre genauen Vorstellungen über seine Lenkung. Siehe MCCARTHY, Ottoman, S. 134.

[788]

FAORQHI, Kultur, S. 61. „Allen osmanischen Ausfuhrverboten zum Trotz, lockten die relativ hohen Preise, die europäische Kaufleute bieten konnten, einen beträchtlichen Teil der Rohstoffproduktion aus dem Land.“

[789]

Suraiya FAROQHI, *Peasants, Dervishes and Traders in the Ottoman Empire*, Aldershot 1997, Die osmanische Handelspolitik des frühen 17. Jahrhunderts zwischen Dubrovnik und Venedig, S. 201–211; dazu auch die Ausführungen von Halil INALCIK, "The Turkish Impact on the Development of Modern Europe". In: *The Ottoman State and its Place in World History*, Kemal KARPAT ed., Leiden 1974, S. 54 – 55, zitiert nach BRUMMETT, *Ottoman*, S. 178: "The Ottoman trade policy was that the state had to be concerned above all with the volume of goods in internal markets so that the people and craftsmen in the cities in particular would not suffer a shortage of necessities and raw materials." Zum Thema der Aufzeichnungen über den Güterverkehr im Außenhandel siehe McCARTHY, *Ottoman*, S. 134.

[790]

Wilhelm BEIN, *Die Kapitulationen, Ihr Begriff, ihr wesentlicher Inhalt und ihre Aufhebung*, beurteilt nach Völkerrecht und türkischem Staatsrecht. Inaugural–Dissertation an der Königlichen Universität Greifswald 1912. S. 1: „Das Wort Kapitulation hat eine verschiedene Auffassung erfahren. Es ist strittig, ob das Wort Kapitulation vielleicht einfach Kapitel bedeutet, weil der Text in Kapitel oder Capita eingeteilt ist, oder ob das Wort eine französische Übersetzung des arabischen Wortes *soulh* ist, welches Friede, Waffenstillstand, besagt. Noch andere behaupten, es entstamme der diplomatischen Sprache der früheren Zeit, dem Italienischen, und komme von dem Worte *capitolazione*, das im Deutschen soviel wie Vereinbarung oder Einverständnis heißt.“

[791]

MATUZ, Reich, S. 124. Die eigene Gerichtsbarkeit für Ausländer stand auch im Einklang mit dem osmanischen *millet* – System, welches den nichtmuslimischen Einwohnern des Reiches das Recht einräumte, ihre inneren Angelegenheiten selbst zu regeln.

[792]

BEIN, *Kapitulationen*, S. 8. In der Mitte des 13. Jahrhunderts gab es bereits französische Konsuln in Alexandrien und Tripolis. 1270 soll Karl der Kühne zugunsten des französischen Handels einen Vertrag in Afrika abgeschlossen haben.

[793]

INALCIK, *Economic*, S. 192.

[794]

Kate FLEET, *The Treaty of 1387 between Murad I. and the Genoese*, BSOAS 56 (1993), S. 13 – 33.

[795]

BEIN, *Kapitulationen*, S. 18 – 19.

[796]

Halil INALCIK, *The Ottoman Empire. The Classical Age*, London 1973, S. 133 – 134.

[797]

Ebenda, S. 192: "Under Süleyman I. (1520 – 1566) Ottoman concern to find allies in Western Europe against the Habsburgs as well as economic advantages led the Ottoman to extend full capitulation privileges to France (1569)."

[798]

BEIN, *Kapitulationen*, S. 8; siehe auch INALCIK, *Economic*, S. 192.

[799]

ARGENTI, Chius, S. CXXXIII.

[800]

SKILLITER, Harborne, S. 181 – 182.

[801]

MATUZ, Reich, S. 124.

[802]

England war für das Osmanische Reich aus militärischen Gründen von Interesse, da es der Hauptlieferant von Zinn war, welches für die Herstellung von Bronzekanonen Verwendung fand. Nach MISKIMIN, *Economy*, S. 146.

[803]

Siehe das Werk von S.A. SKILLITER, *William Harborne and the Trade with Turkey 1578 – 1582*, London 1977.

[804]

INALCIK, *Empire*, S. 137 – 138.

[805]

BEIN, *Kapitulationen*, S. 123. Interessant ist die Tatsache, dass dieses System der Kapitulationen der Vorläufer für die Berufsdiplomatie späterer Jahrhunderte wurde. Das Osmanische Reich hingegen hielt es „mit der Lässigkeit einer Weltmacht nicht für notwendig, eigene Diplomaten dauerhaft bei fremden Regierungen zu akkreditieren.“

[806]

SKILLITER, Harborne, S.1: "After de death of Suleimān I. In 1566 and the accession if his son Selīm II., privileges were granted

to France in 1569. In the preliminary communication, before enumerating the privileges, the Sultan has cause to discuss " les robbes et marchandises des Genevois, Siciliens, Anconitains et autres qui cheminent sous le nom et bannière de l'empereur de France en Alexandrie, Tripoly de Syrie et aultres eschelles." No other mention is made concerning non–French merchants enjoying French protection in the Levant."; siehe auch INALCIK, Economic, S. 192.

[807]

Ahdname = Befehl , SHAW, Ottoman, S. 164.

[808]

SKILLITER, Harborne, S. 4: "Que les Venitiens en hors les Geneuois, et Anglois, et Portugais, et Espagnols, et marchands Catellans et Siciliens, et Anconitains, et Ragusois, et entierement tous ceux qui ont cheminez sous le nom et Banniere de France d'anciennité iusques à ce iourd'hui, en al condition qu'ils ont cheminez que d'ici en auant, ils ayent a y cheminer en la mesme maniere." Damit hatten die Franzosen zunächst formell den Schutz über die europäischen Kaufleute zugestanden bekommen.

[809]

Ebenda, S. 2. Zwar hatten die Franzosen keine formellen Rechte, die unter ihrer Flagge segelnden anderen Nationen zu beschützen, dennoch dürften sie es doch getan haben. Die anderen europäischen Nationen akzeptierten diese Praxis, segelten unter französischer Flagge und benutzten die französischen Konsuln in den Häfen. Ausgenommen davon waren Venedig und Ragusa, welche spezielle Privilegien genossen. Die Franzosen hüteten ihre Rechte sorgfältig, denn die ausländischen Kaufleute mussten für die Inanspruchnahme der Rechte ganz beträchtliche Gebühren entrichten.

[810]

INALCIK, Economic, S. 192 – 193; siehe auch Seite 137: "The Ottomans always tried to use these commercial privileges as a political weapon. For example they championed the Calvinists in France against the pro–Spanish Catholic league."

[811]

SKILLITER, Harborne, S. 3: "It seems that by 1578 the Ragusans had taken over the protection of the merchants of Genoa."

[812]

S. A. SKILLITER, The Hispano – Ottoman Armistice of 1581. In: Iran and Islam, ed. Bosworth, Edinburgh 1971, S. 496 – 500.

[813]

Die Exterritorialität, welche durch Kapitulationen für die Ausländer geschaffen wurde, wurde erst nach Sultan Süleyman I. (1520 – 1566) rechtlich eingerichtet. Siehe MC CARTHY, Ottoman, S. 136.

[814]

INALCIK, Empire, S. 138.

[815]

SKILLITER, Harborne, S. 1.

[816]

MISKIMIN, Economy, S. 123.

[817]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 100.

[818]

Siehe dazu die Ausführungen von G.V. SCAMMEL, The First Imperial Age, European Overseas Expansion c. 1400 – 1715, London 1989, S. 75 – 90, worin der Autor die verschiedenen Gründe für die „Überlegenheit“ der Europäer im Detail anführt.

[819]

PROCACCI, Geschichte, S. 88.

[820]

Siehe dazu Huri •SLAMO•LU und •a•ar KAYDER, Agenda for Ottoman History. In: Huri •SLAMO•LU–•NAN ed., The Ottoman Empire and the World Economy, Cambridge 1982, S. 21.

[821]

Peter FELDBAUER, Portugal in Asien. In: Vom Mittelmeer zum Atlantik. Die mittelalterlichen Anfänge der europäischen Expansion, Peter FELDBAUER et al. (Hrsg.), München 2001, S. 245 – 246.

[822]

Carlo CIPOLLA, Die Odyssee des spanischen Silbers. Conquistadores, Piraten, Kaufleute, Berlin 1996, S. 94; dazu auch DORIA/PIERGIOVANNI, Sistema S. 173. Der genuesische Adel, welcher in der Levante geschäftlich aktiv gewesen war, wandte sich anderen Projekten in Übersee zu.

[823]

PIERGIOVANNI, Il Sistema, S. 49: "Anche se il Quattrocento è certo un secolo spesso connotato da congiunture difficili è stata tuttavia rilevata un'evoluzione in senso capitalistico dell'economia della città: ne sono testimonianza il perfezionamento delle tecniche monetarie e l'uso di strumenti del diritto commerciale, atti a preparare lo sviluppo di quell'attività d'alta finanza che, insieme all'edilizia,

saranno i settori trainanti dell'economia genovese dopo il 1528 e lasceranno in secondo piano un commercio marittimo peraltro non trascurabile." Zitiert nach D. GIOFFRÈ, Il commercio d'importazione genovese alle luci di registri del dazio, 1495 – 1537. In: Studi in onore di A. Fanfani, Milano 1962, V. pp. 113 – 242.

[824]

Charles VERLINDEN, From the Mediterranean to the Atlantic. Aspects of an Economic Shift (12th – 18th century). In: JEEH Vol.1 Nr. 3, 1972, S. 635: "Many of the Genoese of Jerez and Cadiz arrived there just as Genoese colonization was declining owing to Turkish Expansion in the Levant. They were attracted by the Iberian penetration of Africa and, hoping to share in it, settled in the Iberian regions from which the colonial expeditions set out and where trade relations were established. From there they were also able to carry on trade with Western Europe. When they later went to Seville, it was also with an eye to the colonies: Italian colonization, after the loss of the Levantine colonies, continued somehow through third party agencies"; siehe auch C. VERLINDEN, Les influences italiennes dans l'économie et dans la colonisation espagnole à l'époque de Ferdinand le Catholique. In: V. Congresso de Historia de la Corona de Aragon. Estudios, Vol. III, 1954.

[825]

INALCIK, Economic, S. 212 – 213.

[826]

Dazu auch die Meinung von Michael SEIDLMAYER, Geschichte Italiens, Stuttgart 1962, S. 313, der meint, dass sich Genua, ohne überseeische Besitzungen, in enger Anlehnung an Spanien am Ende des 16. Jahrhunderts zurückgezogen hätte.

[827]

FAROQHI, Kultur, S. 58: „Während des 16. und 17. Jahrhunderts profitierten die Handelsstädte der arabischen Welt von der Tatsache, dass jetzt auf weite Strecken hin die Verbindungswege von einem einzigen starken Staat kontrolliert wurden. Außerdem bemühte sich die osmanische Verwaltung, nicht ohne Erfolg, die großen Durchfahrtstraßen von Räubern zu sichern.“

[828]

PROCACCI, Geschichte, S. 89.

[829]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 47. Wallerstein ist der Ansicht, dass für die kapitalistische Weltwirtschaft drei Faktoren maßgeblich waren, um dominant zu werden: eine Ausweitung geographischen Umfanges, die Entwicklung von Arbeitskontrollmethoden und die Schaffung von relativ starken Staatsapparaten in den Gebieten, die zu den Kernstaaten der kapitalistischen Weltwirtschaft werden sollten.

[830]

Ebenda, S. 517 – 530.

[831]

Roger OWEN, The Middle East in the World Economy, London and New York 1981, S.5: "Among historians of the Middle East the conventional view is that the period 1500 to 1899 is to be seen as one of declining economic activity. The problem of this approach is that it rests on only the flimsiest basis in fact."

[832]

Herbert KNITTLER, Europas Wirtschafts- und Handelsräume am Vorabend der Atlantischen Expansion. In: EDELMAYER, LANDSTEINER, PIEPER, Hg. Die Geschichte des europäischen Welthandels und der wirtschaftliche Globalisierungsprozess, Wien und München 2001, S. 15.

[833]

PISTARINO, Genovesi, S. 489.

[834]

BRAUDEL, Handel, S. 600 – 612 beschreibt die vielfältigen Ausprägungen der Idee des Merkantilismus, welcher immer schon in einzelnen Elementen vorhanden war. Viele Staaten versuchten immer wieder, durch Zollschränken die eigene Produktion zu schützen. Die vielfältigen Versuche, die Getreideexporte zu verhindern, gehören dazu wie auch die Sucht, Geldvorräte anzuhäufen.

[835]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 97 – 101.

[836]

PIERGIOVANNI, Il Sistema, S. 48 – 49 schreibt: "Gli anni dei guadagni facili ed abbondanti, grazie ai commerci con l'Oriente, sono terminati: come rileva Day (John DAY, Les douanes de Gênes, 1376 – 1377, Paris 1963, spec. p. XXIII e p. XXIV e segg.)... Verrà così ulteriormente accentuata – anche in seguito alla perdita delle colonie – la spinta verso occidente degli interessi commerciali: a rotte su percorsi più lunghi con carichi di merci più voluminose e più povere (rispetto alle ricche produzioni orientali) corrisponde un'evoluzione della struttura e della stazza dei vettori."

[837]

LEVY, Jews, S. 18: "Jews had many reasons to flock for Istanbul after 1453. Not only did the sultan ruthlessly resettle there Jewish

populations from the Balkans and Anatolia, but the conquest reunited two halves of a water-linked empire and Istanbul emerged as the center of the eastern Mediterranean world."

[838]

WALLERSTEIN, Weltsystem I, S. 233. Er zitiert Jaime Vives VICENS, *An Economic History of Spain*, Princeton 1969, S. 248: „1492 ist das entscheidende Datum. Davor gab es keine städtische Bourgeoisie wie etwa in den anderen christlichen Ländern. Diese Lücke wurde durch eine außerhalb der christlichen Religion stehende soziale Klasse geschlossen: den Juden.“

[839]

Siehe VITALE, *Diplomatici*, S. V.

[840]

Mahmut •AKIRO•LU, *Un registro inedito ottomano sulle relazioni tra Genova e la Turchia*. In: *Oriente ed Occidente tra medioevo ed età moderna*, Genova 1997, S. 1089.

[841]

CIASCA, *Istruzioni*, S. XXX: "Una manifestazione indiretta della sovranità della Repubblica di Genova è l'avere un proprio corpo diplomatico. Di questo il Senato di Genova difese costantemente le prerogative."

[842]

Vito VITALE, *Diplomatici e Consoli della Repubblica di Genova*, Genova 1934 – 42, S. VI: "Genova si trova in situazione sempre più difficile ed è costretta ad appoggiarsi ora a un'altra delle grandi potenze; se può rievocare ancora una volta l'immagine manzoniana del vaso di creta costretto a viaggiare con i vasi di ferro."

[843]

Ebenda, S. VII. "Genova ha avuto per quasi tre secoli a principale strumento d'azione e di difesa la diplomazia. Nel mondo che si veniva incessantemente trasformando, se pur rimaneva alla Repubblica la funzione commerciale derivata dalla posizione geografica, la funzione politico-marittima si era esaurita: la cessione della Corsica precede di pochi anni la scomparsa della Repubblica autonoma."

[844]

Ebenda, S. 207. Siehe auch die Instruktion der Republik Genua vom 30.6.1558 an den Gesandten Franco Coste, mit dem Auftrag, Frieden mit den Türken zu schließen und Kapitulationen zu vereinbaren. Nach AS 2169, *Lettere Ministri*, Mezzo II, fol. 13. (*Instructio data fr(an)co coste missio ad pacem turcharum pro republica Ill(ustrissima)m. Litere credenciales*).

[845]

Siehe dazu Kapitel 5.1. über den Getreidehandel.

[846]

J.H. PARRY, *The Age of Reconnaissance*, New York 1963, S. 53.

[847]

SKILLITER, Harborne, S. 170:

"Translation of Articles I, II, XIX, XXV, of the Capitulations granted by Murād II to Henri III of France. Constantinople, first decade of Jumādā II 989/3–12 July 1581.

Article I: Apart from the Vendiklū (Venetians), the merchants of Jeneviz (Genoa) and •ngiltere (England) and Pūrtūqāl (Portugal) and •spāniyye (Spain) and Qatalān (Catalan) and Chichīliyye (Sicily) and Anqūna (Ancona) and Dūbrevenik (Dubrovnik) and all those who travel under the name and banner of the Emperor of Frāncha (France) from days of old until the present time, 581.

by whatsoever means they travel, from henceforth also, as before, in what way they shall come and go with their galleons and ships, minding their own business, as long as on their part there shall not be committed any action contrary to the peace and good harmony which causes security and happiness."

[848]

Über den diplomatischen Formalismus im Osmanischen Reich siehe MATUZ, Reich, S. 90.

[849]

SKILLITER, Harborne, S. 180 – 181: "Articles exhibited by Edward Osborn touching ye trade into Turquie. July (or January?) 1582. (36) "For as much as the Genowayes do use to beare the red cross like the Flag of (37) England in their shipp toppes, and not being in league or amitie with the said grand (38) Senior, Therefore for the better saftie of the said company, tradinge into the said dominions (39) of Turquie, Ytt may please her Majestie to permitt et grant, that the said societie dur(inge) (40) the said tearme, and for the said trade may set up and use the armes of England (41) in the toppes of their shippes."

[850]

SKILLITER, Harborne, S. 182.

[851]

•AKIRO•LU, *Registro* S. 1091 – 1092; siehe auch die Arbeiten von MANFRONI, *Le relazioni tra Genova, l'Impero Bizantino e i Turchi*. In: *atti della Società Ligure Storia Patria*, Genova 1898; ebenso Ugo TUCCI, *Relazioni commerciali fra Genova ed il Levante*, Genova, 1929 (*Estratto dal Bollettino Municipale*); VITALE, *Diplomatici e consoli della Repubblica di Genova*, Genova, 1934; LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni politiche della Repubblica di Genova*.

[852]

•AKIRO•LU, Registro, S. 1092.

[853]

Ebenda, S. 1095.

[854]

BRAUDEL, Handel, S. 667 – 668: „Der Kapitalismus entstand unter der Voraussetzung einer lebendigen Marktwirtschaft, welche aus geographischen, demographischen, landwirtschaftlichen, industriellen und kaufmännischen Faktoren resultierte. Dazu kam noch eine Bereitschaft der Gesellschaft, auf Grund von hierarchischen Gliederungen und deren Langlebigkeit das Ansammeln von Kapital zu erlauben und damit Akkumulationen zu ermöglichen, also durch die Übertragung von Erbschaften, Vergrößerungen von Besitztümern und die Schaffung von einträglichen Verbindungen. Schließlich kommt noch die Schaffung eines Weltmarktes dazu, welcher die geschlossenen Räume des Mittelalters überwindet und neue Ebenen des Wettbewerbs schafft.“

[855]

EPSTEIN, Genoa, S. 310.

[856]

HEERS, Gênes, S. 2: "On a souvent parlé de l'individualisme du marchand génois, de son esprit d'entreprise, de sa hardiesse, mais aussi de son incapacité à former des organisations économiques ou politiques cohérentes et stables."

[857]

COSTANTINI, Repubblica, S. 77 im Kapitel "La Fame". Die Versorgungssituation Genuas wurde durch den Anstieg der Bevölkerung in den Jahren 1531 – 1579 besonders kritisch, da in dieser Periode eine Vermehrung um 30 % stattfand und noch dazu eine große Zahl von Vagabunden und Neuzuwanderern in die Stadt strömte, die alle ernährt werden mussten.

[858]

Nach LOPEZ, zitiert nach BRAUDEL, Sozialgeschichte, Band Aufbruch zur Weltwirtschaft S. 173. zeigte der genuesische Geschäftsmann Gewandtheit und Rührigkeit, Einsatzbereitschaft und eine schwerelose Leichtigkeit, gepaart mit einem dramatischen Kapitalismus.

[859]

Dazu schreibt BRAUDEL: „Kein Historiker kann den einzigartigen Vorsprung Genuas auf dem Weg zum modernen Kapitalismus bezweifeln. Genua ist in dieser Hinsicht (im 16. Jahrhundert) wesentlich moderner als Venedig, aber eben vielleicht auf Grund dieser Fortschrittlichkeit verletzlicher. Möglicherweise liegt einer der Vorteile Venedigs gerade in seiner vernünftigeren, weniger risikofreudigen Haltung, wozu noch eine eindeutige geographische Begünstigung kommt. Läuft ein venezianisches Schiff aus der Lagune in die Adria aus, bleibt es in heimischen Gewässern, während ein Genuese beim Verlassen seiner Stadt auf das Tyrrhenische Meer überwechselt, das für eine wirksame Überwachung zu weiträumig, faktisch jedermann offen steht.“ Nach BRAUDEL, Sozialgeschichte, Weltwirtschaft, S. 125.

[860]

KIRK, Genoa, S. 15: "The East offered only the possibility continuing to exploit what remained of the republic's medieval trading empire, whereas the West offered a growing field of opportunity."

[861]

Siehe D. PRESOTTO, Da Genova alle Indie alla metà del Seicento. Un singolare contratto di arruolamento marittimo. In: Atti della Società Ligure di Storia Patria, n.s., IX, fasc. I, Genova 1969. Zitiert nach Thomas KIRK, A Little Country in a World of Empires: Genovese Attempts to Penetrate the Maritime Trading Empires of the Seventeenth Century. In: JEEH, vol. 25, Nr. 2, Fall 1996, S. 415.

[862]

Ebenda, S. 415.

[863]

EPSTEIN, Genoa, S. 319.

[864]

Es handelt sich um die jeweilige Seitennummer der Zollregister, welche im Original in römischen Ziffern angegeben wurde. Die Durchnummerierung erfolgte jedoch fallweise unregelmäßig, viele Seiten sind leer geblieben, d. h. ohne Eintragungen.

[865]

Die Ankunftsdaten sind nicht immer in der richtigen kalendarischen Reihenfolge angegeben worden, frühere Daten folgen fallweise hinter späteren. Zur Problematik der Datierung im Italien des 16. Jahrhunderts siehe Hermann GROTEFEND, Taschenbuch der Zeitrechnung des deutschen Mittelalters und der Neuzeit, Hannover 1982, S. 13. In Italien begann das Jahr mit dem 25. Dezember. Ein neuer Kalender wurde 1582 durch eine Bulle Papst Gregors XIII. eingeführt und zwar durch den Übergang vom 4. zum 15. Oktober 1581; ebenda S. 26.

[866]

Ursprungshäfen sind zumeist einfach, manchmal aber zwei- oder dreifach erwähnt. Die Ursprünge der Waren sind jedoch möglicherweise nicht immer mit denen der Ursprungshäfen ident.

[\[867\]](#)

Über die Schiffstypen siehe das Kapitel 5.2. In den Dokumenten wurde *grosso nave* durch das Kürzel "*gn*" ausgedrückt.

[\[868\]](#)

Für den in den Originalen verwendeten Ausdruck *patronus* habe ich das moderne Wort Transporteur verwendet.

[\[869\]](#)

ibi = ibidem, dh. am gleichen Tag. Siehe Ulrico HOEPLI, (Manuale Hoepli), Lexicon Abbreviaturarum A. Capelli, Dizionario d'Abbreviature Latine ed Italiane, Milano 1967, S. 170.

[\[870\]](#)

Hier dürfte es sich um einen Irrtum des Schreibers bezüglich des Datums handeln. Das Jahr 1550 wurde zwar mit fol. 191r. begonnen, aber offensichtlich auf Grund eines Irrtums ab dem 17. 4. wieder mit 1549 fortgesetzt.

[\[871\]](#)

Es handelt sich wahrscheinlich um den sardinischen Hafen *Supitis Portus*, siehe dazu Atlas Phtolemei 1490, fol. 89.

[\[872\]](#)

Palermo wird hier als *pannormo* bezeichnet. Siehe dazu Atlas Phtolemei fol. 45, wo diese Bezeichnung auf der Karte von Sizilien verwendet wird.

[\[873\]](#)

Hier taucht wieder das Jahr 1597 auf, ich glaube, es handelt sich jedoch um 1598.