

Die Genuesen und das Schwarze Meer— Raumerfassung und Raumpraxis am Beispiel des *Liber Gazarie*

Abstract. This paper aims to answer the question, how medieval actors perceived the Mediterranean and the Black Sea, by analysing the Genoese ‘*Liber Gazarie*’ – a fourteenth century collection of communal decrees concerning the practice of seafaring and overseas trade. The commune’s decrees focus on the main trading routes along the shores from Italy via the Peloponnese to the Bosphorus and Crimea. In order to organise seafaring and to control the implementation of decrees, focal points, such as Pera in today’s Istanbul and Caffa on the Crimea were chosen, which functioned as hubs connecting different trading routes. Whether or not the hinterland of harbours and coasts is also considered, besides the port cities, depends on their importance for the political and/or economic interests of the Genoese. Thus, the caravan route leading from Trabzon to Tabriz is reflected in a detailed manner, whereas in other cases only the organisation of ports is mentioned. At the same time, the linear way in which the Mediterranean and the Black Sea are described in the ‘*Liber Gazarie*’ contrasts with the new two-dimensional mode of representing the maritime space in late medieval portolan maps.

Im Februar des Jahres 1403 publizierte der Genuese Francesco Beccario in Savona eine Portolankarte, in der er die Küsten und Meeresregionen darstellte, die seine Landsleute zu dieser Zeit regelmäßig bereisten. Wie er in der Karteninschrift verkündete, hatte er sich bei der Erstellung seiner Karte ausführlich mit Seeleuten beraten, um die Vorlagen aus Katalonien, Venedig und aus Genua selbst zu korrigieren, die ihm zur Verfügung standen, und um dadurch eine hohe Präzision seiner Karte zu gewährleisten. Dabei bezog er sich insbesondere auf die Atlantikküste Portugals, des Golfs von Biskaya und der Bretagne sowie Englands. Die Küsten des Mittelmeers und seiner Nebenmeere, so des Schwarzen Meers wie auch des Asowschen Meers und des Marmarameers, waren hingegen ihm und seinen Zeitgenossen so gut bekannt und auch kartographisch bereits so genau erfasst, dass er sie kaum einer eigenen Erwähnung würdigte.¹ Mit erstaunlicher Präzision erfasst diese Portolankarte ebenso wie andere Bei-

1 *The Beinecke Rare Book & Manuscript Library*, Yale, Art Storage 1980.158, digitalisiert und mit Links zu hoch auflösenden Digitalisaten unter <http://brbl-dl.library.yale.edu/vuf>

spiele aus dem Spätmittelalter neben den Küsten des Mittelmeers auch die Atlantikküste von Nordafrika auf der Höhe der Kanarischen Inseln bis zum Ärmelkanal samt dem äußersten Südwesten der Nordsee.² Südlich der Kanaren und nordöstlich von Brügge und London hörte hingegen für Francesco Beccario und die von ihm befragten Seeleute die bekannte Welt auf.

Die genuesische Portolankarte von 1403 ist ein eindrucksvolles Zeugnis dafür, wie präzise Genuesen ebenso wie zahlreiche andere Mittelmeeranrainer

[ind/Record/3521236?image_id=1027149](#) (zuletzt abgerufen am 14. Juni 2016). Die Inschrift abgedruckt bei: Patrick Gaultier Dalché, *Cartes marines, représentation du littoral et perception de l'espace au Moyen Âge. Un état de la question*, in: *Castrum VII. Zones côtières et plaines littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge*, ed. Jean-Marie Martin (Collection de l'École Française de Rome 105/7 = Collection de la Casa de Velázquez 76), Rom / Madrid 2001, 9–33, hier S. 24 Anm. 35: *Franciscus Becharius ciuis Ianue composuit cartam presentem in ciuitate Saone anno millesimo CCCC^o tertio de mense february. Qui Franciscus notum facit ad tollendam cunctis materiam dubitandi, et omnibus nauigantibus et nauigaturis mare oceanum protestatur, quod ipse Franciscus in hac et ceteris cartis omnibus per eum compositis ab anno Domini M^o CCCC decursso citra, prolongauit distanciam itineris steriarum maris oceani certo spatio miliarium seu leucarum, plus quam ipsemet Franciscus et ceteri magistri cartarum tam Catalani, Veneti, Ianuenses quam alii qui cartas nauigandi fecerunt temporibus retroactis soliti erant in eis apponere, et potissime in costa Portugalli, uidelicet ad capud Sancti Vincentis usque a capite Finisterre, et in steria maris seu litorum et locorum Byschaie et costa Britanie atque insula Anglie. Comperta ueritatis essencia de predictis per experienciam efficacem et relationem verissimam multorum numero •• magistrorum, patronorum, nauclerorum et pilotorum maris Yspanie et illarum partium et aliorum eciam peritorum in maris exercicione plurimorum qui frequenter et longo tempore per illas partes et maria nauigauerunt. Et pro tanto nullus miretur si de manu ipsius Francisci duarum formarum cartas super hoc dissimiles reperiret, quoniam ipse ante MCCCC primum aliarum [auctorum? Ch.D.] mensuras et magistrorum antiquorum formas et uestigia sequabatur et male. Eciam per multos patronos, nauclerios et marinarios sufficientes in arte marinarie michi predicto Francisco denunciatum fuerit pluries quod insula Sardinie que est in mari non fuerat posita in cartis in loco suo proprio per magistros superius nominatos, ideo in Christi nomine auditis predictis posui dictam insulam in presenti carta in loco proprio in quo esse debet. Et propterea uobis patrono presentis carte et omnibus aliis qui interfuerint sit notum.*

² Zu Portolankarten jetzt Philipp Billion, *Graphische Zeichen auf mittelalterlichen Portolankarten. Ursprünge, Produktion und Rezeption bis 1440*, Marburg 2011. Grundlegend bleibt Tony Campbell, *Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500*, in: *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, ed. John Brian Harley und David Woodward (History of Cartography 1), Chicago / London 1987, 371–463; wichtige Beiträge versammelt darüber hinaus: Patrick Gaultier Dalché, *L'espace géographique au Moyen Âge* (Micrologus' Library 57), Florenz 2013. An anderer Stelle hat er eindrucksvoll betont, wie wenig man überhaupt über die Herstellung und Nutzung dieser Karten wissen kann: Ders., *La carte marine au Moyen Âge. Un état de la question*, in: *Comité français de cartographie, Bulletin* 157, 1998, 24–29; ders., *Cartes marines* (wie Anm. 1).

im Spätmittelalter den Raum des Binnenmeeres erfassten, mit dem sie lebten, und zugleich die Ränder des großen Ozeans im Westen erschlossen, in den sie immer weiter und regelmäßiger hineinfuhren. In ihrer Repräsentation der Meere samt der sie umgebenden Küsten greift diese Karte auf Darstellungskonventionen zurück, die bis in die Gegenwart hinein die Kartographie prägen, um geographischen Raum auf einem zweidimensionalen Blatt abzubilden. Daher erscheint sie in vorreflexiver Weise ‚richtig‘ oder ‚realistisch‘—außer in den Randzonen, in denen sich die Küsten der Nordsee im Schematischen verlieren, Wangerooge als mittlere von drei gleichförmigen elliptischen Inseln erscheint oder sich im Atlantik die seligen Inseln des heiligen Brendan finden. Den Eindruck einer ‚zutreffenden‘ Repräsentation des Meeresraums unterstreichen Rumbenlinien, mit deren Hilfe eine Überquerung der Meere auf direkter Linie möglich erscheint, ohne sich an den Landmarken der Meeresufer zu orientieren. Sie durchziehen zugleich die gesamte Karte mit einem Ordnungssystem, das die Windrose in 16 bzw. 32 Segmente unterteilt und damit die Ausrichtung der Karte nach Norden sowie die Differenzierung der verschiedenen Himmelsrichtungen zum wesentlichen Darstellungsprinzip erheben. Hinzu kommen Darstellungen des Polarsterns im Norden, eines Kreuzes im Osten sowie der nach Himmelsrichtungen unterschiedenen Winde. Die Proportionen werden durch Maßstabsleisten an den Rändern der Karte definiert.³ Dieser geographische Zugriff ermöglichte es dem Kartenmacher nach eigenem Bekunden auch, die Insel Sardinien an ihrem richtigen Ort im Meer dazustellen und damit ältere, falsche Karten zu korrigieren. Allerdings rekurriert der Kartenmacher in seiner Inschrift lediglich wieder auf die Erfahrungen der Praktiker. Die Techniken der Repräsentation des geographischen Raums auf zweidimensionalem Pergament thematisiert Francesco Beccario nicht. In der Beischrift betont er lediglich, dass die Gespräche mit Seefahrern es ihm ermöglicht hätten, Karten mit höherer Präzision zu erstellen.

Neben diesem kartographischen Blick, geographischen Raum in einer zweidimensionalen Zeichnung zu repräsentieren, prägt die Portolankarte aber zugleich die lineare Raumerfassung mittelalterlicher Seefahrt. Dies klingt in der bereits zitierten Inschrift an, in der der Kartograph besonders darauf verweist, er habe die an den Küsten des Atlantiks zu überwindenden Entfernungen präziser dargestellt als seine Vorgänger, und zwar vom Cabo de São Vicente und dem Kap Finisterre über die Strände der Bucht von Biskaya und der bretonischen Küste bis zu den Ufern Englands. Besonders deutlich artikuliert sich der Modus linearer Raumerschließung aber in den Listen der Häfen, die das namengebende Spezifikum dieser Portolankarten ausmachen. Denn neben

³ Zu diesen kartographischen Zeichen vgl. Billion, *Graphische Zeichen* (wie Anm. 2), 34–75.

Linien markieren hunderte von Hafennamen den Küstenverlauf, von Genua bis Neapel zum Beispiel allein über fünfzig. Sie greifen somit eine Praxis der Seefahrt auf, die dem Küstenverlauf folgte und die auch in Portolanen, also Auflistungen von Hafenstädten in Katalogform, Eingang gefunden hat.⁴ Solche linearen, an konkreten Seerouten ausgerichtete Erfassungen von Raum spiegeln sich im Spätmittelalter auch in anderen Quellen wider, zum Beispiel in Reiseberichten wie dem *Itinerarium ad sepulchrum Domini nostri Iesu Christi*, in dem Petrarca im Jahr 1358 den Seeweg von Genua aus entlang der Westküste Italiens mit großer Detailfülle beschreibt.⁵ Die Erzählhaltung ist davon geprägt, dass Petrarca antizipiert, was der Adressat des imaginären Reiseberichts vom Schiff aus zu sehen bekommt. Der Text ist also vom Standpunkt desjenigen geschrieben, der auf Deck steht. Verweise auf die Küste erfolgen in einer an diesen Standort gebundenen Weise. So rät er nach der Abreise aus Genua die Riviera Levante zu betrachten: „Wenn du von hier [= Genua, Ch.D.] aufgebrochen bist, wende den ganzen Tag ja die Augen nicht vom Land zur linken Seite.“⁶ Später heißt es nach der Erwähnung Livornos: „Wenn du dich von hier nach rechts wendest, so liegen dort Gorgona und Capraia.“⁷ Petrarca operiert also nicht mit Himmelsrichtungen, die eine zweidimensionale Erschließung des Raums voraussetzen, sondern mit dem linearen Kurs einer Fahrt entlang der Küste. Vergleichbare listenförmige, linear strukturierte Aufzeichnungen setzt auch Francesco Balducci Pegolotti *La prattica della mercatura* voraus, wenn dort die Häfen am Asowschen und Schwarzen Meer aufgezählt werden, die an der Route von Tana (= Asow) aus nach Südwesten an Caffa (= Feodosija) vorbei die Krim bzw. südwärts die Ostküste des Asowschen Meers entlang führen. Allerdings rekurriert auch Pegolotti nicht auf die Himmelsrichtungen, sondern definiert die Kurse nach ihren Zielpunkten: In Richtung der Krim bzw. in Richtung Abchasien werden die Häfen von Tana aus gezählt, ohne das mit einer

4 Es hat sich eingebürgert, zwischen Portolanen (= listenförmige Aufzählung von Häfen) und Portolan- oder Seekarten zu unterscheiden. Vgl. dazu knapp ebd. 3. Grundlegend zur Begrifflichkeit Campbell, *Portolan Charts* (wie Anm. 1), 375–380.

5 Francesco Petrarca, *Reisebuch zum Heiligen Grab*. Lateinisch/Deutsch, ed. [und übers.] Jens Reufsteck, Stuttgart 2008, zur bisher unbefriedigenden Editionsfrage ebd. 73–76. Zu spätmittelalterlichen Reisen vgl. Folker Reichert, *Die Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter*, Stuttgart 2001; Jürgen Sarnowsky, *Die Erkundung der Welt. Die großen Entdeckungsreisen von Marco Polo bis Humboldt*, München 2016.

6 *Hinc digressus ad laevam totum illum diem ne oculos a terra dimoveas caveto*. Petrarca, *Reisebuch* (wie Anm. 5), 17, 16–17.

7 *Hinc, si ad dexteram te deflectas, Gorgon atque Capraia [...] praesto erunt*. Ebd., 23, 22–23.

Angabe der Himmelsrichtungen zu verbinden.⁸ Pegolotti interessieren lediglich die Qualität der Häfen sowie die in den Häfen verwendeten Maßeinheiten.

Somit stehen Portolankarten wie die des Francesco Beccario am Übergang von zwei sich ablösenden Modi der Raumerfassung und -repräsentation. Denn die Praxis der Küstenfahrerei, der Cabotage, besaß im Mittelmeerraum eine lange Tradition und wurde von Praktikern betrieben, für die die Orientierung an Häfen, Küstenlinien und prägnanten Landmarken selbstverständlich war.⁹ Eine zentrale Rolle spielte dabei in der Navigation der Einsatz von Lotsen mit präzisiertem Erfahrungswissen zu einzelnen Küstenabschnitten.¹⁰ Seit dem 13. Jahrhundert wurde dieser nautisch, in linear gedachten Routen erschlossene Raum in zunehmend detaillierteren Karten zweidimensional repräsentiert und so zu einem an bekannten Konturen und Proportionen wiedererkennbaren Binnenmeer.

Der folgende Beitrag soll der Frage nachgehen, wie Genuesen vor der breiten Etablierung der Portolankarten für sie zentrale Regionen des Mittelmeerraums, hier konkret das Schwarze Meer, erfasst und zum Thema gemacht haben. Nach der Öffnung des Schwarzen Meers für westeuropäische Seefahrer im Gefolge der Eroberung von Konstantinopel im Jahr 1204 und nach dem Brechen der venezianischen Dominanz durch die Kooperation mit Kaiser Michael VIII. Palaiologos sicherte der Vertrag von Nymphaion den Genuesen einen privilegierten Zugang zu dieser Region.¹¹ Zu Beginn des 14. Jahrhunderts schuf die Kommunalregierung von Genua ein eigenes städtisches Amt, das sogenannte *Officium Gazarie*, das sich mit Fragen des Handels und der Seefahrt im Schwarzen Meer und generell im Mittelmeer befasste.¹² Zahlreiche Beschlüsse

8 Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. Allan Evans (The Medieval Academy of America. Publication 24), Cambridge, MA 1936, 54: *Caricatori ove si carica e si lieva biado in Gazeria e del Zacchia del Mare Maggiore per navigare inverso Gostantinopoli e Pera e in altre parte del monde, e primieramente della banda di Gazeria*. Es folgt eine Aufzählung von sieben Häfen von Porto Pisano nördlich der Mündung des Don (evtl. an der Stelle des antiken Tanais) bis Lifetti (evtl. = Jewpatorij) auf der Krim. Unter der Überschrift „*E dalla banda di Zecchia*“ werden ebd., 55, vier Häfen zwischen Balzimachi und Sangiorgio, beides Häfen an der Ostküste des Asowschen Meers an der Route gen Tscherkessien, genannt.

9 Zusammenfassend und mit weiterer Literatur jetzt Ruthy Gertwagen, A Chapter on Maritime History: Shipping and Nautical Technology of Trade and Warfare in the Medieval Mediterranean, 11th–16th Century, in: *Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume*, ed. Michael Borgolte und Nikolas Jaspert (Vorträge und Forschungen 83), Ostfildern 2015, 109–148.

10 Gautier Dalché, *Carte marine* (wie Anm. 2), 27.

11 Vgl. zuletzt Cecily J. Hilsdale, The Imperial Image at the End of Exile. The Byzantine Embroidered Silk in Genoa and the Treaty of Nymphaion (1261), in: *Dumbarton Oaks Papers* 64 (2010), 151–199.

dieses *Officium Gazarie* wurden in einem eigenen Buch gesammelt, dem *Liber Gazarie*.¹³ In dieser Kodifikation lässt sich daher ein breites Spektrum von Maßnahmen greifen, mit denen Vertreter der genuesischen Kommunalregierung die Interessen ihrer Landsleute am östlichen Rand Europas verfolgten. Er eignet sich somit für die Frage, wie das Schwarze Meer und seine Küsten von Praktikern aus Genua erfasst und beeinflusst werden sollten. Somit verfolgt der Beitrag Fragen der Raumerfassung aus einer praktischen, an politischen und ökonomischen Interessen orientierten Perspektive. Damit soll der Versuch unternommen werden, für das mittelalterliche Mediterraneum einen weiteren Aspekt der Raumerfassung und -repräsentation zu erschließen, der neben der graphischen Darstellung in Karten und der semantischen Analyse der Bezeichnungen von Meeren und Meeresregionen sein eigenes Gewicht besitzt.¹⁴ Das greift einen Ansatz auf, die Wissensproduktion von Praktikern nachzuzeichnen, etwa in der Form kaufmännischer Ethnographie.¹⁵ Darüber hinaus haben auch Analysen geographischer Repräsentationen von Meeresräumen zeigen können, dass es enge Interdependenzen zwischen diesen Repräsentationen und den in ihnen vorausgesetzten Praktiken gibt.¹⁶ Es ist kein Privileg der Moderne, politische Macht nicht nur personal, sondern auch räumlich zu verstehen und zu definieren. Zugleich weist die Entwicklung der Geographie als Wissenschaft seit dem 19. Jahrhundert unübersehbare politische und militärische Prägungen auf, die in der Bezeichnung geographischer Räume wie auch ihrer Strukturierung unübersehbare Spuren hinterlassen hat.¹⁷ Konkret wird es vor diesem Hintergrund um die Frage gehen, in welchem Maße die Genuesen das Schwarze Meer insgesamt in den Blick nahmen bzw. welche Küstenstriche oder

12 Das *Officium Gazarie* harret noch einer systematischen Untersuchung. Vgl. einstweilen Giovanni Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel trecento: il Liber Gazarie* (Collana storica di fonti e studi 17 = Collana storica dell'oltremare ligure 4), Genua 1974.

13 Abgedruckt als *Imposicio officii Gazarie*, in: *Monumenta historiae patriae 2: Leges municipales*, Turin 1838, 305–430.

14 Zur Bezeichnung vgl. Nikolas Jaspert, Austausch-, Transfer- und Abgrenzungsprozesse. Der Mittelmeerraum, in: *Die Welt 1250–1500*, ed. Thomas Ertl und Michael Limberger (Globalgeschichte. Die Welt 1000–2000 [2]), Wien 2009, 138–174, hier 138–141; Michael Borgolte und Nikolas Jaspert (ed.), *Maritimes Mittelalter – Zur Einführung*, in: *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 9), 9–34, hier 25–27, jeweils mit weiterer Literatur.

15 Benjamin Scheller, Verkaufen, Kaufen und Verstehen. Die Atlantikexpansion der Europäer, die Fernhändler und die neue Erfahrung des Fremden im 14. und 15. Jahrhundert, in: *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 9), 233–260.

16 Jenny Rahel Oesterle, Arabische Darstellungen des Mittelmeers in Historiographie und Kartographie, ebd., 149–180.

17 Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München 2009, 129–180.

Orte für sie von herausragendem Interesse waren. Wie weit reichte dieses Interesse über den Küstenstreifen bzw. die Hafenstädte hinaus auch ins Hinterland und schuf so Verbindungen mit Regionen jenseits des Meeres? Und wie intensiv sollte der Austausch zwischen dem Schwarzen Meer und Genua selbst gestaltet werden? Selbstverständlich spiegeln die normativen Vorgaben des genuesischen *Officium Gazarie* nicht die gesamte Praxis des Handels und der Seefahrt zwischen der ligurischen Hafenstadt und dem Schwarzen Meer wider und selbstverständlich sind normative Vorgaben und nautisch-ökonomisch-politische Praxis nicht in eins zu setzen. Eine politische Quelle als Ausgangspunkt ist trotz dieser Einschränkungen vielversprechend, weil sie die Perspektive eines konkreten, wenn auch kollektiven Akteurs erschließt und somit zur Rückgewinnung der Pluralität von Wahrnehmungen und Praktiken der Erschließung und Nutzung von Meeren in der Vormoderne beitragen kann.

Um die Interventionen des *Officium Gazarie* einordnen zu können, seien zunächst kurz die Rahmenbedingungen rekapituliert.¹⁸ Wie bereits erwähnt, eröffnete der Vertrag von Nymphaion von 1261 den Genuesen die Durchfahrt durch den Bosphorus ins Schwarze Meer. In den folgenden Jahrzehnten konnten die Genuesen an verschiedenen Orten der Schwarzmeerregion eigene Stützpunkte errichten, von denen aus sie einen lebendigen Fernhandel betrieben, der das Schwarze Meer mit dem Mittelmeer verband. Die wichtigsten Stützpunkte waren die Kolonialstädte Caffa, das heutige Feodosija auf der Krim, sowie Pera, heute Teil des Istanbul Stadtteils Galata auf der europäischen Seite des Bosphorus. Zugleich fiel in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts auch der Beginn regelmäßiger Seefahrt auf dem Atlantik, wodurch Genuesen wie auch Venezianer das Mittelmeer mit den Handelszentren am Ärmelkanal und an der Nordsee, so Southampton, London oder Brügge, verbanden.¹⁹ Im Schwarzen Meer selbst verfolgten die Genuesen unterschiedliche Interessen. Einerseits diente das Hinterland der Krim, des Asowschen Meers und der übrigen nördlichen Schwarzmeerküste als Quelle für Getreide, mit dem die Genuesen neben ihrer Heimatstadt selbst unter anderem Konstantinopel versorgten. Weitere Produkte wie Felle, Häute, Salz oder auch Wachs dürften ebenfalls von hier aus übers Meer verschifft worden sein. Zugleich gehörte das nördliche Hinterland

¹⁸ Eine konzise Skizze bietet Michel Balard, *The Black Sea: Trade and Navigation (13th–15th Centuries)*, in: *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 9), 181–194; breiter angelegt Charles King, *The Black Sea. A History*, Oxford 2007.

¹⁹ Zuletzt sind zwei Zusammenfassungen zur maritimen Geschichte Genuas erschienen, die wesentliche Grundzüge zugänglich machen: Enrico Basso, *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico* (Storia della cultura materiale. Medioevo ed età moderna 4), Cernusco 2008; Antonio Musarra, *Genova e il mare nel Medioevo*, Bologna 2015. Zu Venedig jetzt Ermanno Orlando, *Venezia e il mare nel Medioevo*, Bologna 2014.

des Schwarzen Meers zu den Gebieten, aus denen Sklaven ins Mediterraneum verschifft wurden, wobei neben dem westlichen Sklavenmarkt auch das Mamlukenreich in Ägypten und im Nahen Osten zu den Abnehmern zählte. Zugleich diente das Schwarze Meer den Genuesen als Zugang zu den Handelsrouten, die über Zentralasien nach China führten. Im Gefolge der mongolischen Großreichsbildung nach den Eroberungen Dschingis Khans etablierte sich ein lebhafter Warenaustausch und Reiseverkehr, der Personen und Güter von Asien aus auf dem Land nach Tana oder auch Trapezunt (= Trabzon) brachte, um von dort aus über See nach Europa weitergeleitet zu werden. Diese unter dem Begriff „Seidenstraße“ firmierenden Handelswege konnten von der Mitte des 13. Jahrhunderts an für gut hundert Jahre relativ sicher und berechenbar genutzt werden, bis die sogenannte *pax Mongolica* zerbrach und statt der Landwege die sogenannte maritime Seidenstraße an Bedeutung gewann, die den indischen Subkontinent und die Arabische Halbinsel mit der ägyptischen Küste des Roten Meers verband.²⁰ Somit war in den Jahrzehnten, die hier genauer betrachtet werden, das Schwarze Meer für die Genuesen einerseits ein Verkehrsweg, auf dem Güter aus dem unmittelbaren Hinterland seiner Küsten ins Mediterraneum und damit ins Handelssystem des lateinischen Europas transportiert werden konnten. Andererseits war der Seeweg über das Schwarze Meer eine Zwischentappe auf der Reise von Personen und Waren von Zentralasien und China ins westliche Europa. Verschiedene Störungen wie die Kriege mit der Goldenen Horde, die von Tana aus nach Europa importierte Pest, die zunehmenden Spannungen zwischen Osmanen und Byzantinern um die Kontrolle der Meerengen des Bosphorus und der Dardanellen führten ab der Mitte des 14. Jahrhunderts ebenso zu einem Bedeutungsverlust des Schwarzen Meeres für die Genuesen wie die Abschottung Chinas unter der Ming-Dynastie und nicht zuletzt die eigene Schwäche Genuas, die aus den kontinuierlichen Bürgerkriegen der ligurischen Metropole resultierten.²¹

²⁰ Zur sogenannten ‚Maritimen Seidenstraße‘ Roderich Ptak, *Die maritime Seidenstraße. Küstenräume, Seefahrt und Handel in vorkolonialer Zeit*, München 2007. Zur Seidenstraße James D. Ryan, *Silk Roads*, in: *Trade, Travel, and Exploration in the Middle Ages. An Encyclopedia*, ed. John Block Friedmann und Kristen Mossler, New York / London 2000, 559–561, mit weiteren Verweisen.

²¹ Zu den asiatischen Großreichen vgl. zusammenfassend Felicitas Schmieder, *Normaden zwischen Asien, Europa und dem Mittleren Osten*, in: *Weltdeutungen und Weltreligionen 600 bis 1500*, ed. Johannes Fried und Ernst-Dieter Hehl (WBG Weltgeschichte. Eine globale Geschichte von den Anfängen bis ins 21. Jahrhundert 3), Darmstadt 2010, 179–202. Die Geschichte Genuas fassen zusammen Steven A. Epstein, *Genoa and the Genoese 958–1528*, Chapel Hill, N.C / London 1996; Dino Puncuh (ed.), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genua 2003.

Während Darlegungen zum globalen Handelssystem des 14. Jahrhunderts erneut die Vorstellung einer zweidimensionalen Karte oder eines dreidimensionalen Globus evozieren, liegt mit dem *Liber Gazarie* eine Quelle vor, die auf derartige Raumprojektionen verzichtet. Der ‚Liber‘ besteht vielmehr aus einer Abfolge von Erlassen des *Officium Gazarie*, die mit seiner Begründung im Verlauf des Jahres 1313 beginnen:²² Die Kommunalregierung beauftragte acht Männer damit, alle einschlägigen Fragen zu behandeln, die die Seefahrt östlich von Sizilien betrafen. Die Mitglieder dieses Gremium sollten für lediglich sechs Monate amtieren und ihre Nachfolger selbst auswählen. Ihnen wurden weitreichende Kompetenzen zugewiesen, dass die Normen und Entscheidungen, die sie erließen, unabhängig von anderen widersprechenden Gesetzen Geltung beanspruchen dürften und von den Amtsträgern der Kommune beachtet werden müssten, wenn sich die Acht selbst an die Maßgaben der für sie geltenden Bestimmungen orientierten. Um diese weitreichenden Kompetenzen fester im institutionellen Gefüge von Genua zu verankern, leisteten sogar die Ratsmänner sowie weitere Vertreter der Bürgerschaft einen Eid, in dem sie den Mitgliedern des *Officium Gazarie* Gehorsam und aktive Unterstützung versprachen. Zugleich wurden die Regelungen zur Einsetzung des *Liber Gazarie* in die Stadtgesetze aufgenommen und auch auf diesem Wege in das normative Gefüge der Kommune von Genua integriert.

Warum wurde das neue Amt in so aufwändiger Weise systematisch ins institutionelle und normative Gefüge der genuesischen Stadtgemeinde eingefügt? Welches Interesse besaß also die Stadtregierung daran, die Angelegenheiten der Krim—hier nach dem frühmittelalterlichen Großreich der Khazaren als *Gazaria* bezeichnet—und des Schwarzen Meers einem eigens dafür eingerichteten kommunalen Amt anzuvertrauen? Die ersten *sapientes* waren von der Kommunalregierung 1313 zunächst lediglich als Expertenkommission eingesetzt worden, um zu beraten, was hinsichtlich der Krim zu unternehmen sei. Sie präsentierten im November desselben Jahres ihre Analyse: Das Schwarze Meer sei von unzähligen Seeräubern befahren, und es seien daher große Geldsummen nötig, um die dadurch entstehenden Verluste auszugleichen. Die Genuesen hätten sich bis dato nicht auf koordinierte Gegenmaßnahmen geeinigt, sodass einzelne Mitbürger ihrerseits zu den gleichen Mitteln des Seeraubs griffen. Deswegen müsse man entsprechende Gegenmaßnahmen beschließen. Die *sapientes*

²² *Imposicio* (wie Anm. 13), 305–312. Der *Liber Gazarie* liegt noch nicht in einer modernen, kritischen Edition vor, die wegen seiner zentralen Bedeutung für die Geschichte des Mediterraneums im Spätmittelalter sehr wünschenswert wäre. Weil der *Liber* auch online verfügbar ist, wird er hier nach der Spalte und ggf. der Rubrik zitiert, unter denen die einschlägige Passage zu finden ist. Vgl. URL: <https://archive.org/details/HistoriaePatriaeMonumenta2> (zuletzt abgerufen am 20. Juni 2016).

wollten sich daher darüber beraten, was zu geschehen habe hinsichtlich Tana, Caffa, der Krim, des Schwarzen Meeres und der gesamten Region—und zwar um Gesandte dorthin zu entsenden, die Region zu befrieden und die Seefahrt von Genuesen zu reglementieren. Zugleich müsse man bedenken, wie all diese Maßnahmen finanziert werden könnten.²³ Die Kommunalregierung—nach eigenem Bekunden zuständig für die Regierung, Ordnung und Lenkung der Stadt sowie für alle Angelegenheiten, die den guten Zustand der Stadt selbst, der von ihr kontrollierten Küsten des Ligurischen Meers sowie ihres Contado betrafen—folgte den Vorschlägen der Experten. Zur Begründung führt der Text aus, die von den *sapientes* vorgebrachten Probleme wie auch alle Fragen, die Trapezunt, Persien, die Türken und das gesamte Schwarze Meer betrafen, seien von höchster Bedeutung für die Kommune, die einzelnen Kaufleute wie auch die organisierte Kaufmannschaft von Genua. Im weiteren Textverlauf wird diese Bewertung sogar noch allgemeiner formuliert: „Die Angelegenheiten und Geschäfte des Schwarzen Meers und der Krim betreffen die Kommune und alle Bürger von Genua und jeden einzelnen von ihnen sowie auch alle anderen, die der Regierung der Kommune von Genua unterstehen.“²⁴

Im Verlauf der Festschreibung der Kompetenzen werden sowohl die angezielten Regionen als auch die Aufgaben des neu geschaffenen *Officium Gazarie* noch einmal ausgeweitet und präzisiert. In einem Beschluss zur Ratifikation der Bestimmungen durch den Rat von Genua vom Januar 1314 wird ausgeführt, die acht Fachleute seien damit beauftragt, sich mit den Angelegenheiten des Schwarzen Meers, der Krim, Persiens und auch der Seefahrt jenseits von Sizilien zu befassen.²⁵ Neben Fragen der Seefahrt und der Beschaffung des für die angestrebten Initiativen nötigen Gelds hätten sich die acht Experten nun auch damit zu beschäftigen, wie geeignete Schiffe beschafft, repariert, ausgerüstet und bewaffnet werden könnten. Zugleich seien sie befugt, jede damit zusammenhängende Frage eigenständig zu beantworten.

Die bei der Einrichtung des Amtes den Mitgliedern des *Officium Gazarie* zugewiesenen Aufgaben und Kompetenzen skizzieren bereits einige Grundzüge ihrer weiteren Arbeit. Zum einen basierte ihr Wirken darauf, dass die Interessen der Seefahrer und Kaufleute mit den Interessen der Kommune und der Bürger von Genua gleichgesetzt wurden. Zum anderen lässt sich die überragende

²³ Ebd., 305–307 vom 26. November 1313.

²⁴ Ebd., 307–309, erlassen am gleichen Tag, das Zitat 308: *Cum facta et negocia maris maioris et Gazarie inter cetera negocia tangant comune et universos et singulos ciues et districtuales comunis Ianue [...]*.

²⁵ Ebd., 309–311 vom 25. Januar 1314. Die Mitglieder des *Officium Gazarie* werden hier bezeichnet als *octo constitut[i] per comune Ianue super factis maris maioris et Gazarie et Persie et nauigandi ultra Sciciliam*.

Bedeutung sowohl des östlichen Mittelmeers als auch des Schwarzen Meers für die Interessen Genuas, wie sie die kommunale Elite definiert hat, fassen. Die Anfänge des *Officium Gazarie* sind von dem Bemühen geprägt, die mit der Kommunalregierung von Genua vereinbarten Leitlinien in die Praxis umzusetzen.

Ein vorrangiges Problem lag, wie bereits angesprochen, im Seeraub—und zwar nicht nur in Überfällen auf genuesische Schiffe, sondern auch in Übergriffen von Genuesen auf fremdes Eigentum.²⁶ Deswegen definierte das *Officium Gazarie* gleich zu Beginn seines Wirkens einerseits verpflichtende Standards für die Größe, die Bauweise, die Beladung und Bewaffnung der Schiffe, die in den Osten fahren sollten.²⁷ Andererseits finden sich im *Liber Gazarie* aber auch Bestimmungen, die unkontrollierte Übergriffe von Genuesen auf fremde Schiffe verhindern sollten: Für jedes Schiff, das aus dem Hafen von Genua auslaufe oder an einer anderen Stelle der Küste zwischen dem Golf von La Spezia und Monaco ablege, solle eine hohe Geldsumme als Sicherheit hinterlegt werden, um zu verhindern, dass es zu Überfällen gegen Schiffe befreundeter Mächte genutzt werde—explizit werden hier die Pisaner und Venezianer erwähnt. Außerdem soll auch verhindert werden, dass genuesische Schiffe sich in den Dienst anderer Könige, Fürsten oder Städte stellen oder ohne Zustimmung der Kommunalregierung irgendwelche Orte überfallen. Aus all dem könnte sonst für die Kommune von Genua ein Krieg oder ein anderer Schaden entstehen.²⁸ Mit den Bestimmungen zu den Pfandleistungen für auslaufende Schiffe übernahmen die Mitglieder des *Officium Gazarie* Bestimmungen, die bereits vor der Gründung ihres Amtes von Vertretern der Kaufmannschaft erlassen worden waren. Zugleich beinhalten diese Passagen auch Mechanismen, mit denen

26 Zu den ‚Pirates of the Mediterranean‘ vgl. *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, ed. Nikolas Jaspert und Sebastian Kolditz (Mittelmeerstudien 3), Paderborn 2013. Zu den Aktivitäten von Genuesen in diesem Metier der einschlägige Beitrag von Enrico Basso, *Pirateria, politica, ceti dirigenti. Alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo*, ebd., 209–250.

27 Wegen ihrer späteren Überarbeitung sind die frühen Vorgaben für den Schiffsverkehr ins östliche Mittelmeer und ins Schwarze Meer nicht im ursprünglichen Wortlaut erhalten. Die Übernahme dieser Vorgaben auch für den Seeweg zwischen Genua und Aigues-Mortes verweist aber explizit auf die entsprechenden Vorlagen: *Imposicio* (wie Anm. 13), 367–371 vom 14. Oktober 1317 und 9. November 1318. Hintergrund waren die jahrzehntelangen Bürgerkriege, die zwischen 1314 und 1331 nicht zuletzt die Kontrolle der Riviera betrafen. Dazu Epstein, *Genoa* (wie Anm. 21), 194–202.

28 Die bis 1313 zurückreichenden, am 21. November 1317 überarbeiteten Regelungen zur Hinterlegung entsprechender Geldbeträge als Pfand für Wohlverhalten vgl. *Imposicio* (wie Anm. 13), 360–366. Der dort genannte Hafen Corvo ist auf der oben Anm. 1 zitierten Karte des Francesco Beccario unmittelbar westlich der Mündung der Magra am nördlichen Ende der Toskanischen Riviera eingezeichnet.

neben Anzeigen auch anonyme Denunziationen entgegengenommen werden können. Dadurch sollten Konflikte mit anderen Seemächten vermieden und vor allem die Probleme um Regressforderungen gegenüber der Kommunalregierung von Genua bzw. Repressalien gegen andere Genuesen minimiert werden, die das Mediterraneum und die anliegenden Meere befuhren.

Neben Regelungen, die grundsätzlich die Seefahrt betreffen, finden sich im *Liber Gazarie* vor allem Ausführungen zu bestimmten Küsten, insbesondere zu denen des Schwarzen Meeres. Die chronologisch frühesten dieser Ausführungen betreffen die Umsetzung eines Boykotts gegen den bulgarischen Zaren Todor Svetoslaw.²⁹ Auslöser hierfür war ein Konflikt über Angriffe auf genuesische Schiffe. Nach einem beiderseitigen Austausch von Gesandten, durch den immerhin eine Fortsetzung der Verhandlungen vereinbart werden konnte, schickten die Genuesen mit Gregorius Furmentus einen Unterhändler nach Pera, der dort auf einen Vertreter des Bulgarenzars treffen sollte—aber vergeblich. Nach Monaten des Wartens erließ Gregorius Furmentus schließlich zwischen dem 18. und 22. März 1316 ein *devetum de non eundo in Zagora*. Der Text verbietet ganz allgemein jeden Zutritt zum Gebiet des damit gemeinten Bulgarischen Reichs sowie jeden Handel mit ihm, fokussiert aber vor allem die Seefahrt. Eigens erwähnt werden die Häfen Maurocastro (= Bilhorod-Dnistrowskyj) und Susopoli (= Sosopol)—nach dem Kaufmannsbuch des Francesco Balducci Pegolotti vor allem Ausfuhrhäfen für bulgarisches Getreide. Um dieses Handels- und Reiseverbot durchzusetzen, wurden Strafsätze für jede Zuwiderhandlung festgelegt. Darüber hinaus berechnete der Beschluss, den die Mitglieder des *Officium Gazarie* ratifizierten, jeden Genuesen, den bulgarischen Zaren und seine Untertanen bei jeder Gelegenheit an Personen und Sachen schädigen zu dürfen. Dass es bei diesen Maßnahmen in erster Linie um Seehandel bzw. Seeraub ging, erschließt sich durch die Bestimmung, dass für jedes Schiff aus Genua, das neu ins Schwarze Meer fährt, vor der Durchfahrt durch den Bosphorus in Pera ein Pfand zu hinterlegen sei, das als Kautions für den Fall dienen sollte, dass dieses Schiff verbotenerweise doch die Küsten des Bulgarischen Reichs anläuft bzw. auf ihm Waren von dort transportiert werden. Sollte es dennoch zu einem Bruch des Embargos kommen, seien neben dem Leiter der genuesischen Regierung in Pera, dem dortigen Podestà, auch die genuesischen Konsuln von Caffa und von Trapezunt gehalten, Anzeigen zu verfolgen.

²⁹ Zu Todor / Theodor Svetoslav vgl. Daniel Ziemann, *unum imperium magnum per se – Bulgarien 1308*, in: *1308. Eine Topographie historischer Gleichzeitigkeit*, ed. Andreas Speer und David Wirmer (Miscellanea Mediaevalia 35), Berlin / New York 2010, 809–825. Das *Devetum de non eundo in Zagora* vom 22. März 1316 bei Imposicio (wie Anm. 13), 382–386.

Die zweite Intervention des *Officium Gazarie* in den Seehandel im Schwarzen Meer und im östlichen Mediterraneum führt hingegen in weitläufige geographische wie diplomatische Bezüge. Am 19. März 1316 erließ es Regelungen, die den Boykott des Seehandels mit den Mamluken umsetzen sollten—explizit mit der Begründung, man wolle das Recht gegen Frevler durchsetzen, die es aus Habgier überträten.³⁰ Die Amtsträger griffen damit Forderungen auf, die seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert mit zunehmender Dringlichkeit erhoben worden waren. Nach dem Fall der letzten Kreuzfahrerfestung Akkon im Jahr 1291 wurde im lateinischen Europa ein neuer Zug in die Levante erwogen, um die Herrschaft der Mamluken über die den Christen heiligen Stätten zu brechen. Um diesen Zug vorzubereiten und den Aufwand zu verringern, sollten Handelsverbote die materiellen und personalen Ressourcen der Mamluken entscheidend schwächen.³¹ Das betraf neben Waffen und waffenfähigem Material vor allem Holz. In einer detaillierten Denkschrift legten die Gesandten des Königs von Zypern während des Konzils von Vienne (1311–1312) dar, wie effizient ein wirksames Embargo die Macht der Mamluken schwächen könnte.³² In diesem Zusammenhang verweisen sie zusätzlich zu den genannten Handelsgütern auch auf den Bedarf an waffenfähigen Sklaven, die aus der Schwarzmeerregion nach Ägypten transportiert würden. Zusätzlich berichteten sie darüber, dass gerade genuesische Schiffe gegen die Handelsverbote verstießen und zugleich diejenigen Christen angriffen, die den genuesischen Handel mit Ägypten störten—allen voran die wenige Jahre zuvor auf Rhodos etablierten Johanniter.³³ Im Zusammenhang mit den Vorbereitungen eines Kreuzzugs gegen die Mamluken wandte sich Papst Clemens V. mehrfach mahnend an die Genuesen, um sie zu einem kooperativeren Verhalten zu bewegen, insbesondere auch hinsichtlich der Johanniter auf Rhodos und des Königs von Zypern.³⁴ Vor diesem Hintergrund stehen auch die Maßnahmen, die das *Officium Gazarie* im März 1316 zur Durchsetzung des Handelsembargos gegen Alexandria beschloss, um den Transport von und Handel mit waffenfähigem Material, Waffen, Holz und Personen zu unterbinden. Damit bewegen sie sich im Rahmen der Boykottfor-

30 Imposicio (wie Anm. 13), 371–376 vom 19. März und 30. Dezember 1316.

31 Georg Christ, Kreuzzug und Seeherrschaft. Clemens V., Venedig und das Handelsembargo von 1308, in: *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 9), 261–283.

32 Louis de Mas Latrie, *Histoire de l'île de Chypre sous le règne des princes de la maison de Lusignan*, vol. 2, Paris 1852, 118–125.

33 Zur ‚Landesherrschaft‘ der Johanniter auf Rhodos vgl. Jürgen Sarnowsky, *Macht und Herrschaft im Johanniterorden des 15. Jahrhunderts. Verfassung und Verwaltung der Johanniter auf Rhodos (1421–1522)* (Vita regularis 14), Münster 2001.

34 Julius Leonhard, *Genua und die päpstliche Kurie in Avignon (1305–1378). Politische und diplomatische Beziehungen im 14. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2013, 84–90.

derungen, die die zypriotischen Gesandten in Vienne erhoben hatten. Die konkreten Durchführungsbestimmungen werfen aber Schlaglichter auf die Praxis der Genuesen. Neben dem allgemeinen Verbot, die genannten Güter nach Alexandria zu transportieren, wird eigens ausgeführt, kein Schiff, das Genua zugeordnet werden könne, dürfe im Schwarzen Meer oder im Bereich des Byzantinischen Reichs irgendwelche männlichen oder weiblichen Mamluken oder andere Ungläubige oder Sklaven transportieren. Die Durchsetzung dieses Verbots wird den Repräsentanten der Genuesen in Caffa und in Pera übertragen. Sie sollten sich von allen Schiffseigentümern und Kaufleuten, die dort aktiv seien, Geld als Sicherheit hinterlegen lassen, um sie bei Zuwiderhandlung effizient mit Geldstrafen belegen zu können. Zugleich sollten die Verbote monatlich in Caffa und Pera ausgerufen werden. Um auch neu ins Schwarze Meer fahrende Schiffe zu erfassen, müsse der Podestà von Pera darüber hinaus von deren Patronen entsprechende Pfänder entgegennehmen, bevor ihnen der Transit durch den Bosphorus gestattet sei. Um die Wirksamkeit dieser Beschlüsse zu gewährleisten, legten die Vertreter des *Officium Gazarie* neben einem Strafenkatalog für Übertreter zugleich auch ein Verzeichnis der Strafen an, die Vertreter der Kommunalregierung in Genua oder in Pera und Caffa zu zahlen hätten, sollten sie nicht für eine wirksame Kontrolle der Verbote Sorge tragen. Erneut wird die Schlüsselstellung Peras am Eingang des Bosphorus deutlich, durch den der gesamte Handel zwischen der Schwarzmeerregion und dem Mediterraneum abgewickelt wurde.

Besonders ausführlich fallen die Beschlüsse aus, die das *Officium Gazarie* zur Stadt Caffa auf der Krim gefasst hat.³⁵ Caffa war bereits im 13. Jahrhundert der zentrale Stützpunkt der Genuesen im Schwarzen Meer, wurde aber 1307 angegriffen und im folgenden Jahr von Tohtu Khan, dem Herrscher der Goldenen Horde, erobert, nachdem die fliehenden Genuesen die Stadt zerstört hatten. Im Jahr 1316 hatte sich die politische Situation auf der Krim für die Genuesen wieder so weit stabilisiert, dass an einen Wiederaufbau der zerstörten Stadt gedacht werden konnte. Die überaus detaillierten Beschlüsse können an dieser Stelle nicht im Einzelnen nachverfolgt werden, lassen aber folgende Schwerpunkte erkennen. Grundsätzlich wurden Regelungen getroffen, die einen raschen Wiederaufbau der Stadt beförderten. So seien alle Käufer von Grundstücken in der Stadt verpflichtet, sie bis zum Jahr 1330 zu bebauen. Sonst fielen

³⁵ Die Beschlüsse verteilen sich auf folgende Textblöcke: *Imposicio* (wie Anm. 13), 377–382 vom 18. März 1316 unter der Rubrik *Ordo de Caffa*; 386–406 vom 30. August 1316 (eine Serie von Beschlüssen zur Organisation der Regierung von Caffa); 406–409 vom 30. August 1316 unter der Rubrik *Certus ordo de Caffa*. Zu Caffa vgl. Michel Balard, *La Romanie génoise (XIIe e siècle)*, 2 vol. (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome 235 = *Atti della Società Ligure di Storia Patria* n.S. 18 [92]), Rom / Genua 1978, vol. 1, 114–118 und 199–215.

sie wieder an die Kommune von Genua zurück, die den Eigentümer lediglich mit der Hälfte des Kaufpreises entschädigen und die Parzellen erneut verkaufen sollte. Weiter wurde der Versuch gemacht, Auseinandersetzungen um ältere Eigentumsrechte zu unterbinden, indem alle Grundstücke neu verkauft werden und eventuelle existierende Bauwerke abgerissen werden sollten; deren Erbauer dürften lediglich die Baumaterialien zur Weiternutzung mitnehmen. Lediglich Gebäude wie der Konvent der Franziskaner, ein Hospital, ein Beginnenhaus sowie die Kirchen der Armenier, der Russen und der Griechen wurden von dieser Enteignung und Neuverteilung ausgeschlossen. Beim Wiederaufbau sollte zugleich die Errichtung einer Infrastruktur für öffentliche Angelegenheiten berücksichtigt werden. Außerdem sollte ein Freiraum vor den Mauern der Stadt vermutlich dem Zweck dienen, im Belagerungsfall eine effizientere Verteidigung zu ermöglichen.³⁶ Weitere Maßnahmen, die das *Officium Gazarie* beschloss, betrafen die Regierung der Tochterstadt. Analog zum Vorbild der genuesischen Gemeinde in Pera am Goldenen Horn sollte auch Caffa eine Regierung erhalten, die von einem aus Genua entsandten Amtsträger geleitet und von Repräsentanten der lokalen genuesischen Bevölkerung kontrolliert werden sollte.³⁷ Im jährlichen Wechsel sollte ein Genuese aus der Mutterstadt mit dem ersten Schiff, das ins Schwarze Meer fuhr, als Konsul nach Caffa entsandt werden. Sobald er eingetroffen sei, habe er in einer Versammlung aller Genuesen in Caffa die Maßregeln zu publizieren, die ihm die Regierung der Mutterstadt mitgegeben habe, und müsse einen Rat von 24 angesehenen genuesischen Bewohnern von Caffa einberufen, der sein Wirken kontrolliert. Die weiteren Vorschriften lassen erkennen, dass die Regierung der Mutterstadt vor allem Versuche unterbinden wollte, sich während der Amtszeit in Caffa unberechtigterweise zu bereichern, denn sie betreffen vor allem den Umgang mit Einnahmen sowie die Rechnungslegung und Ausgabenpolitik der Konsuln. Ansonsten dienen sie in erster Linie ökonomischen Interessen verschiedener Genuesen, so dem Monopol genuesischer Notare in Caffa oder der Gewährleistung einer raschen, effizienten Rechtspflege in der Kolonialstadt.

Das Gros der Beschlüsse, mit denen die Angehörigen des *Officium Gazarie* im Jahr 1316 den Wiederaufbau und die Organisation von Caffa gewährleisten wollten, betraf also den städtischen Raum selbst und sein unmittelbares Umland sowie dessen Verwaltung. Darüber hinaus reichen lediglich Verfügun-

³⁶ Imposicio (wie Anm. 13), 406–409 (30. August 1316); zu den Stadtmauern ebd. 381 (18. März 1316).

³⁷ Die Beschlüsse zu Caffa stellen eine erweiterte Fassung 1304 erlassenen Statuten für Pera dar. Vgl. ebd., 386–408 (30. August 1316) mit Statuti della colonia genovese di Pera, ed. Vincenzo Promis, in: *Miscellanea di storia d'Italia* 11 (1871), 513–780, hier 765–780 (lib. 6).

gen, die die Bedeutung Caffas für den Handel der Genuesen am Nordufer des Schwarzen Meers gewährleisten sollten. Sie betreffen die starke Restriktion genuesischer Präsenz in anderen Häfen wie Tana oder Soldaia (= Sudak) und verpflichten die Genuesen, Caffa anzulaufen und dort im Hafen vor Anker zu gehen.³⁸ Im Zentrum steht also die Organisation eines sicheren Hafens und Handelsplatzes für den über See abgewickelten Fernhandel.

Ganz anders agierten die Mitglieder des *Officium Gazarie* knapp eine Generation später im Fall der Hafenstadt Trapezunt. In einem Block von Beschlüssen aus dem September 1341 finden sich Regelungen, die den Verkehr zwischen dem Schwarzmeerbahen und dem persischen Täbris betrafen—zum damaligen Zeitpunkt Hauptstadt des zerfallenden mongolischen Il-Khanats und zugleich Endpunkt einer Route der Seidenstraße.³⁹ Die Genuesen sollten nach den Regelungen von 1341 sowohl in Täbris als auch in Trapezunt unter der Leitung eines Konsuls stehen. In Täbris werden ihm ähnlich wie in Caffa vor Ort präsenle Landsleute an die Seite gestellt, um seine Amtsführung zu kontrollieren. Allerdings spiegelt sich in den Regelungen die geringere Größe der genuesischen Kolonie im Il-Khanat: Je nachdem, wieviele Männer überhaupt greifbar seien, solle das Beratungsgremium aus 12 bis 24 Mitgliedern bestehen. Hinzu kam ein eigenes Amt der Kaufleute in Täbris, ein *Officium Mercantie*. Die Beschlüsse, die das genuesische *officium octo sapientum constitutum super factis nauigandi et maris maioris* anlässlich von Trapezunt und Täbris fasste, betrafen vor allem den Karawanenverkehr zwischen der Hafenstadt und dem persischen Handelszentrum sowie die ökonomischen Aktivitäten im Il-Khanat. Die Konsuln von Trapezunt und von Täbris sollen gemeinsam dafür Sorge tragen, dass nur von ihnen lizenzierte Kamele und Saumtiere zum Einsatz kamen, um Waren zwischen beiden Städten zu transportieren. Zugleich regelten die Genuesen, wie die Tiere nach dem Ende der Karawane unter den beteiligten Kaufleuten aufgeteilt werden sollten. Neben diesen Regelungen zum Verkehr zwischen der Schwarzmeerküste und dem asiatischen Binnenland befasste sich das *Officium Gazarie* auch mit der Handelstätigkeit seiner Landsleute im Il-Khanat. Vor allem restringierten die Offizialen jedes Geschäftsgebaren, das als unlauter verstanden werden oder zu Konflikten führen könnte. Sie untersagten zum Beispiel Warentermingeschäfte mit einer Laufzeit von mehr als vier Monaten. Zugleich sollte der Umfang dieser Geschäfte nicht den Wert der Waren

³⁸ Imposicio (wie Anm. 13), 381–382.

³⁹ Ebd., 348–350, vermutlich in einem Beschluss vom 6. September 1341. Zu Täbris vgl. John Andrew Boyle, *Dynastic and Political History of the Il-Khāns*, in: *The Saljuq and Mongol periods*, ed. ders. und Arthur John Arberry (Cambridge History of Iran 5), Cambridge 1968, 303–421; Reuven Amitai, *Il-Khanids I. Dynastic History*, in: *Encyclopaedia Iranica*, vol. 12, London / New York 2004, 645–654.

oder Gelder übersteigen, über die der Genuese in der Region selbst verfüge. Zur Kontrolle dieser Vorgaben mussten solche Geschäfte zunächst vom genuesischen Konsul und vom *Officium Mercancie* in Täbris genehmigt werden, ehe sie der genuesische Kaufmann vereinbaren durfte.

Das starke Interesse an der Route ins Binnenland und an den dortigen Aktivitäten der genuesischen Kaufleute sticht ins Auge. Die Mitglieder des *Officium Gazarie* tragen dem Umstand Rechnung, dass auch nach Pegolottis Darlegungen die Bedeutung Trapezunts in erster Linie im Umladen der Güter auf Schiffe bestand, die bis dahin zu Land transportiert worden waren. Wie eng Land- und Seeweg aufeinander bezogen waren, lässt sich auch daran ablesen, dass Maße und Gewichte in Täbris und Trapezunt identisch waren.⁴⁰

Neben diesen Beschlüssen, die sich auf einzelne Häfen, deren Hinterland oder konkrete Küstenlinien beziehen, beinhaltet der *Liber Gazarie* zugleich lange Ausführungen zum Bau und zur Ausstattung von Schiffen sowie zur Praxis der Seefahrt. Besonders diese Passagen sind in der modernen Forschung breit rezipiert worden, weil sie den *Liber Gazarie* in die Genealogie modernen Seerechts einzuordnen erlauben.⁴¹ Die Kompetenzen der Expertenkommission bzw. des neuen kommunalen Amtes waren gleich zu Beginn geographisch definiert worden. Zunächst sollten sie nur für die Seefahrt im Schwarzen Meer verantwortlich sein, wie der älteste Text vom 26. November 1313 festhielt. Bereits im folgenden Januar wurde ihr Auftrag auf alle Routen ausgeweitet, die über das westliche Mittelmeer hinausführten, also jenseits von Sizilien befahren wurden. Damit standen neben dem Schwarzen Meer jetzt auch die Umseglung der Peloponnes, der Seeweg durch die Ägäis nach Konstantinopel sowie die Route über Zypern an die Küsten der Levante, also des Königreichs Armenien und des Mamlukenreichs im Fokus der Beschlüsse.⁴² Diese Umschreibung resultierte daraus, dass das *Officium Gazarie* die Seefahrt vor der italienischen Küste als weniger gefährlich einstufte und es deswegen nur für Fahrten jenseits von Sizilien für geboten hielt, die Größe der Schiffe, ihre Ausstattung und Bewaffnung so zu normieren, dass das Risiko eines erfolgreichen Angriffs auf sie minimiert wurde.⁴³ Konkret wurden Beschlüsse an den Schiffsrümpfen vor-

⁴⁰ Pegolotti, *Pratica* (wie Anm. 8), 26–31, zu den Maßen und Gewichten 29–30 unter der Rubrik: „Come il peso e la misura di Torisi [= Täbris, Ch.D.] torna in diverse terre e in quelle con Torisi, e primieramente con Trabisonda“.

⁴¹ Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, vol. 4, Paris 1837, 419–544, veröffentlichte bereits Auszüge unter dem Titel „Droit maritime de la république de Gènes“. Vgl. Forcheri, *Navi* (wie Anm. 12).

⁴² *Imposicio* (wie Anm. 13), 305–308 (26. November 1313); 309 (25. Januar 1314).

⁴³ Vgl. ebd., 312–323 (22. Januar 1333) und 323–342 (24. September 1330), zur Größe, Bewaffnung und Ausstattung der Schiffe, die die Meere jenseits von Sizilien befahren.

geschrieben, aber auch die Ausstattung mit Waffen und Bewaffneten sowie Standardgrößen. Zugleich wurde genuesischen Schiffen befohlen, in der Regel nur im Geleit mit bewaffneten Schiffen zu fahren, wenn sie ins Ionische Meer vordringen wollten. Diese Regelungen wurden auch auf die westliche Seefahrt übertragen, für die das *Officium Gazarie* gleichfalls zuständig wurde, also für jede Passage über Aigues-Mortes bzw. Mallorca hinaus, so zum Beispiel nach Flandern.⁴⁴

Sucht man nach präziseren Umschreibungen des maritimen Raums, wird man in den Regelungen zur Seefahrt auf konkrete Routen bzw. einzelne Häfen verwiesen. Zum Beispiel durften Matrosen nur an wenigen mediterranen Häfen entlassen werden, die offenbar eine Chance boten, wieder auf einem anderen genuesischen Schiff anzuheuern. Genannt werden vor allem Häfen, die im westlichen Mittelmeerbecken liegen, nämlich Pisa, Neapel, Trapani, Messina, Palermo, Nizza, Marseille und Mallorca. Jenseits dieser Küstengewässer, die die Genuesen als sicher einstufte, werden lediglich das zyprische Famagusta sowie die genuesische Pflanzstadt Pera genannt.⁴⁵ Regelungen zur Fahrt im Schiffskonvoi zwangen auch diejenigen, die in die Levante reisen wollten, dazu, bis zur Südostspitze der Peloponnes gemeinsam mit Schiffen mit Kurs auf Konstantinopel zu reisen. Erst vor Lakonien dürfe man sich vom Geleit der anderen Schiffe entfernen.⁴⁶ Das Umfahren der Peloponnes kommt noch einmal an anderer Stelle zur Sprache. Zu den Maßnahmen, die eine sichere Seefahrt gewährleisten sollten, zählten unter anderem die Vorgabe, die Beladung so zu begrenzen, dass der Freibord eine minimale Höhe nicht unterschritt. Um das sicherzustellen, sollten metallene Markierungen außen am Schiffsrumpf—entsprechend einer modernen Freibordmarke—jederzeit erkennen lassen, dass das Schiff nicht über seine Kapazität hinaus beladen worden war. Diese Markierungen sollten eigens dazu verpflichtete Angehörige der Schiffsbesatzung, sogenannte *cercatores*, regelmäßig überprüfen. Bei einer Fahrt von Genua nach Konstantinopel sollte diese Überprüfung im Hafen von Messina sowie in oder nach der Durchfahrt der Meerenge zwischen Zakynthos und dem Nordwesten der Peloponnes erfolgen.⁴⁷

⁴⁴ Ebd., 325 und 334 (Mallorca); 335–336 und 352–358 (Flandern); ebd., 355–356 (Aigues-Mortes). Während der Bürgerkriege zwischen 1314 und 1331 erschien hingegen sogar die Überfahrt von Genua nach Aigues-Mortes risikoreich: siehe oben Anm. 27.

⁴⁵ Diese Bestimmung ist Teil eines am 10. Dezember 1339 erlassenen *Tractatus marinariorum*, ebd., 410–416, hier 412.

⁴⁶ Ebd., 336.

⁴⁷ Ebd., 330–331. Clarenca bezeichnet eine Hafenstadt im Fürstentum Achaia an der Stelle des heutigen Orts Kyllini.

In den verschiedensten Zusammenhängen wird Pera als zentraler Verbindungspunkt für die genuesische Schifffahrt in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts fassbar. Das zeigt sich bereits im Zusammenhang mit den weiter oben diskutierten Einzelmaßnahmen: Die Verhandlungen mit dem Bulgarenzar Todor Swetoslaw, aber auch die Maßnahmen zur Durchsetzung des Boykotts gegen ihn sowie gegen die Mamluken wurden in Pera koordiniert. Ebenso wird Pera als Zielpunkt der Konvois genannt, die regelmäßig von Genua aus in See stechen sollten bzw. als vorgeschriebener Sammelpunkt für Schiffe, die aus der Romania nach Genua zurückfahren.⁴⁸ Folgerichtig diente Pera auch als Kontrollpunkt, um die Beladung der Schiffe sowie ihre Ausstattung mit Bewaffneten zu überprüfen. So wird in den 1340er Jahren festgelegt, dass analog zu den Mitgliedern des *Officium Gazarie* in Genua das *Officium Mercancie* in Pera als Anlaufstelle fungieren sollte, um die Einhaltung der Vorgaben zur Schifffahrt zu überprüfen.⁴⁹

Peras Schlüsselstellung verdankt sich vor allem dem Umstand, dass das Schwarze Meer in den Augen des *Officium Gazarie* von überragender Bedeutung war. Auf den ersten Blick erscheint die starke Aufmerksamkeit für dieses Meer angesichts des—modernen—Namens dieses Amtes wenig überraschend. Führt man sich jedoch vor Augen, dass nach dem Zeugnis des *Liber Gazarie* das Amt bereits seit 1314 generell für die Seefahrt über Sizilien hinaus in die Romania und nach Syrien zuständig war und dass sich auch Regelungen zu Fahrten ins westliche Mittelmeer finden, sticht die starke Betonung des Schwarzen Meers doch ins Auge. Zum Beispiel wird das Schwarze Meer ebenso wie das westliche Mittelmeer zwischen Mallorca und Sizilien von der Vorgabe ausgeschlossen, dass Genuesen nur im Konvoi mit bewaffneten Galeeren fahren dürfen. Erst nach der Durchfahrt durch den Bosphorus müssen sie sich in Pera zusammenfinden, um nicht ohne Geleit durch die Ägäis zu fahren.⁵⁰ Daneben erscheinen die Schwarzmeerhäfen von Caffa, Tana und Trapezunt als die zentralen Anlaufstellen für die Schiffe aus Genua. Eine Normierung von Transportkosten berücksichtigt zum Beispiel die Routen von Trapezunt, Tana und Caffa nach Pera bzw. Genua.⁵¹ Und die Konsuln bzw. die *Officia Mercancie* dieser Hafenstädte übernahmen neben den Amtsträgern in Genua und Pera die Kontrollfunktionen, die einen störungsfreien Schiffsverkehr zwischen dem Schwarzen Meer und Genua sicherstellen sollten.⁵² Es fällt auf, dass sich vergleichbare

48 Ebd., 334–336.

49 Ebd., 350–352.

50 Ebd., 334–335.

51 Ebd., 345.

52 Ebd., 337.

Regelungen weder für die Routen zwischen Sizilien und Konstantinopel sowie zwischen Sizilien und der Levante finden noch für den Verkehr ins westliche Mittelmeer, lediglich in einem Beschluss von 1317 findet die Möglichkeit Erwähnung, dass es einen genuesischen Konsul auch auf Zypern geben könnte.⁵³

Die Durchsicht des *Liber Gazarie* ermöglicht einen Einblick in die interessegeleitete Raumerfassung derjenigen Exponenten der genuesischen Führungsschicht, die von der Kommune mit der Koordinierung und Sicherung des Seeverkehrs beauftragt worden sind. Für sie steht das Schwarze Meer im Fokus, dessen Unsicherheit ja auch zunächst den Anstoß zur Einrichtung eines besonderen, in dieser Form höchst ungewöhnlichen Amtes zur Normierung und Kontrolle der Schifffahrt ins östliche Mittelmeer und darüber hinaus gegeben hat. Dabei interessierten sich die Mitglieder des *Officium Gazarie* ausweislich ihrer kodifizierten Beschlüsse nicht für die gesamte Fläche oder alle Küsten des Schwarzen Meers, sondern nur für wenige Punkte—neben der genuesischen Stadt Pera bei Konstantinopel die unter eigener Kontrolle stehende Hafenstadt Caffa auf der Krim sowie die stark frequentierten Häfen von Tana und Trapezunt. Zunächst spiegelt diese Fokussierung auf wenige Häfen die institutionelle Infrastruktur wider, die die Genuesen in dieser Region etablieren konnten—an diesen Orten sind dauerhaft genuesische Podestà und Konsuln bzw. eine Selbstorganisation genuesischer Kaufleute, ein sogenanntes *Officium Mercancie*, zu fassen.⁵⁴ Diese institutionelle Infrastruktur dient für das in Genua angesiedelte *Officium Gazarie* als Instrument, ihre Mitbürger auch in den weitab gelegenen Küstenregionen zu kontrollieren, um die Vorgaben der Mutterstadt durchzusetzen. Durch den Austausch von Informationen konnten die Amtsträger in Genua wie an den Ufern des Schwarzen Meers ein gewisses Kontrollregiment etablieren, um eine Minimierung der Gefahren für die genuesische Seefahrt zu erzielen.⁵⁵ Daneben spiegelt sich in der Fokussierung auf einige wenige Hafenstädte auch die Struktur der Seefahrt im Schwarzen Meer: Tana, Trapezunt,

⁵³ Ebd., 366.

⁵⁴ Zu den kommunalen Verwaltungsstrukturen Genuas im Mittelmeerraum vgl. Christoph Dartmann, Die Etablierung transmaritimer Staatlichkeit als Reaktion auf Migration und Mobilität im spätmittelalterlichen Mittelmeer: das Beispiel der Kolonialstädte Genuas, in: *Die bewegte Stadt. Migration, soziale Mobilität und Innovation in vormodernen Großstädten*, ed. Jörg Oberste und Susanne Ehrich (Forum Mittelalter. Studien 10) Regensburg 2015, 99–111.

⁵⁵ Die Analyse dieses Aspekts, dessen systematische Ausarbeitung ein vielversprechendes Forschungsprojekt darstellt, könnte dazu beitragen, die Debatte um mittelalterliche Thalassokratien zu präzisieren. Vgl. einstweilen Jan Rüdiger, Kann man zur See herrschen? Zur Frage mittelalterlicher Thalassokratien, in: *Maritimes Mittelalter* (wie Anm. 9), 35–58. Demnächst auch Nikolas Jaspert und Jan Rüdiger: *Thalassokratie – See-*

Caffa und Pera waren die Drehscheiben des Fernhandels, dessen Routen in erster Linie von den Genuesen und daneben auch von Venezianern dominiert wurden. Regionaler Transport zwischen den Küsten des Schwarzen Meers sowie Zubringerfahrten zu diesen Fernhäfen lagen hingegen in der Hand anderer Seefahrer: Griechen, Armenier oder Tartaren, für die sich die Amtsträger im fernen Genua aber nicht interessierten.⁵⁶

Die starke, wenn auch punktuelle Präsenz der Genuesen an den Küsten des Schwarzen Meers resultierte aus sehr spezifischen Handelsinteressen. Caffa diente offenbar als Umschlagort für Waren, die übers Meer angeliefert und weitertransportiert wurden. Trotz der Besonderheit, dass Genua Caffa anders als Tana oder Trapezunt als Stadt unter eigener Oberhoheit organisiert hatte, zeigt sich das *Officium Gazarie* nicht am Umland auf der Krim interessiert, sondern lediglich am Transport zur See und an der Organisation der Hafenstadt selbst. Ganz anders sah es in Trapezunt aus, das vor allem wegen seiner Handelsroute nach Täbris in den Fokus der genuesischen Amtsträger geriet. Somit richtete sich hier das Interesse gerade auf die Verbindung der Hafenstadt mit dem Hinterland, konkret mit binnenländischen Handelsrouten, die für die Genuesen vom Meer aus zugänglich waren. Eine erneut andere Konstellation zeigt der Boykott der bulgarischen Küste, denn ihre Häfen waren für die Genuesen vor allem wegen des Exports von Getreide aus dem unmittelbaren Hinterland attraktiv. In der Zusammenschau ergeben diese Befunde das Bild eines ebenso vielfältigen wie uneinheitlichen Interesses an den verschiedenen Küsten oder genauer Hafenstädten des Schwarzen Meers. Es wird nicht in seiner Gesamtheit als kohärenter Verkehrs- oder Handelsraum erschlossen, sondern nur bestimmte Punkte an den Küsten, und zwar ganz an den spezifischen ökonomischen Chancen orientiert.⁵⁷ Die große Bedeutung, die gerade das Schwarze Meer während der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts für den genuesischen Fernhandel hatte, erklärt auch, warum sich gerade dort die institutionelle Infrastruktur der Genuesen konzentrierte. Auch wenn der regionale Fokus des *Liber*

herrschaft im Mittelalter (Beihefte der Zeitschrift für Historische Forschung), Berlin [im Druck].

⁵⁶ Balard, *Black Sea* (wie Anm. 18), 186.

⁵⁷ Seit der Frühen Neuzeit lässt sich hingegen fassen, dass Meeresflächen als Hoheitsgewässer ausgewiesen werden und man zum Beispiel mit Staatssymbolen wie Flaggen hantiert, um diese flächenbezogenen Herrschaftsansprüche zu markieren. Oliver Cromwell „brach [...] wegen der Weigerung niederländischer Kapitäne, angesichts englischer Schiffe die eigenen Flaggen zu dippen, den ersten englisch-niederländischen Krieg (1652–1654) vom Zaun.“ Claudia Schnurmann, *Frühneuzeitliche Formen maritimer Vereinnahmung. Die europäische Inbesitznahme des Atlantiks*, in: *Das Meer als kulturelle Kontaktzone. Räume, Reisende, Repräsentationen*, ed. Bernhard Klein und Gesa Macken-thun (Konflikte und Kultur – Historische Perspektiven 7), Konstanz 2003, 49–72, 66.

Gazarie ein Stück weit dem ursprünglichen Auftrag des Amtes geschuldet sein mag, fällt doch auf, dass es für den Verkehr und Handel in der Ägäis, im östlichen Mittelmeerbecken oder auch westwärts keine vergleichbaren Kontrollinstanzen gibt wie die Repräsentanten der Mutterstadt am Bosphorus und am Schwarzen Meer. Sogar der Boykott von Alexandria sollte vor allem in Pera durchgesetzt werden.

Zugleich lassen sich den Vorgaben des *Liber Gazarie* die Vorstellungen zur Seefahrt entnehmen, die den verantwortlichen Genuesen bei ihren Überlegungen vor Augen standen. Sie dachten in linearen Routen, die an den Küsten und Inseln des Mittelmeers und des Schwarzen Meers entlang führten. Grundsätzlich fällt allein schon auf, dass die Sicherheit zur See vor allem durch eine Bewaffnung von Schiffen sowie durch die Einrichtung von bewaffneten Konvois gewährleistet werden sollte. Die Suche nach Routen über die offene See, die den Seeraub zweifellos erschwert hätten, wurde nicht als Alternative erwogen. Stattdessen werden die ligurischen Küsten, die Straße von Messina, die Ufer der Peloponnes, die Dardanellen und der Bosphorus als markante Punkte erwähnt,⁵⁸ an denen sich die Regularien der Schifffahrt orientieren. Und die Zielgebiete, in denen Genuesen präsent waren, werden gleichfalls von Genua aus als Routen benannt, die über Sizilien, über Aigues-Mortes bzw. über Mallorca hinausführen. Auch wenn zuletzt die These geäußert wurde, dass gerade Genuesen früh begonnen hätten, auch während des Winters das offene Meer zu befahren, und dafür offensiv geworben hätten, bezeugen die Normierungen des *Liber Gazarie*, dass mit dem Normalfall einer Fahrt entlang der Küste in der klassischen Reisesaison von Frühjahr bis Herbst gerechnet wurde.⁵⁹ Die zweidimensionalen Portolankarten des Mittelmeers und seiner Nachbarregionen bezeugen, dass es seit dem 13. Jahrhundert die Möglichkeit gab, den Meeresraum als Fläche zu erfassen und ihn in ein Ordnungssystem einzufügen, das sich an den Himmelsrichtungen orientierte. Diese neuartige Form der Raumerfassung prägte aber nicht sofort auch die Praxis der Seefahrer und Kaufleute. Sie fuhren auch weiterhin, imaginär ebenso wie praktisch, an den Küsten des Meeres entlang zu den Häfen in Outremer, an denen sich ihnen vielversprechende Geschäftschancen eröffneten.

⁵⁸ Imposicio (wie Anm. 13), 335, erwähnt den westlichen Ausgang der Dardanellen unter der Bezeichnung *Bucha Avei*.

⁵⁹ Gertwagen, Chapter (wie Anm. 9), 133–135. Vgl. auch das Verbot, zwischen Anfang Dezember und Mitte März von Pera aus das Schwarze Meer zu befahren: Statuti di Pera (wie Anm. 36), 762 (cap. 249).