

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich seit dem 11. Jahrhundert

In diesem Kapitel werden die Beziehungen zwischen den italienischen Seestädten Pisa und Genua und den südfranzösischen Hafenstädten beschrieben. Dieses gut beforschte Gebiet ist der Ausgangspunkt der Untersuchung. Die südfranzösischen Hafenstädte wurden stark von der genuesischen und pisanischen Politik im westlichen Mittelmeerraum (Karte 1) beeinflusst<sup>1</sup>. Die gute Überlieferungslage der dortigen Archive erlaubt es, einige vorsichtige Rückschlüsse über die regionalen Handelsbeziehungen der Städte Narbonne, Grasse, Marseille, Montpellier und Arles zu Norditalien zu ziehen.

Die sogenannten italienischen Seerepubliken haben als Erste im Mittelalter das Tor zur islamischen Welt aufgestoßen und mit dieser wieder Handel in größerem Rahmen aufgenommen. So geschah es etwa bei dem 1088 durchgeführten Feldzug gegen das nordafrikanische Mahdyia, bei dem Pisa, Genua und Amalfi reiche Beute, aber auch Handelsprivilegien erstritten<sup>2</sup>. Ähnliches passierte auch im westlichen Mittelmeerraum, in dem seit dem 12. Jahrhundert genuesische und pisanische Schiffe kreuzten. Die frühesten Beziehungen stehen auch hier im Zeichen kriegerischer Aktivitäten gegen zumeist muslimische Herrschaften. So bedienten sich die katalanischen Grafen von Barcelona früh der Flotten Pisas und Genuas für Feldzüge gegen ihre muslimischen Nachbarn und verliehen dafür ihrerseits Handelsprivilegien, die zahlreiche Italiener nach Südfrankreich und Katalonien gelockt haben. Schaubе urteilte für das 12. Jahrhundert wie folgt: »In Wahrheit waren die aus aller Welt kommenden Kaufleute dieser Zeit ganz überwiegend Pisaner und Genuesen. Diese waren es, die durch ihre Seezüge in der ersten Hälfte des 12. Jahrhundert wesentlich dazu beigetragen haben, den Katalanen gegenüber den Sarazenen Luft zu schaffen«<sup>3</sup>.

1 André DUPONT, *Les relations commerciales entre les cités maritimes de Languedoc et les cités méditerranéennes d'Espagne et d'Italie du x<sup>e</sup> au xiii<sup>e</sup> siècle*, Nîmes 1942; MITTERAUER, MORRISSEY, Pisa, S. 146–163.

2 LÓPEZ, *The Commercial Revolution*, S. 63–70.

3 SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 539.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich



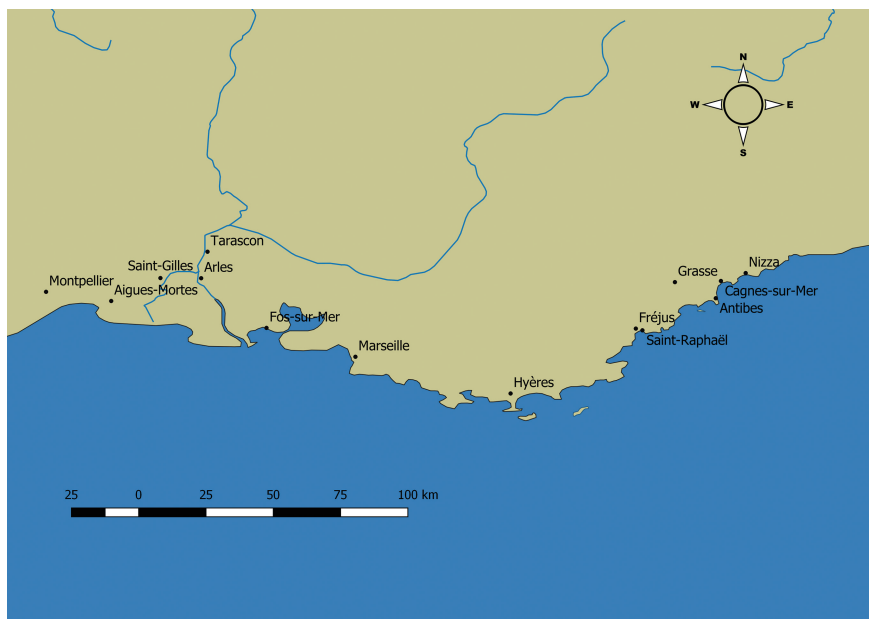
**Karte 1.** Der westliche Mittelmeerraum.

Die Italiener verfolgten hier eine ähnliche Politik wie in der Levante: Flottenunterstützung wurde gegen weitreichende Handelsprivilegien gewährt, und so gründeten die Italiener mehrere Stützpunkte entlang der südwesteuropäischen Küste. Allerdings waren die lokalen Herrscher – die Grafen von Barcelona, Könige von Aragon, Grafen von Toulouse und die Grafen der Provence – nicht gewillt, diese Dominanz auf Dauer zu akzeptieren. Im Gegensatz zu den relativ schwachen Kreuzfahrerherrschaften im Osten war die Situation im westlichen Mittelmeer eine gänzlich andere und Genua und Pisa waren sehr wohl auf die Kooperation lokaler Potentaten angewiesen<sup>4</sup>. Dennoch kann eine Wirtschaftsgeschichte des westlichen Mittelmeerraumes nur unter Einbeziehung der pisanischen und genuesischen Geschichte gelingen. Der Handel im westlichen Mittelmeerraum war maßgeblich von den Konflikten zwischen Pisa und Genua geprägt<sup>5</sup>. Der mit Unterbrechungen geführte Krieg zwischen Pisa und Genua um Sardinien und Korsika (1118 bis 1133 und wieder ab 1162 bis 1175) wurde zeitweise entlang der südfranzösischen Küste ([Karte 2](#)) ausgetragen.

<sup>4</sup> So musste bspw. Genua seine kurz zuvor erkämpften Ansprüche auf Tortosa und Almeria schon im 12. Jahrhundert wieder aufgeben, *ibid.*, S. 543.

<sup>5</sup> KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 99–107 (mit Schwerpunkt auf dem Levantehandel).

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich



**Karte 2.** Die südfranzösische Küste.

Dabei wurden weite Teile der südwestfranzösischen Küste in Mitleiden-schaft gezogen und viele der dortigen Hafenzentren wie Barcelona, Marseille, Montpellier, Narbonne und Saint-Gilles mussten in dem Konflikt Partei ergreifen<sup>6</sup>. Gleichzeitig boten die Entwicklungen der kommerziellen Revolution aber auch vielen Hafenzentren die Möglichkeit aufzusteigen, während andere aus dem Reigen der wichtigen Städte ausschieden<sup>7</sup>. Die Präsenz italienischer Kaufleute in Südfrankreich brachte zweierlei mit sich: Erstens verfügten sowohl Pisa als auch Genua über große Distributionsnetzwerke, die teilweise auch provenzalischen Händlern zugänglich gemacht wurden, und zweitens gab es insofern eine italienische Vorreiterrolle im Handel, als es in Norditalien zu maßgeblichen Entwicklungen im Finanz-, Verwaltungs- und Bankensystem kam<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Zur wirtschaftlichen Entwicklung der katalanischen Gebiete siehe SCHAUBE, *Handels-geschichte*, S. 551f.; ABULAFIA, *A Mediterranean Emporium*, DERS. *The Western Mediter-ranean Kingdoms*; COULON, *Barcelone*.

<sup>7</sup> »Die Machtverteilung unter den Hafenzentren des westlichen Mittelmeerraums, wie sie sich um 1100 darstellt, hat eine lange und wechselvolle Vorgeschichte. Mit der Bedeutungszunahme der einen korrespondiert die Bedeutungsabnahme bzw. der voll-ständige Bedeutungsverlust von anderen«, MITTERAUER, MORRISSEY *Pisa*, S. 72.

<sup>8</sup> LÓPEZ, *The Commercial Revolution*.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Zweifelsohne gingen wichtige Impulse von den italienischen Städten aus, ihre Bedeutung für den südfranzösischen Handel im 12. und 13. Jahrhundert ist jedoch nur unzureichend erforscht<sup>9</sup>. Es stellt sich die Frage, ob die Italiener tatsächlich die südfranzösischen Hafenstädte und ihr Hinterland dominiert haben oder ob auch die südfranzösischen Händler am lukrativen Handel teilgenommen haben.

#### 3.1 Pisa und die südfranzösischen Hafenstädte

Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Pisa und den südfranzösischen Städten reichen weit zurück<sup>10</sup>. Früheste Belege finden sich zu Beginn des 12. Jahrhunderts im ehemaligen Archiv des Klosters Saint-Victor: Am 3. Juli 1107 schenkte Bischof Peter Moriconi von Pisa (1105–1119) Abt Richard von Saint-Victor in Marseille das in der Diözese Pisa gelegene Zwölfapostelkloster<sup>11</sup>. Es scheint damals schon enge Beziehungen zwischen beiden Städten gegeben zu haben und diese Freundschaft war während der Balearenfeldzüge (1113–1115) der Grafen von Barcelona offensichtlich weiter verfestigt worden<sup>12</sup>, denn an der Expedition nahmen neben den wichtigsten südfranzösischen und katalanischen Potentaten auch pisanische Truppen teil. Nach dem Feldzug begruben die Pisaner ihre Gefallenen bezeichnenderweise in der Abteikirche Saint-Victor, um – wie es auf einer dort angebrachten Inschrift heißt – die Freude bei der Rückkehr nicht zu trüben<sup>13</sup>. Zusammengenommen mit den bereits bestehenden Verbindungen zwischen dem Kloster und Pisa dürften sich

<sup>9</sup> Der detaillierteste Überblick findet sich immer noch bei SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 433–581.

<sup>10</sup> PÉRONOUD, *Histoire du commerce*, S. 198–201.

<sup>11</sup> Edmond MARTÈNE, Ursin DURAND (Hg.), *Veterum scriptorum et monumentorum historicorum, dogmaticorum, moralium. Amplissima collectio*, Bd. 1, Paris 1742, S. 614–616; Enrica SALVATORI, *Pisa in the Middle Ages. The Dream and the Reality of Empire*, in: Steven ELLIS (Hg.), *Empires and States in European Perspectives*, Pisa 2002, S. 1 (dort die Edition fälschlicherweise mit Seite 114 statt 614 angegeben).

<sup>12</sup> Schon 1113 wurde den Pisanern in Sant Feliu de Guíxols (nahe Girona) ein Privileg erteilt, das sie von Abgaben befreite, unter gräflichen Schutz stellte und vom Strandrecht befreite. Carlo CALISSE, *Liber maiolichinus de gestis Pisanorum illustribus*, Rom 1904, S. 137–140, Nr. I; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 540. Die Datierung des Stückes ist 1114, allerdings nach dem *calculus Pisanus*, wodurch der Vertrag, wie richtig bei Schaubе, in unser Jahr 1113 gesetzt werden muss.

<sup>13</sup> Inschrift in der Abteikirche Saint-Victor: »Sed simul adductes ne turbet gaudia luctus, Caesi pro Christo tumulo claudentur in isto«. CALISSE, *Liber maiolichinus*, S. 143, Nr. IV; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 571; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 114.

die Beziehungen zwischen den beiden Städten Anfang des 12. Jahrhunderts noch intensiviert haben.

Im Nachgang zu den militärischen Unternehmungen Raimund Berengers III. von Barcelona wurden die Pisaner für ihre Dienste entlohnt und erhielten am 7. September 1113 weitreichende Privilegien in der damals von den Grafen von Barcelona regierten Provence<sup>14</sup>. So sollten sie Schutz und die volle Freiheit von Handelsabgaben in dem Herrschaftsbereich des Grafen genießen, besonders in den Städten Arles und Saint-Gilles, den wirtschaftlichen Hauptorten der Provence und des Languedoc an der Rhonemündung<sup>15</sup>. Im späten 11. und frühen 12. Jahrhundert haben sich, bedingt durch den kommerziellen Aufschwung des Mittelmeerhandels, neue Handelsrouten abseits des alten römischen Verkehrssystems etabliert<sup>16</sup>. Besonders die Küstenstädte profitierten davon<sup>17</sup>.

Auch zu Nizza pflegte Pisa schon vor 1114 politische und wirtschaftliche Beziehungen. Aus einem Schreiben des Erzbischofs und der Konsuln von Pisa an den Bischof von Nizza und die Bevölkerung wird das Bedauern über Vorfälle der Piraterie durch pisanische Galeeren ausgedrückt sowie die Zusicherung erteilt, die Übeltäter zu ergreifen, wenn sie wieder in Pisa seien, und den Schaden zu ersetzen<sup>18</sup>. So waren auch Personen aus Nizza in Pisa sicher und sollten freundliche Aufnahme erfahren – umgekehrt sollte auch die pisanische Gesandtschaft in Nizza einen sicheren und freundlichen Empfang genießen. Man war zweifellos bemüht, die guten Beziehungen aufrechtzuerhalten.

Ein Zeugnis von dem lebhaften Handel mit der Provence und dem Languedoc gibt auch die Seezinstabelle des *Constitutum usus* aus dem Jahre 1160<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> Thierry PÉCOUT, *L'invention de la Provence. Raymond Bérenger V (1209–1235)*, Paris 2004, S. 44–47.

<sup>15</sup> CALISSE, *Liber maiolichinus*, S. 137–140, Nr. I; SCHAUBE, *Handelsgeschichte* S. 558; SALVATORI, *Pisa*, S. 19; MITTERAUER, MORRISSEY, *Pisa*, S. 150.

<sup>16</sup> »Le commerce italien n'a pas uniquement suivi le tracé des anciennes routes romaines et son infiltration n'est pas restée fidèle à l'axe de la voie Domitienne; il a pris surtout le caractère d'un commerce maritime et les vaisseaux de Gènes et de Pise ont abordé le littoral languedocien simultanément sur plusieurs points«, DUPONT, *Les cités*, S. 723.

<sup>17</sup> Auch Schaubé nennt als zentrale Handelsorte Südfrankreichs Montpellier, Saint-Gilles und Arles. SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 556.

<sup>18</sup> Der nach dem *calculus Pisanus* ausgestellte Brief ist für das Jahr 1115 datiert, das unserem Jahr 1114 entspricht. Jean Pierre PAPON, *Histoire générale de Provence, dédiée aux états*, Bd. 2, Paris 1778, S. IX, Nr. X; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 579.

<sup>19</sup> DERS., *Zur Entstehungsgeschichte des pisanischen Constitutum usus*, in: *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht* 46 (1897), S. 1–47; Peter CLASSEN, *Kodifikation im 12. Jahrhundert. Die Constituta usus et legis von Pisa*, in: DERS. (Hg.), *Recht und Schrift im Mittelalter*, Sigmaringen 1977, S. 311–317.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Dort wurden Abgaben entsprechend dem Wert der Ware festgesetzt, abhängig vom Herkunftshafen des Schiffes. Als südfranzösische Städte werden Narbonne (4,5 s pro l, entspricht 22,5 Prozent), Montpellier und Saint-Gilles (je 4 s pro l, entspricht 20 Prozent), Marseille (3,5 s pro l, entspricht 17,5 Prozent), Grasse (3 s pro l, entspricht 15 Prozent) und die Messestadt Saint-Raphaël (2,5 s pro l, entspricht 12,5 Prozent) genannt<sup>20</sup>. Die Erwähnung dieser Städte belegt die frühen Handelsbeziehungen der Pisaner nach Südfrankreich, auch wenn nur wenige Handelsverträge aus dem 12. Jahrhundert erhalten sind. Bemerkenswert ist darüber hinaus, dass gerade Nizza, das ja scheinbar gute Beziehungen zu Pisa pflegte, hier nicht explizit erwähnt wird. Neben Nizza, mit dem 1177 ein offizieller Vertrag geschlossen wurde, stand Pisa auch mit Narbonne (1164 und 1174), Montpellier (1143 und 1177) und Grasse (1178) in gutem Einvernehmen und unterhielt vertraglich geregelte Handelsbeziehungen mit diesen Städten.

#### 3.1.1 Pisa, Narbonne und Grasse

Das älteste Abkommen zwischen Pisa und Narbonne wurde am 21. April 1164 zwischen den pisanischen Gesandten Ugo Pagani und Vizegräfin Ermengarda von Narbonne geschlossen<sup>21</sup>. In dem Vertrag werden gegenseitige Schutzversprechungen, volle Handelsfreiheit sowie die Erledigung von Streitsachen binnen 40 Tagen festgesetzt. Der Vertrag schreibt beiden Seiten die gleichen Rechte und Pflichten zu. Er wurde also auf Augenhöhe geschlossen und ist kein einseitiges Diktat.

Der Vertrag wurde am 4. März 1174 durch einen Gesandten Narbonnes erneuert, was zweifellos eine Reaktion auf die unsicheren Verhältnisse durch die andauernden Konflikte zwischen Genua und Pisa im westlichen Mittelmeer war<sup>22</sup>. 1225 wurde das Abkommen zwischen Narbonne und Pisa neuerlich für 49 Jahre verlängert, was die anhaltenden wirtschaftlichen Beziehungen beider

<sup>20</sup> Francesco BONAINI, *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, Bd. 2, Florenz 1870, S. 906.

<sup>21</sup> Johann C. LÜNIG, *Codex Italiae diplomaticus, quo non solum multifaria investiturarum literae ab augustissimis romanorum imperatoribus Italiae principibus et proceribus concessae atque traditae, verum etiam alia insignia varii generis diplomata, tam edita quam multa anecdota, ipsos concernentia continentur, quae omnia collegit ac elencho indiceque reali instruxit*, Bd. 1, Frankfurt a. M. 1725, S. 1057–1069, Nr. VIII; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 553.

<sup>22</sup> Alphonse BLANC, *Le livre de comptes de Jacme Olivier, marchand narbonnais du XIV<sup>e</sup> siècle*, Bd. 2, Teil 1, Paris 1899, S. 290–292, Nr. II, A; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 555.

Städte dokumentiert<sup>23</sup>. Neben den üblichen Schutzbestimmungen erfahren wir nun auch von den Abgaben auf Güter, die von Narbonnesen von oder nach Pisa gebracht wurden: 4 d pro l (1,6 Prozent). Auf Waren, die per Hochseeschiffahrt bzw. über das offene Meer gebracht wurden, erhob man ein Zehntel des Warenwertes bei der Einfuhr und wieder 4 d pro l (1,6 Prozent) bei der Ausfuhr. Der Landhandel sollte nach den bestehenden Zollsätzen, also dem *quadragesima* (2,5 Prozent), abgehandelt werden<sup>24</sup>. Verglichen mit den 22,5 Prozent Abgaben, die im Constitutum usus 1160 erwähnt werden, sind das deutlich niedrigere Abgaben bzw. Transaktionskosten, die sowohl das Anwachsen als auch die Prosperität dieses Handels zwischen 1160 und 1250 belegen. Von intensiven wirtschaftlichen Beziehungen und zahlreichen Narbonnesen in Pisa hören wir 1278 und 1279, als die Kaufleute aus Narbonne dort sogar einen eigenen Konsul wählten (31. August 1278) und dieser anschließend von den Gesandten der Stadt (*burgi Nerbone*) am 19. Juni 1279 bestätigt wurde<sup>25</sup>.

Bei den Abkommen zwischen Pisa und Grasse von November 1178 ist uns nur die pisanische Überlieferung, das heißt die Verpflichtungen der Konsuln von Grasse erhalten<sup>26</sup>. Die wichtigsten Punkte lauten wie folgt: Die Pisaner wurden mitsamt ihrer Habe zu Wasser und zu Lande, auch bei Schiffbruch, unter den Schutz der Konsuln von Grasse gestellt. Grasse verpflichtete sich, weder gegen Personen noch Waren aus Pisa Übergriffe zu unternehmen, und falls es doch zu solchen kommen sollte, binnen 40 Tagen Genugtuung zu leisten. Auch verpflichteten sich die Konsuln von Grasse, den Pisanern Beistand bei Streitigkeiten mit dem König von Aragon oder dem Grafen der Provence oder deren Amtleuten zu leisten. Bei Vergehen zwischen Bürgern oder Bewohnern von Grasse (*Grasseneses, Grassae habitis*) und Pisanern sollten die Pisaner in Grasse selbst vor Gericht gestellt werden können. Leider sind darüber hinaus keine Handelsverträge für diese Zeit erhalten, die den Handel Pisas mit Grasse

<sup>23</sup> Bei gleichzeitiger Annäherung Narbonnes an Genua, mit dem 1224 ein Vertrag geschlossen wurde. Vertrag zwischen Pisa und Narbonne vom 19.9.1225. Germain MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne. Inventaire des archives communales antérieures à 1790. Annexes de la série AA, Narbonne 1871, S. 16f., Nr. XIII.*

<sup>24</sup> »De havere, vero, Narbonensium quod per riveriam Pise adductum fuerit, apud Decaciam, tollantur denarii quatuor in introitu vel exitu; si, vero, per pelagus Pise adductum fuerit, decimum tollatur, et si exierit per pelagus de omni havere unde deccatia data non fuerit, denarii quatuor per libram; quod si per terram adductum fuerit, tollatur ripa inde sicut consuetum est«, MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne, S. 16, Nr. XIII; SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 587.*

<sup>25</sup> MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne, S. 154–156, Nr. XCIII.*

<sup>26</sup> PAPON, *Histoire générale de Provence, S. XXIII–XXIV, Nr. XXIII.* Zur Datierung siehe SCHAUBE, *Handelsgeschichte, S. 579; Enrica SALVATORI, La datation des documents marseillais entre les XI<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, in: Annales du Midi 126 (2016), S. 5–44*

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

dokumentieren, oder Dokumente, welche die Befolgung der Bestimmungen in der Praxis belegen.

#### 3.1.2 Pisa und Montpellier

Zwischen Montpellier und Pisa gab es tiefgehende Beziehungen. Besonders seit dem gescheiterten Aufstand der Bürger MontPELLIERs gegen ihren Stadtherrn Guilhem VI. im Jahre 1141 konnten die Italiener ihre Position in der französischen Hafenstadt an der Seite des Stadtherrn festigen. Nachdem Guilhem von Montpellier mithilfe genuesischer und pisanischer Unterstützung die Stadt 1143 wieder betreten konnte, räumte er den Italienern großzügige Privilegien in Montpellier ein<sup>27</sup>. Aus dem Eid des Stadtherrn gegenüber der Bevölkerung von Genua und Pisa wissen wir, dass die Pisaner in Montpellier zuvor einer Sonderabgabe von 20 s melg. und die Genuesen von 10 s melg. unterworfen waren. Diese wurde 1143 abgeschafft<sup>28</sup>.

Auch weitere Privilegien wurden ihnen gewährt: Schäden durch die Bewohner von Montpellier sollten den Italienern unverzüglich ersetzt werden und Guilhems Erbe sollte 15 Tage nach Herrschaftsantritt diesen Eid erneuern. Die Pisaner erhielten darüber hinaus, ebenso wie die Genuesen, eine eigene Niederlassung in Montpellier. Vom weiteren Handel erfahren wir nur wenig, bis Pisa mit dem Nachfolger Guilhems VI. – jetzt Guilhem VIII. –, am 6. Februar 1177 einen weiteren Vertrag schloss<sup>29</sup>.

Auch hier sicherte man sich wieder den vollen gegenseitigen Schutz von Waren und Personen zu Wasser, zu Lande und auf Flüssen zu. Für Übergriffe auf Personen und Waren der anderen Stadt sollten nur die jeweiligen Rechtsbrecher, nicht aber alle Kaufleute der Stadt, haften. Auch sollten keine weiteren besiegelten Urkunden oder Schutzbriefe (*petendo sigillo, vel aliqua alia securitate*) notwendig sein, um sicher nach Montpellier oder Pisa zu reisen. Das Abkommen wurde im Haus der Pisaner (*in domo pisanorum*) im Beisein von 19 Pisanern und 20 Bürgern bzw. Amtleuten von Montpellier ausgefertigt.

<sup>27</sup> MAYER, Marseilles Levantehandel, S. 60.

<sup>28</sup> GERMAIN, Histoire de la commune, Bd. 1, S. 11–17; DERS., CHABANEAU (Hg.), Liber instrumentorum, S. 348f., Nr. CCIII (dort fälschlicherweise in das Jahr 1178/1179 gesetzt); dazu SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 559; KÖHLER, Aufbruch in den Osten, S. 103–105. Es sind nur die genuesischen Verträge überliefert, allerdings kann von analogen Bestimmungen gegenüber Pisa ausgegangen werden.

<sup>29</sup> GERMAIN, Histoire de la commune, Bd. 2, S. 417f., Nr. XXI; DERS., CHABANEAU (Hg.), Liber instrumentorum, S. 346–348, Nr. CCII; SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 570.



## 3.1.3 Pisa und Arles

Auch die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Pisa und Arles standen unter dem Einfluss der militärischen Ausschreitungen zwischen Pisa und Genua<sup>30</sup>. Am 20. Dezember 1211 schlossen Pisa und Arles auf 25 Jahre Frieden<sup>31</sup>. Man verhängte eine Amnestie über vorher geschehenen Streitigkeiten und sicherte sich gegenseitigen Schutz zu. Streitsachen (*offensio facta*) gegen Personen oder Sachen sollten innerhalb einer Frist von 40 Tagen durch Verschicken besiegelter Briefe erledigt werden, freilich unter dem Vorbehalt, dass pisanische Kaufleute eine Verhandlung in Pisa erzwingen konnten. Ausgenommen waren nur jene Übertretungen, die von öffentlichen Feinden (*publicis inimicis*) der Pisaner begangen wurden, und zwar explizit auch nur dann, wenn diese auf arlesischen Schiffen oder in Gemeinschaft mit Leuten von Arles fuhren.

Interessanterweise erfahren wir hier ganz beiläufig von der offensichtlich gängigen Praxis, Kaufleute der jeweils anderen Stadt auf den eigenen Schiffen zu transportieren. Die im Vertrag erwähnten Seefahrtsvehikel (*lignum, navigia*) deuten auf kleinere, für die Küstenschifffahrt gebaute Fahrzeuge sowie auf Flöße für die Flussschifffahrt hin<sup>32</sup>. Der Vertrag dürfte nicht zur Gänze erfüllt worden sein, denn schon 1218 berichten die »Annales Ianuenses« von einem Akt der Piraterie, bei dem eine arlesische Galeere zwei pisanische Barken (*lignis*) kaperte<sup>33</sup>. Diese und andere, nicht dokumentierte Vorfälle mögen dazu beigetragen haben, dass im März 1221 ein neues Abkommen auf 25 Jahre geschlossen wurde<sup>34</sup>. Der Vertrag umfasste explizit auch alle Kaufleute, die unter pisanischen

30 SCHAUBE, Handelsgeschichte, 596f.

31 PAPON, Histoire générale de Provence, S. XXXIX–XLIII, Nr. XXXVII. Dort sind mit einigen Ungenauigkeiten die einseitigen Verpflichtungen von Arles wiedergegeben.

32 Das bestätigt das von Rossiaud geprägte Bild des provenzalischen Rhonehandels, der durch eine Vielzahl kleiner Flöße und Barken bewerkstelligt wurde. Jacques ROSSIAUD, Le Rhône au Moyen Âge. Histoire et représentation d'un fleuve européen, Paris 2007, S. 199.

33 »[E]t propterea armauimus galeas duas de ciuitate et unam de Portu Veneris pro illis consequendis et capiendis et cum due galee nostre peruenissent supra Lauaniam, uiderunt galeam unam cum duobus lignis, putantes illas esse galeas, ipse secute sunt galeam illam, que profugium fecit, dimissis lignis quos ducebat erat enim galea illa de Arelate, que supra gradum Pisanorum platas duas caricatas rerum cuiusdam nauis de Tunesi redeuntis ceperat«, BELGRANO (Hg.), Annali genovesi, Bd. 2, S. 148. Der Vorfall steht eventuell im Zusammenhang mit dem Wiederausbruch des Krieges zwischen Genua und Pisa 1217. SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 596.

34 Ludovicus A. MURATORI (Hg.), Antiquitates Italicae medii aevi, Bd. 4, Mailand 1741, S. 395–400.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

scher Flagge handelten (*qui nomine Pisanorum censentur; qui in ligno Pisanorum cum Pisanis navigabit*). Bewohner von Arles waren frei, mit Pisanern auf pisanschen Schiffen zur See zu fahren. Der Vertrag greift darüber hinaus die gegenseitigen Schutz- und Rechtsbestimmungen von 1211 auf, allerdings um einige interessante Punkte erweitert: Pisaner und ihre Habe sollten ausdrücklich gegen Genuesen und alle, die aus dem Umland Genuas kamen, geschützt werden. Güter und Waren der Genuesen und anderer öffentlicher Feinde der Pisaner sollten, wenn sie auf arelatischen Schiffen (*navigio*) angetroffen werden, nicht als solche der Bürger von Arles ausgegeben werden<sup>35</sup>. Auch sollten die Bewohner von Arles – wurden sie während des Krieges mit Genuesen auf genuesischen Schiffen (*navibus vel lignis*) angetroffen – wie Genuesen behandelt werden<sup>36</sup>.

Im Salzhandel zwischen Pisa und Genua sollten die Kaufleute aus Arles lediglich Pisa anlaufen dürfen. Getreide, das in Civitavecchia oder noch näher zu Pisa geladen wurde, durfte nur nach Pisa selbst oder Arles gebracht werden. Sollte Arles der Zielhafen sein, so durfte das Getreide von dort nicht weiter exportiert werden (*ita quod de Arelate de ipsa blada extrahi non debeat*). Alle arelatischen Schiffe (*ligna*), die in der Maremma Getreide holen wollten, mussten zudem bei ihrer ersten Fahrt im Jahr zum Porto Pisano oder nach Pisa selbst fahren und 4 d pro 1 arlesischer Münze (umgerechnet 1,67 Prozent) zahlen. Zuletzt verpflichtete sich Arles noch dazu, Pisa gegen gewaltsame Aktivitäten seiner provenzalischen Nachbarn zu schützen, den Feinden der Pisaner keine Versorgungsgüter zu liefern sowie das Auslaufen von Piratenschiffen nahe Arles zu unterbinden<sup>37</sup>.

Der Vertrag bestätigt unser Bild vom Regionalhandel insofern, als wir wieder einmal die Bedeutung der Küstenschiffahrt für die Provence erkennen. Die in dem Vertrag erwähnten Schiffe von Arles werden als Barken oder Flöße bezeichnet und bei den einzigen im Vertrag explizit genannten Gütern handelt es sich um Getreide und Salz – zwei regional produzierte Massengüter. Die hier beschriebenen Tätigkeiten ergänzen unser Bild von einem provenzalischen Zwischenhandel. Auch reisten die Arleser offenbar auf den Schiffen von Pisa

<sup>35</sup> »Et quod Januensium, vel aliorum publicorum inimicorum Pisanæ Civitatis havere, si cum Arelatensibus forte in aliquo navigio inventum fuerit a Pisanis, ipsi Arelatenses non facient suum, nec suo nomine ipsum defendent«, *ibid.*, S. 398.

<sup>36</sup> »Et si forte aliquis Arelatenis cum Januensi, donec guerra inter Pisanos et Januenses fuerit, a Pisanis inventus fuerit in eorum navibus vel lignis eundo vel redeundo, liceat Pisanis et Pisanæ Civitatis forciae et districtus hominibus Arelatensibus et res eorum tamquam Januensium offendere et capere, et capta retinere, et non reddere nec reddi facere«, *ibid.*, S. 398.

<sup>37</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 597.

(und auch Genua), wie uns die Vertragsklauseln mitteilen. Die Pisaner fürchteten die Konkurrenz von Kaufleuten aus Arles, Grasse oder Narbonne hauptsächlich im Lokalhandel.

#### 3.1.4 Pisa und Marseille

Die Beziehungen zwischen Marseille und Pisa spielten sich anfangs auf einer ähnlichen Ebene ab, wenngleich Marseille mit seinem großen Mittelmeerhafen sicherlich ein ernstzunehmender Konkurrent war. Die Erwähnung Marseilles im Constitutum usus 1160 und das Kartular von Amalric von 1248 belegen regelmäßige wirtschaftliche Beziehungen zwischen Marseille und Pisa, die hauptsächlich freundschaftlicher Natur gewesen sind. Wie Salvatori überzeugend zeigen konnte, wurde zwischen 1165 und 1223 in Marseille auch nach dem *calculus Pisanus* datiert<sup>38</sup>. Diese Tatsache wurde bis dato von wirtschaftshistorischen Untersuchungen gänzlich ignoriert, doch es belegt die engen Beziehungen zwischen Marseille und Pisa. Die einheitliche Datierung, die den Pluralismus der Datierungsformen des 11. Jahrhunderts beendete, erleichterte auch Handelsverbindungen durch eine einheitliche Zeitrechnung. Nicht zuletzt dürften die intensiven Verbindungen Pisas zu den Rhonestädten diesen Prozess beschleunigt und verstärkt haben<sup>39</sup>.

Einige Forscher wie Mayer haben mit guten Argumenten behauptet, dass Marseille seinen anfänglichen Fernhandel über pisanische Schiffe abwickelte<sup>40</sup>. Diese Annahme ist sehr überzeugend, wenn man bedenkt, dass auch die Einwohner Arles' auf pisanischen Schiffen mitgefahren sind. Darüber hinaus zeugt nicht nur die enge Kooperation während und nach dem Balearenfeldzug 1114 von den guten politischen Beziehungen, sondern Marseille war während der pisanisch-genuesischen Konflikte meist auf Seiten Pisas und hat auch (indirekt) über die pisanischen Gemeinschaftsniederlassungen in der Levante gehandelt. Zudem ist für das 13. Jahrhundert die Familie Pisanus in Marseille belegt, die mehrere hochrangige städtische Funktionäre hervorbrachte und deren Vorfahren dem Namen nach aus Pisa zu stammen scheinen<sup>41</sup>. Einen Eindruck der

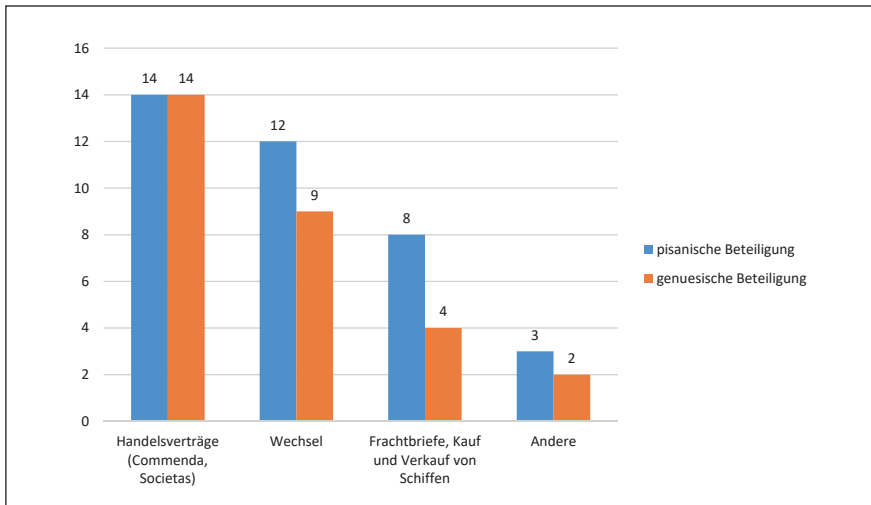
38 SALVATORI, La datation, S. 23. Der *calculus Pisanus* hatte den 25. März als Jahresanfang, jedoch fiel der Jahresbeginn nach der heutigen Zählung in das Vorjahr – er war also ein dreiviertel Jahr voraus.

39 SALVATORI, »Boni amici et vicini«, S. 43–65.

40 MAYER, Marseilles Levantehandel, S. 66; dem folgend ABULAFIA, The Two Italies, S. 96; DERS., Marseilles, Acre, and the Mediterranean, S. 20f.

41 1215 war Aubertus Pisanus Rektor der Heiligengeistbruderschaft und 1225 Unterhändler für Marseille in Genua. BOURILLY, Essai, S. 75, 89, 487.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich



**Grafik 1.** Verträge mit pisanischer und genuesischer Beteiligung im Kartularium des Amalric (1248). Quelle: Amalric.

kommerziellen Verbindungen zwischen Pisa und Marseille gibt auch das Kartular des Amalric (Grafik 1). Bei den meisten dort verzeichneten Verträgen handelt es sich entweder um Commenda- oder Gesellschaftsverträge (14), Wechselbriefe (12), Frachtbriefe oder Kauf- bzw. Verkaufsverträge von Schiffen (8)<sup>42</sup>.

Im Kartularium des Amalric finden sich allein im Zeitraum von März bis Juli 1248 zehn Schiffe im Hafen von Marseille, die Pisa als Ziel hatten. Fünf davon waren Galeeren, zwei Barken (*barca*), zwei Küstenschiffe (*ligna*) und eines ein hochseetaugliches Schiff (*navis*)<sup>43</sup>. Es dominierte also ganz klar die Küstenschiffahrt zwischen Pisa und Marseille. Die Investitionen der Commenda- und *societas*-Verträge variieren dabei sehr stark und schwanken zwischen Beträgen über 440 l mm. und 5 l. Aufgrund der schlechten Überlieferung sind Auswertungen der Investitionshöhe aber nur von geringer Aussagekraft. Dass Marseiller Kaufleute nicht selten selbst nach Pisa kamen, wissen wir aus den Statuten der Stadt Pisa. In der Fassung von 1162 verpflichteten sich die Konsuln von Pisa unter Eid, die Forterhebung der Herbergsgebühren für Personen aus Grasse oder anderen Provenzen in Pisa und Kinthica (einem nahe

<sup>42</sup> Bei drei Verträgen handelt es sich um Zahlungsbestätigungen und Ähnliches. Nicht mitgerechnet die Subverträge, bei denen etwa gekaufte Schiffsteile weiterverkauft wurden. Bspw. Amalric, Nr. 997f.

<sup>43</sup> PRYOR, *Business Contracts*, S. 70–72.

gelegenen Bezirk) nur dann zu dulden, wenn sie der Kommune von Pisa zugutekam<sup>44</sup>.

Die Verknüpfung des pisanischen und des Marseiller Marktes scheint 1248 so weit fortgeschritten gewesen zu sein, dass Umschuldungen und Zahlungen von der einen in die andere Stadt keine Seltenheit waren. Filiponus, Sohn des Johannis de Sancto Sisto, bestätigte am 12. April 1248, in Marseille von Bonacorso Bresbitero de Calce (in Okzitanien?) 100 s pis. erhalten zu haben, mit denen er seinen Gläubiger Baudino, Sohn des Guitardi de Vulterra, bezahlte. Die Summe werde er nach Ankunft des Bonacorso in Pisa binnen 15 Tagen dort zurückzahlen<sup>45</sup>. Der Vertrag mag symbolisch sein für die dichte Vernetzung des Finanzmarktes im 13. Jahrhundert. Filiponus, dem Namen nach selbst aus der Toskana, nahm von Bonacorso in Marseille ein Darlehen von 100 s pis. auf, um damit seinen Gläubiger, einen Kaufmann aus Volterra, zu bezahlen. Das Darlehen war zinsfrei (*ex causa mutui gratis et amoris*), wenngleich wir nicht wissen, ob versteckte Zinsen berechnet wurden. Pisa als Ort der Wahl für Rückzahlungen belegt, wie eng beide Städte miteinander vernetzt waren. Die Vertrags- und Zahlungssicherheit ermöglichte niedrige Zinssätze sowie einen einfachen Zugang zu Bargeld. Die Anwesenheit toskanischer Gesellschaften zeigt, wie gut Marseille in das italienische Handelsnetzwerk integriert war. Zusammen mit der Seezinstabelle und den diversen Schutzbestimmungen, die Pisa provenzalischen Kaufleuten auf seinen Schiffen gewährte, ist es offensichtlich, dass hier enge Handelsbeziehungen bestanden haben müssen.

Die hier ausgewerteten Handelsverträge und Quellen scheinen gute und enge Beziehungen zwischen Marseille und Pisa bereits seit dem frühen 12. Jahrhundert zu dokumentieren. Diese dürften Marseille geholfen haben, sich in ein expandierendes Handelsnetzwerk im westlichen Mittelmeerraum einzuklinken. Die unterschiedlichen Verträge mit den diversen südfranzösischen Städten, die zeitweise Übernahme des *calculus Pisanus* in Marseille sowie die Beteiligung der Marseiller Kaufleute auf pisanischen Schiffen beweisen die engen Verflechtungen zwischen Pisa und der südfranzösischen Küstenregion. Auch der häufig in Marseille auftretende Name Pisanus belegt weiter zurückreichende diplomatische Beziehungen zwischen beiden Städten.

#### 3.1.5 Handelsbeziehungen zwischen Pisa und Südfrankreich

Besonders im Regionaltransport waren die Provenzalen stark vertreten. So finden sich neben den Galeeren der Marseiller Familie Méruéis, welche die Strecke

<sup>44</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 578f., dort allerdings ohne Quellenangabe.

<sup>45</sup> PRYOR, *Business Contracts*, S. 141, Nr. 30; Amalric, Nr. 476.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

zwischen Arles und Pisa bedienten, auch Schiffe aus Hyères wie das *lignum* des Willelmus de Grassa oder des Willelmus de Figiaco, beides Südfranzosen<sup>46</sup>. Die Bedeutung provenzalischer Reeder ist aus der Tatsache ersichtlich, dass toskanische Kaufleute aus dem Binnenland, wie Florentiner und Sienesen, von Marseille aus Galeeren nach Arles schickten, um dort ihre von Norden her kommenden Waren zu übernehmen<sup>47</sup>.

Dabei wurden die Galeeren üblicherweise in Marseille gechartert und fuhrten dann nach Arles. Dort übernahmen sie die Waren und stockten die Besatzung für die Fahrt nach Pisa auf, in den uns überlieferten Fällen einmal von 60 auf 130 und einmal von 50 auf 116 Mann – zweifelsohne eine Sicherheitsmaßnahme, die sich gegen Piratenüberfälle richtete<sup>48</sup>. Neben den Warengeschäften waren auch die Schiffe selbst Mitte des 13. Jahrhunderts beliebte Investitionsobjekte. Krieg fördert zweifellos die Nachfrage nach Tonnage und Seetransporten – das gilt heute und das galt auch schon im 13. Jahrhundert. So hat sicherlich auch der Kreuzzug Ludwigs des Heiligen 1248 die Konjunktur angeheizt. Ein nicht geringer Teil seiner Armee schiffte sich in Marseille ein, was die Nachfrage nach Schiffen noch erhöht haben wird<sup>49</sup>.

Bemerkenswert scheinen in diesem Zusammenhang die Aktivitäten der Gesellschaft des Willelmus de Cadeneto zu sein. Diese investierte hohe Summen in Schiffsanteile, die sie auch in Pisa ankaufen ließen. Die Finanzierung erfolgte teilweise auf Kredit in Form von Wechselbriefen. Eine derartige Unternehmung sah wie folgt aus: Willelmus de Cadeneto und Willelmus de Submidrio erhielten von Guidalato Guidi, Bertolomeo Aldebrandini, Bonensenha de Piloso und ihren Mitgesellschaftern einen Wechsel über 2500 l pis.<sup>50</sup> Das Geld des Wechselbriefes erhielt Johannes de Accone, Teilhaber und Prokurator der Gesellschaft des Willelmus de Cadeneto und Willelmus de Submidrio, in Pisa<sup>51</sup>. Mit dieser Summe kaufte er in Pisa die Hälfte des Schiffes Sanctus Blasius, drei Viertel des Schiffes Sancta Crux, drei Achtel des Schiffes Sanctus Paulus und ein Sechstel des ehemaligen pisanischen Admiralschiffes, das Petrus Ebrardus

<sup>46</sup> Ibid., Nr. 734, 978.

<sup>47</sup> Ibid., Nr. 360.

<sup>48</sup> Ibid., Nr. 57, 1000; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 597.

<sup>49</sup> MAYER, *Marseilles Levantehandel*, S. 94; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 184–187; Amalric, Nr. 777.

<sup>50</sup> Willelmus de Cadeneto war der Schwager von Johannes Marinus, einem Kaufmann aus Avignon, *ibid.*, Nr. 755, 939.

<sup>51</sup> Johannes de Accone wurde von Willelmus de Cadeneto und Willelmus de Submidrio in einem separaten Vertrag als Prokurator ernannt, um das Geld in Empfang zu nehmen und die Schiffsteile zu kaufen, *ibid.*, Nr. 940.

gekauft hatte<sup>52</sup>. Wir erfahren weiter, dass der Wechsel in Höhe von 1250 l tur. rückzahlbar war, und zwar 15 Tage nach Ankunft der Schiffe in Marseille. Der Rückzahlungswert sollte sich entsprechend dem anteiligen Wert der einzelnen Schiffe verringern, falls diese nicht heil ankommen sollten<sup>53</sup>. Aus einem Vermerk im Register wissen wir, dass die Transaktion nach Durchführung auf Geheiß des Guidaloti Guidi durchgestrichen und erledigt wurde<sup>54</sup>.

Die Aktion kann so zusammengefasst werden, dass Johannes de Accone als Prokurator für Willelmus de Cadeneto und Willelmus de Submidrio in Pisa auf Kredit einer Gesellschaft mehrere Schiffsanteile erworben hat. Die Schiffe bzw. deren Frachtraum wurden dann in Pisa gewinnbringend ausgelastet bzw. weiterverkauft und brachten bei der Ankunft in Marseille Gewinn ein, mit dem der Kredit in Marseille zurückgezahlt wurde. Eventuell anfallende Zinsen auf den Kredit wurden durch den Wechselbrief verdeckt.

Wir wissen auch, dass G. de Cadeneto ein Kontingent (*unam octavam [...] ex illo quarterio*) von den Anteilen an dem Schiff Sanctus Blasius, die er durch Johannes de Accone in Pisa an besagtem Schiff kaufen ließ, an Berengaria, Witwe des Petrus de Argileriis, für 200 l tur. weiterverkauft<sup>55</sup>. Dadurch wird deutlich, dass Schiffe bzw. Schiffsanteile als Spekulations- und Investitionsobjekte gedient haben. Der Hafen Pisa dürfte sich durch die guten diplomatischen Beziehungen, die räumliche Nähe und die hohe Integration in den Marseiller Wirtschaftsraum dafür besonders geeignet haben. Personen wie G. de Cadeneto aus Marseille scheinen hauptsächlich in der Reederei bzw. in Investitionen in Schiffen und Schiffsteilen tätig gewesen sein<sup>56</sup>. In mehreren Fällen stellten die Gesellschaften große Kapitalien zusammen, die sie dann über einen Prokurator in anderen Hafenstädten wie Pisa, Genua oder Cagliari in Schiffe investierten.

<sup>52</sup> Petrus Ebrardus war Bürger von Marseille und Montpellier und einer der führenden Kaufleute der Stadt. PRYOR, *Business Contracts*, S. 153; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 255. Auch ist beachtenswert, dass Pisa offenbar sein ehemaliges Admiralsschiff (*nave que fuit amiralli pisanorum*) an einen Bürger von Marseille verkaufte.

<sup>53</sup> Womit es sich bei dem Geschäft um einen *foenus nauticum* handelte und die Waren als Sicherheit dienten. SAYOUS, *Le commerce terrestre*.

<sup>54</sup> »De mandato dicto Guidaloti Guidi, confitentis, sibi satisfactum fuisse plenarie de dicto debito, fuit hec notula cancellata, in presencia et testimonio Raimundi Marini, Stephani de Cerviano, Johannis Alamanni, ad instanciam dicti W. de Submidrio et Johannes de Accone et Raimundi Berle, tutoris liberorum dicti W. de Cadenato«, Amalric, Nr. 939.

<sup>55</sup> Ibid., Nr. 997 (Kaufvertrag) und 998 (Zahlungsversprechen).

<sup>56</sup> So ließ er in Genua durch Prokuratoren das Schiff Sanctus Launardus sowie Teile an der Sancta Agnes kaufen, die er später weiter verpachtete und verkaufte. Gemeinsam mit Geschäftspartnern ließ er auch in Cagliari mehrere Schiffe ankaufen. SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 537f.; Amalric, Nr. 890, 914, 991, 1006f.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Durch die guten Beziehungen zu Pisa und die vertraglich geregelten Handelsbestimmungen mit den südfranzösischen Hafenstädten eröffnete sich zahlreichen südfranzösischen Kaufleuten die Möglichkeit, in größere, vor allem geografisch weitreichendere Märkte zu investieren. In diesem Fall zeigt sich, dass die politische Kooperation mit den italienischen Nachbarn für die provenzalischen Kaufleute nicht automatisch ein Nachteil war.

#### 3.2 Genua und die südfranzösischen Hafenstädte

Ebenso wie Pisa war Genua schon sehr früh im westlichen Mittelmeer aktiv. Die genuesische Politik im westlichen Mittelmeer verfolgte eine Doppelstrategie: Einerseits wollte man Pisa schwächen, andererseits wollte Genua die südfranzösischen Küstenstädte weitestgehend vom Fernhandel ausschließen bzw. zwingen, über Genua selbst Handel zu treiben. Die ligurische Küste, von Monaco bis Porto Venere, wurde dabei als eigene Interessenszone betrachtet, von der man möglichst alle anderen Nationen ausschließen wollte. Entsprechend war auch die genuesische Politik gegenüber den südfranzösischen Städten geprägt. Sowohl die Rhonestädte wie Arles als auch Küsten- und Handelsstädte wie Narbonne, Fréjus, Hyères und Marseille versuchte man durch Verträge gefügig zu machen. Eine Rekonstruktion der genuesischen Wirtschaftspolitik in Südfrankreich ist aufgrund mangelnder Handelsverträge hauptsächlich durch Friedens- und Bündnisverträge möglich, weswegen die wichtigsten davon im Folgenden beschrieben werden.

##### 3.2.1 Genua und Montpellier

Der Schlüssel zu einem erfolgreichen Handel im westlichen Mittelmeer lag in der Stadt Montpellier. Eine erste Privilegierung der Genuesen erfolgte nach der städtischen Revolte von 1141 bis 1143 gegen Guilhem VI., die der Stadtherr nur mit Hilfe von Genua, Pisa und weiteren Verbündeten niederschlagen konnte<sup>57</sup>. Nach dem Tod seines Vaters 1149 beschwor Guilhem VII., neuer Herr von Montpellier, neuerlich den Frieden mit Genua und Pisa. Es kam 1150 zu einer Sonderübereinkunft auf fünf Jahre zwischen Montpellier und Genua, die den Handel der Stadt empfindlich reglementierte<sup>58</sup>. Der Grund für die neuerliche

<sup>57</sup> Siehe Kap. 3.1.

<sup>58</sup> BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 87–89, Nr. LXXXIII. Im Kopfregeest steht fälschlicherweise, dass es sich um einen Vertrag zwischen Genuesen und Pisanern und dem Herrn von Montpellier handele.



Reglementierung ist uns nicht bekannt. Schaubе vermutete, dass es wiederum zu Handelsstreitigkeiten gekommen sein muss<sup>59</sup>. Als wichtigste Punkte sind folgende Bestimmungen hervorzuheben: Genuesische Schiffe, die sich entlang der Küste Montpellier näherten, waren davon befreit, um Geleit anzusuchen (*non debent querere securitatem*). Genuesen waren mitsamt ihrer Habe im Gebiet von Montpellier sicher, was auch für Fremde und deren Waren gelten sollte, die auf Schiffen Genuas mitfuhren. Sie waren darüber hinaus vom Strandrecht befreit, sowohl auf dem Meer als auch auf den Kanälen der Lagunen. Der Herr Montpelliers wollte sich zudem dafür einsetzen, dass selbiges auch in den Küstenabschnitten von Maguelone bis Agde gelten sollte. Umgekehrt waren auf dem offenen Meer verkehrende Schiffe Montpelliers (*navibus venientibus de pelago*) nicht sicher, das heißt, Genua wollte nicht für deren Sicherheit garantieren oder sie von Übergriffen explizit ausnehmen. Als Ausnahme galten nur Pilgerschiffe, die in den Orient fuhren, und Schiffe aus Montpellier auf dem Weg nach Spanien. Die Fahrt nach Osten war ihnen sogar gänzlich untersagt (*non ibunt versus orientem*), wenn nicht entlang der Küste und dann auch nur bis Genua. Der Vertrag sollte für fünf Jahre Gültigkeit besitzen.

Der Vertrag von 1150 zwischen Genua und Montpellier wurde 1155 mit Änderungen das erste Mal verlängert<sup>60</sup>. Der Passus bezüglich der Pilgerschiffe wurde gestrichen, womit Montpelliers Fernhandel fast zur Gänze unterbunden wurde. Sollten die Städte Arles oder Saint-Gilles gegen die Vereinbarungen mit Genua verstoßen, so sollten genuesische Kaufleute und Schiffe unter Umgehung vorgenannter Städte stattdessen Montpellier aufsuchen<sup>61</sup>. Entscheidend war hier die Möglichkeit der Italiener, die südfranzösischen Häfen gegeneinander auszuspielen. Allerdings verleiten die normativen Quellen, allen voran Privilegien und Friedensverträge, dazu, die wirtschaftliche Dominanz der Italiener zu überschätzen. Wie die zweite Hälfte des 12. Jahrhunderts zeigt, war die Stellung der Genuesen und Pisaner im westlichen Mittelmeerraum keineswegs unangefochten. Die »Annales Ianuenses« berichten 1155 von Beschwerdebriefen der Genuesen an Papst Hadrian IV., die gegen Bernard Ato V., Vizegraf von Agde und Nîmes, wegen der unrechtmäßigen Beschlagnahmung genuesischer Güter Klage führten<sup>62</sup>.

59 SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 560, Anm. 3 (dort auch zur falschen Datierung bei BAUDI DI VESME u. a. [Hg.], *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7); MAYER, *Marseilles Levantehandel*, S. 60.

60 BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 182f., Nr. CCXI.

61 SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 561.

62 Der Papst forderte unter Androhung der Exkommunikation die Rückgabe der Güter. BELGRANO (Hg.), *Annali genovesi*, Bd. 1, S. 43f.; SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 561.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

#### 3.2.2 Genua und die Rhonehäfen

Auch die beiden wichtigsten Rhonehäfen, Arles und Saint-Gilles, wurden mittels Verträgen zwischen 1151 und 1154 auf Genuas Handelspolitik eingeschwo- ren<sup>63</sup>. Es galten ähnliche Bestimmungen wie für Montpellier. Schiffe aus Genua sollten frei von Belästigungen, das heißt ohne um Geleit anzusuchen, in Arles anlegen dürfen. Sie waren vom Strandrecht befreit, und zwar explizit auf dem Meer, zu Lande und in den Kanälen. Auch Fremde und deren Waren, die auf genuesischen Schiffen mittransportiert wurden, sollten die gleichen Vorzüge genießen wie die Genuesen. Arlesischen Schiffen wiederum wurde die Hochseeschifffahrt untersagt bzw. Schiffe, die vom offenen Meer her kamen, wurden nicht unter den Schutz der Genuesen gestellt. Als Ausnahme sollte wiederum nur der Pilgerverkehr zwischen Spanien und Arles gelten. Ein analoger Vertrag wurde mit Saint-Gilles geschlossen, der allerdings nicht erhalten ist<sup>64</sup>. 1201 schloss Genua Schutzverträge mit allen wichtigen Rhonehäfen, nämlich Arles, Avignon und Tarascon<sup>65</sup>. Deutlicher werden die Interessen der ligurischen Stadt in den Folgeverträgen mit den Rhonestädten Arles und Saint-Gilles.

Arles war wiederholtes Ziel genuesischer Interventionen und stand, zumindest indirekt, ab dem 13. Jahrhundert mit Genua in engem Kontakt. Die wirtschaftlichen Beziehungen wurden 1155, 1201, 1210 sowie 1237 in Verträgen geregelt<sup>66</sup>. Für einen reibungslosen Handel entlang der Rhone wurde auch Saint-Gilles 1232 in das Vertragssystem integriert<sup>67</sup>. Dazu kam noch eine genuesische Niederlassung in Arles selbst (samt genuesischen Konsuln). Die Stadt wurde im 12. Jahrhundert in die Konflikte zwischen Pisa und Genua hineingezogen, die zu einem guten Teil auch auf der Rhone militärisch ausgetragen wurden. Bei dem ältesten genuesischen Notariatsbestand von Johannes Scriba

<sup>63</sup> Zum Vertrag mit Arles siehe BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 9, S. 5f., Nr. V.

<sup>64</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 561, Anm. 1.

<sup>65</sup> Die jeweils sehr kurzen Urkunden enthalten lediglich Schutzversprechungen und darüber hinaus keinerlei wirtschaftlich relevanten Inhalte. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 467f., Nr. CCCCXXXIX (Arles); S. 468, Nr. CCCCXXX (Tarascon); S. 493, Nr. CCCCLIII (Avignon).

<sup>66</sup> Vertrag von 1155: ALBANÈS, CHEVALIER (Hg.), *Gallia christiana novissima: Arles*, S. 226, Nr. 575; Vertrag von 1201: *ibid.*, S. 288f., Nr. 742; Vertragsverhandlung von 1209 und Vertragsabschluss 1210: *ibid.*, S. 322, Nr. 797, S. 324, Nr. 808, und BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 555–557, Nr. DI; Vertrag von 1229: *ibid.*, S. 866–870, Nr. DCLXXIX; Vertrag von 1237: *ibid.*, Bd. 6, S. 1399–1401, Nr. MDCCCXXXV. Dazu ENGELMANN, *Zur städtischen Volksbewegung*, S. 51.

<sup>67</sup> BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 902–909, Nr. DCXCIII.

wird Arles nur ein einziges Mal als Zielort einer Commenda genannt und taucht sonst überhaupt nicht auf<sup>68</sup>. Der arlesische Handel mit den Lombarden scheint sich auch im 13. Jahrhundert noch auf den Handel von Getreide, Salz, Wein, Salzfischen und dergleichen beschränkt zu haben. Dabei wurden die Kaufleute in Arles in die Rolle von Zulieferern gedrängt, während die Italiener selbst hochpreisige Produkte in größere Handelsnetzwerke einspeisten<sup>69</sup>. Bei den beiden Abkommen mit Arles (1210/11 und 1229) rückte die Bedeutung der Region als Nahrungsmittellieferant in den Mittelpunkt. Lebensmittelexporte von Arles sollten bis zum folgenden Osterfest im Jahre 1230 besteuert werden dürfen: ein Sester (*sextarius*, Scheffel) Gemüse mit einem d raim. und ein Sester Getreide mit einem halben d raim. Der Lebensmittelmarkt von Arles stand den Genuesen komplett offen, außer der Getreidepreis sollte bis 6,5 d pro Sester steigen. Selbst dann war es Genuesen jedoch mit amtlich besiegelten Schriftstücken erlaubt, Getreide auszuführen. Falls es zwischen Marseille und Arles zu einem Krieg kommen sollte, würde Genua dafür Sorge tragen, dass kein Genuese Getreide in Arles lud, um es nach Marseille zu exportieren oder dort zu löschen<sup>70</sup>.

Auch in dem Abkommen von 1237 wurden als wichtigste Güter, die Arleser Kaufleute nach Genua importieren, Getreide, Käse, Früchte, Öl und Salz genannt. Verboten wurde ihnen die Ausfuhr von Getreide, Dinkel, Gemüse sowie von Stoffen aus Deutschland und der Champagne sowie Tuchen aus Frankreich (*excepta blava et spelta et legumine et exceptis telis alemannie et de ren de campania et de draperia francie*) aus Genua<sup>71</sup>. Dadurch waren die Rollen im Handel klar verteilt. Später wählte man in Arles, wie in anderen südfranzösischen Städten auch, einen Genuesen zum Podesta der Stadt<sup>72</sup>. Die andauernden Beziehungen waren vom gegenseitigen wirtschaftlichen Interesse geprägt, wenngleich sich die Vertragsbedingungen sehr ungleich gestaltet haben.

Ähnliche Auflagen wurden 1232 zwischen Saint-Gilles und Genua vereinbart. Neben allerlei Bestimmungen bezüglich der Sicherheit im Handel und der Nutzung fremder oder eigener Schiffe wurden auch Sonderbestimmungen bezüglich kriegerischer Aktivitäten getroffen. So sollte es den Kaufleuten aus Saint-Gilles für den Kriegsfall zwischen Genua und Marseille oder den Katalanen verboten sein, auf Marseiller Schiffen mitzufahren. Zu den Katalanen dürften 1232 auch die Kaufleute aus Montpellier als Untertanen des Königs von

68 ENGELMANN, Zur städtischen Volksbewegung, S. 50.

69 Ibid., S. 51.

70 SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 595.

71 BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 6, S. 1400.

72 Dazu zusammenfassend SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 594–597.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Aragon gezählt haben. Der Lebensmittelhandel war ebenso besonderen Regulierungen unterworfen. Die von alters her bestehenden Abgaben auf den Handel mit Käse, Fleisch, Kastanien, Mandeln, Hafer, Feigen und Salz, die nach Genua gebracht wurden, sollten bestehen bleiben. Umgekehrt war die Ausfuhr von Weizen, Gerste, Dinkel, Hafer, Bohnen, Mandeln und allen anderen Gemüse- und Getreidearten aus Saint-Gilles, aber auch Aigues-Mortes, frei. Die Ausfuhr sollte nur dann verboten werden, wenn die Getreidepreise 10 d raim. pro Sester für Weizen bzw. 4 d pro Sester für Hafer erreichten. Die Ausfuhr von Lebensmitteln war generell von allen Abgaben (*gombeta*) befreit, mit Ausnahme der Mandeln, die mit 3 d pro Last belegt wurden. Sollten die Genuesen weder in Saint-Gilles noch in Aigues-Mortes ihre Waren verkaufen können, so durften sie ihre Waren frei verschiffen. Nur falls sie auf der Rhone weiter nach Arles oder Beaucaire (*versus arelatem vel versus belicabrum*) fahren würden, sollten sie die alte Abgabe von zwei d. tur. auf die Last zahlen. Allen anderen Waren wurden mit drei d. ian. pro Last besteuert, sowohl bei der Fahrt über den Kanal (*per gradum*) zum Meer als auch Richtung Stadt (also sowohl bei Ein- und Ausfuhr von Waren)<sup>73</sup>.

#### 3.2.3 Genua und Narbonne

Außer mit Arles pflegte Genua auch engen Kontakt mit Narbonne, einem der wichtigsten Häfen im Herrschaftsgebiet der Grafen von Toulouse. Diese Beziehungen lassen sich bis in die erste Hälfte des 12. Jahrhunderts zurückverfolgen<sup>74</sup>. Aus einem Vertrag von 1132, der zwischen dem Erzbischof und dem Vizegrafen von Narbonne auf der einen und Genua auf der anderen Seite geschlossen wurde, geht hervor, dass zunächst einmal alle Feindschaften beigelegt und Friede beschworen wurde<sup>75</sup>. Ferner sollten die Genuesen von einem Drittel der Abgaben – die sie offenbar bis dato bezahlen mussten – befreit wer-

<sup>73</sup> Ausführlich über den Vertrag: *ibid.*, S. 591f.

<sup>74</sup> Josef KOHLER, Handelsverträge zwischen Genua und Narbonne im 12. und 13. Jahrhundert, in: Festgabe der Juristischen Gesellschaft zu Berlin zum 50jährigen Dienstjubiläum ihres Vorsitzenden, des Wirklichen Geheimen Rats Dr. Richard Koch, Berlin 1903, S. 275–292.

<sup>75</sup> Schaubе hat daraus geschlossen, dass Narbonne im Krieg Genuas gegen Pisa auf Seiten der Pisaner gestanden haben muss. Doch kann es sich auch um Vorfälle der Piraterie handeln. SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 552.

den (*terciam partem totius usitaci et lezede*)<sup>76</sup>. Die Genuesen erhielten am Fluss (Robine-Kanal) ein Grundstück, wo sie einen Fondaco mit zwei Türmen errichten durften. Darüber hinaus sollten sie mit Leib und Gütern unter bischöflichem und vizegräflichem Schutz stehen. Sowohl an der Küste als auch entlang des Kanals, das heißt von der Küste über die Meeresbucht vom heutigen Port-la-Nouvelle bis Narbonne, waren die Genuesen vom Strandrecht befreit. Narbonnensischen Gläubigern sollte es erlaubt sein, ausstehende Schulden von Genuesen vor genuesischen Gerichtshöfen (*in ianuensi curia*) einzuklagen, was die Bedeutung narbonnensischer Investitionen in Genua belegt. Der Erzbischof und der Vizegraf von Narbonne sollten keine neuen Abgaben gegenüber den Genuesen einführen und Streitfälle und Übergriffe von Narbonnesen gegen Genuesen sollten binnen einer Frist von 40 Tagen erledigt und entschädigt werden.

Am Ende des Vertrags werden noch einige Sonderfälle spezifiziert: Die Bestimmungen (*laudes*) der Genuesen gegenüber den narbonnensischen Juden sollten weiter bestehen, die Befreiung von dem Drittel der Abgaben bezog sich allerdings nicht auf jene Teile, die ein gewisser Nigrus Botarii und seine Gesellschafter sowie Balzidonis Andree innehatten<sup>77</sup>. Zuletzt sollte noch der Fall des Lanfrancus (*causa lanfranci*) von dem Vertrag unberührt bleiben<sup>78</sup>. Über diesen Vorfall oder Lanfrancus selbst wissen wir nichts.

Trotz des Vertrags von 1132 finden wir in dem ältesten erhaltenen genuesischen Notariatsregister von Johannes Scriba (1154–1166) bis auf zwei namentlich genannte Narbonnesen keine direkte Erwähnung vom Handel mit Narbonne, vielleicht weil sich Mitte des 12. Jahrhunderts die Beziehungen zwischen beiden Städten wieder verschlechtert haben<sup>79</sup>. In diese Richtung lässt sich der Ausgleichsvertrag zwischen Alfons Jordan, Graf von Toulouse, und den Städten Pisa und Genua vom 5. September 1143 interpretieren<sup>80</sup>. Der Vertrag regelte die Zustände im Herrschaftsgebiet des Grafen gegenüber den Pisanern

76 Kohler irrt hier, wenn er schreibt, dass die Abgaben »auf ein Drittel des gewöhnlichen Betrages« gemindert werden. Der Vertragstext spricht aber ganz klar davon, dass »ipse aimericus condonavit ianuensibus terciam partam totius usitaci et lezede« – also, dass der Vizegraf den Genuesen ein Drittel der genannten Abgaben geschenkt hat. Überhaupt ist Kohler in seiner Interpretation teilweise fehlerhaft; anderer Meinung ist auch Schaub. KOHLER, Handelsverträge, S. 284; SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 555, Anm. 1.

77 Schaub übersetzt das Wort *laudes* als Repressalien gegenüber den Juden, womit Kohler übereinstimmt. KOHLER, Handelsverträge, S. 281; SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 553.

78 BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 39f., Nr. XXXI.

79 SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 554, Anm. 1; EPSTEIN, *Genoa*, S. 54–66.

80 BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 82–86, Nr. LXXX.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

und Genuesen, die ihre Streitigkeiten teilweise entlang der südfranzösischen Küste austrugen. Er sicherte den Italienern zu, ihre Besitzungen in Saint-Gilles sowie in Narbonne zukünftig zu schützen, und erzwang gleichzeitig einen Waffenstillstand zwischen den Konfliktparteien. Er zeigt, dass es im 12. Jahrhundert bereits eine nicht geringe Anzahl an Italienern in Städten wie Arles, Saint-Gilles, Montpellier und Narbonne gegeben haben muss, die sich teilweise dort dauerhaft niedergelassen hatten.

Eine Episode aus der Mitte des 12. Jahrhunderts beschreibt gut die Beziehungen zwischen Genuesen, Pisanern und Südfranzosen dieser Zeit. Am 12. November 1150 heiratete Raymundus Pisanus in Narbonne eine gewisse Tabaria, Tochter des Genuesen Ansaldus Guercium. Nun geht aus einer Beschwerde der Vizegräfin Ermengarda von Narbonne aus dem Jahre 1151 hervor, dass Ansaldus sich weigerte, die Mitgift seiner Tochter an ihren Ehemann auszubezahlen, weswegen genannte Gräfin nun den Erzbischof und Konsuln von Pisa damit drohte, dessen Güter mit Beschlagnahme zu belegen, bis die Summe gezahlt sei<sup>81</sup>.

Diese Geschichte lässt mehrere Lesarten zu: entweder war Raymundus Pisanus selbst ein Pisaner, wie sein Name suggeriert, oder er war ein naturalisierter Bürger von Narbonne<sup>82</sup>. Da wir von keinen vertraglichen Verpflichtungen Pisas gegenüber Narbonne vor 1164 wissen, würde ich in Raymundus einen (neu eingebürgerten) Narbonnesen sehen, der in Narbonne eine Genuesin geheiratet hat. Die Genuesen hatten ja seit 1132 eine Kolonie in Narbonne und entsprechend werden auch familiäre Bande zwischen beiden Städten gepflegt worden sein. Jedenfalls ist dies ein erster Beleg für die dauerhafte italienische Präsenz in Südfrankreich.

1166 kam es zu einem erneuten Friedensabkommen zwischen Narbonne und Genua, das die Bestimmungen von 1132 bestätigt, aber auch stark erweitert hat. Der Vertrag vom 12. November 1166 ist in doppelter Ausfertigung überliefert und beschränkte die Bewegungs- und Handlungsfreiheit der Narbonnesen empfindlich<sup>83</sup>. Auch hier spiegeln sich die zwei Hauptziele der genuesischen Politik des 12. Jahrhunderts wider: Pisa wirtschaftlich und militärisch zu schwächen sowie die südfranzösischen Hafenstädte vom Fernhandel auszu-

<sup>81</sup> Ibid., S. 159, Nr. CLXXVII.

<sup>82</sup> Schaubé hat in Raymundus einen Pisaner erkannt. Freilich muss offenbleiben, ob er tatsächlich ein derartiges Bürgerrecht besaß oder nicht nur sein Name auf pisanische Wurzeln deutet. Die Quelle gibt keine näheren Auskünfte darüber. SCHAUBÉ, *Handelsgeschichte*, S. 553.

<sup>83</sup> Ausfertigung für Genua bei DE VIC, VAISSÈTE (Hg.), *Histoire générale*, Bd. 8, S. 263–266, Nr. I; Ausfertigung für die Narbonnesen bei MOYNNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne*, S. 6f., Nr. III. SCHAUBÉ, *Handelsgeschichte*, S. 554f.

schließen. Die wichtigsten Punkte lauten wie folgt: Die Narbonnesen nehmen die Genuesen sowie alle Personen aus dem dem Bereich von Monaco bis Porto Venere mitsamt ihren Gütern in ihrem Einflussbereich in Schutz. Streitsachen genuesischer Bürger, die mit einem besiegelten Brief der genuesischen Konsuln Klage führen, sollen binnen 40 Tagen erledigt werden<sup>84</sup>. Auch vom Strandrecht werden die Genuesen befreit, und zwar auf offener See, auf Flüssen und im Zwischengewässer, also dem Kanal (*mari, flumine, seu stagno*).

Umgekehrt verpflichteten sich die Genuesen, Personen und Sachen der Narbonnesen bei Schiffbruch zu retten. Narbonne willigte ein, während des Krieges zwischen Genua und Pisa keine Pisaner und deren Waren, die von offener See her (*de pelago*) kamen, aufzunehmen, sofern diese Händler keine Lizenz der Konsuln von Genua besaßen. Überhaupt sollten die Narbonnesen keine Personen oder Waren auf ihren Schiffen transportieren, die nicht aus ihrem Gebiet stammten. Ja, selbst Genuesen brauchten für die Benützung narbonnesischer Schiffe nun eine Genehmigung durch die Konsuln von Genua. Von der Beschränkung Narbonnes, mit fremden Kaufleuten an Bord ihrer Schiffe von Narbonne aus auf offener See zu fahren, war nur die Abfertigung eines Pilgerschiffes in das Heilige Land pro Jahr ausgenommen, sofern dieses nicht den Templern oder Johannitern gehörte<sup>85</sup>. Darüber hinaus durften auch keine Pilger aus Montpellier, Saint-Gilles, Andoano oder Nizza aufgenommen werden.

Auf ihren eigenen Schiffen waren die Narbonnesen jedoch frei, auch auf offener See in alle Richtungen zu fahren. Auf der Rückfahrt konnten sie Fremde transportieren, ausgenommen Pisaner und deren Waren für die Dauer des Krieges. Sollten die Genuesen entgegen der Bestimmungen doch Pisaner auf narbonnesischen Schiffen antreffen, so sollten Übergriffe und gewaltsames Vorgehen seitens der Genuesen gegen diese nicht als Vertragsbruch gelten, solange die Waren der Narbonnesen unangetastet blieben. Wenn die Narbonnesen von offener See nach Genua fuhren, so war ihnen dort der Handel verboten, mit Ausnahme von Verkäufen, um ihre Unterhaltskosten zu decken. Wenn sie aber von der Küste kamen (*terra tenus*), war der Handel wie in den letzten 24 Jahre keinerlei Regeln unterworfen, mit der Ausnahme, keine Galeeren und Waffen an die Sarazenen zu verkaufen<sup>86</sup>. Auch sollten die mitgeführten Privatgüter (*conductus necessarii*) auf Schiffen Narbonnes gestattet sein, außer wenn Mont-

<sup>84</sup> Eine Ausnahme von der Frist ist nur bei Verzögerungen durch den Kläger selbst oder höhere Gewalt zulässig.

<sup>85</sup> Die Templer und Johanniter hatten in vielen südfranzösischen Hafenstädten umfangreiche Privilegien, weshalb sie hier wahrscheinlich explizit ausgeschlossen werden. KOHLER, Handelsverträge, S. 280.

<sup>86</sup> Die beiden Editionen nennen jeweils XXXVI Jahre statt XXXIV. Allerdings kann sich das »a annis XXXVI retro« nur auf den Vertrag von 1132 beziehen, womit XXXIV

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

pellier oder Saint-Gilles das Ziel der Reise war. In diesen Fällen durfte der Wert der Waren zehn Pfund nicht überschreiten.

Ausgenommen von diesen Transportbeschränkungen waren alle Personen, die unter Eid versicherten, Geld nur zum Loskauf Gefangener (*pro redimendis captivis*) mit sich zu führen. Selbst dies war aber den Bewohnern von Saint-Gilles gänzlich verboten. Explizit gestattet wurde es den Narbonnesen, mit Genuesen Gesellschaften einzugehen und auf deren Schiffen mitzufahren.

Der Vertrag von 1166 verdeutlicht die Absicht der Genuesen, den Handel im westlichen Mittelmeer zu kontrollieren und zu beschränken. Besonders der Fernhandel mit der Levante sollte in Südfrankreich ausschließlich über Genua ermöglicht werden und provenzalische Konkurrenten sollten möglichst von der Schifffahrt ferngehalten werden. Auch die südfranzösischen Alliierten von Genuas Feind Pisa, Montpellier und Saint-Gilles, wurden hier empfindlich in ihren Aktivitäten beschränkt. Der Küstenabschnitt östlich der Rhone bis Nizza wurde als genuesische Interessensphäre proklamiert, wodurch alle Pilger bzw. Kaufleute von dort über Genua umgeleitet werden sollten<sup>87</sup>.

Die ambivalenten Beziehungen der Genuesen zu Narbonne belegen die politischen Ambitionen der Ligurer, mit allen Mitteln wirtschaftliche Dominanz in Südfrankreich zu erreichen. Zumindest bis zum erneuten Frieden zwischen Pisa und Genua 1175 kam es zu gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen den Genuesen und südfranzösischen Kaufleuten, die sich den Auflagen nicht beugen wollten. Der Genuese Bonusvasallus de Cartagena wurde Opfer derartiger Zwistigkeiten<sup>88</sup>. Im Jahr 1172 kaperten narbonnensische Piraten sein Schiff und der entstandene Schaden belief sich auf insgesamt 661 l ian. Ihm wurde daher seitens der Regierung von Genua zugestanden, von jedem nach Genua kommenden Narbonnesen 3 s ian. zu erheben, bis die Schuld getilgt sei. Die Sonderabgabe wurde erst am 29. September 1254 abgeschafft, als die Erben des Bonusvasallus auf den offenen Restbetrag verzichteten<sup>89</sup>. Dieser Vorfall ist in eine ganze Reihe von gegenseitigen Schädigungen einzuordnen.

zu lesen wäre. Ohne einen paläografischen Befund an den Originalen zu machen, lässt sich dies aber nicht mit Sicherheit klären. SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 555.

<sup>87</sup> Dass Pilgerreisen oft mit kaufmännischen Aktivitäten verbunden war, belegt der Begriff *peregrini negociatores* in Vertragstexten. MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne*, S. 6, Nr. III.

<sup>88</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 555.

<sup>89</sup> BLANC, *Le livre de comptes*, S. 308f., Anm. 1. Die Schadenssumme wurde in drei Verträgen auf jeweils 251, 300 und 110 Pfund beziffert. Um den Schaden von umgerechnet 13 220 s abuzahlen, hätten 4407 Narbonnesen in Genua die Zusatzabgabe zahlen müssen. Dass dies, aufgrund politischer oder wirtschaftlicher Feindschaft, knapp 80 Jahre später noch nicht der Fall war, zeigt, wie anfällig der damalige Handel zwischen zwei Städten war.



In einem 1182 geschlossenen Friedensvertrag zwischen Narbonne und Genua wurde auf vorher entstandene Schadenssummen explizit Bezug genommen: Man entschied, für die jeweiligen Schäden jeweils pauschal 1500 l ian. an die Gegenpartei zu zahlen<sup>90</sup>. Die Finanzierung sollte über Sonderabgaben in Höhe von 3 s auf Narbonnesen in Genua bzw. auf Genuesen in Narbonne erfolgen sowie über die zweckgebundene Verwendung eines Drittels der Einnahmen der Vizegräfin Ermengarda, die aus dem Handelsverkehr mit den Genuesen stammten. Dieser Vertrag verzichtete auf einseitige Handelsbeschränkungen zugunsten Genuas, so dass Narbonne hier als gleichberechtigter Partner auftrat. Der Vertrag von 1182 wurde 1224 erneuert, wobei jedoch viele Vertragsklauseln neu verhandelt wurden<sup>91</sup>. Zunächst entledigte man sich beiderseits aller nach 1182 eingeführten Handelsgesetze, die den Verkehr zwischen Narbonne und Genua regelten. Die Sonderabgabe von 5 s war 1224 noch in Kraft, sollte aber nach Zustimmung des genuesischen Gesandten Guillelmus Streiaporcus auf 3 s reduziert werden, und die Zahlungen aus den Einkünften der Vizegräfin Ermengarda wurden suspendiert. Narbonne wurde zugestanden Barchentstoffe, Eisen und Stahl zollfrei aus Genua und seinen Gebieten auszuführen, solange diese Waren nicht an Personen aus Marseille, Montpellier oder Saint-Gilles verkauft werden sollten. Kaufleute aus Narbonne, die mit besagten Gütern handelten, hatten vor dem Stadtherrn und Konsuln der Stadt einen Schwur zu leisten, sich an die Bestimmungen zu halten. Umgekehrt wurde es Genua zugestanden, eine neu eingeführte Abgabe auf Lebensmittel beizubehalten (*excepto de dacita gombete blave nec non carnis casei et olei*). Der Vertrag von 1224 sollte mit leichten Änderungen über 50 Jahre Bestand haben und wurde 1237, 1278 und 1279 bestätigt<sup>92</sup>.

Dass es sich bei den zahlreichen bilateralen Handelsabkommen nicht um totes Recht handelte, belegen die vielen Urteile bezüglich der Pflichten und Steuern für Narbonnesen in Genua. 1235 konnten die Narbonnesen erfolgreich ihre im Vertrag von 1166 begründete privilegierte Rechtsstellung in Genua behaupten, dass sie von üblichen Handelsstrafen ausgenommen

<sup>90</sup> Doppelausfertigung des Vertrags am 1.12.1182 in Narbonne und am 12.12.1182 in Genua ratifiziert. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 322f., Nr. CCCXXVII; KOHLER, *Handelsverträge*, S. 281–284; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 556.

<sup>91</sup> 8.10.1224. MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne*, S. 13–15, Nr. XI; BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 745–748, Nr. DCXIII; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 587.

<sup>92</sup> KOHLER, *Handelsverträge*, S. 277. Die Verträge vom 9. Juni 1237 und 29. März 1278 sind nicht ediert, der Vertrag von 1279 ist abgedruckt bei MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne*, S. 152–154, Nr. XCII.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

waren<sup>93</sup>. 1237 konnten Gesandte Narbonnes, Petrus de Cremona und Willelmus Cultellerius, die bestehende einseitige Abgabe (*dacita*) auf Lebensmittel (Fleisch, Käse, Öl) in Genua von drei auf einen s reduzieren. Die Änderung sollte mit Ende der Amtszeit des genuesischen Podesta, Oldratus Grossus, gültig werden. Weitere Abgaben auf Wein und Tuche wurden gänzlich abgeschafft, mit der Begründung, dass sie entgegen der Vertragsbestimmungen von 1224 neu eingeführt wurden (*quia ipse dacite sive tolte sint nove*). Im Gegenzug und aus dem gleichen Grund wurden die Genuesen von Steuern (*leuda*) und Kanalabgaben (*robina*) befreit<sup>94</sup>.

Weitere Streitigkeiten zwischen Narbonne und Genua aus den Jahren 1243, 1244, 1249 und 1254 geben uns Einblick in den Handel im westlichen Mittelmeer Mitte des 13. Jahrhunderts<sup>95</sup>. Die Narbonnesen waren vor allem im Handel mit Wolle und Getreide aktiv, wie sich aus Streitigkeiten 1243 ableiten lässt<sup>96</sup>. Narbonne, das sich zunehmend aus der Bevormundung Genuas befreien konnte, handelte im 13. Jahrhundert sowohl mit Genua als auch dessen Konkurrentinnen Pisa und Saona. 1249 forderten die (genuesischen) Konsuln des Meeres von dem Narbonnesen Bernardus Jordanus den Zehnten von Waren, die aus Pisa und dessen Gebieten stammten<sup>97</sup>.

1246 wurde ein Handelsabkommen zwischen Narbonne und Saona geschlossen, um den Druck auf Genua zu erhöhen<sup>98</sup>. Bezeichnend ist auch, dass alle – zumindest überlieferten – Urteile bezüglich Streitigkeiten über Abgaben in Genua positiv für die Narbonnesen entschieden wurden. Neben den im 13. Jahrhundert weitgehend friedlichen Berichten über Handel gab es natürlich weiterhin vereinzelte Nachrichten über Seeraub und Beschlagnahmungen<sup>99</sup>.

93 Ibid., S. 32, Nr. XIX; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 588.

94 BLANC, *Le livre de comptes*, S. 308–311, Nr. IV; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 588f.

95 SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 588f.; MOUYNÈS (Hg.), *Ville de Narbonne*, S. 38, Nr. XXIII; S. 41, Nr. XXV; S. 45, Nr. XXXI; S. 88, Nr. XLVIII.

96 Ibid., S. 38, Nr. XXIII, und S. 200–204, Nr. CXXII.

97 »Super eo quod consules maris petunt decenum a Bernardo Jordano de rebus delatis, per dictum Bernardum, de Pisis et partibus Pizarum«. Urteil vom 12.4.1249, *ibid.*, S. 45, Nr. XXXI. Die Konsuln des Meeres waren ein gewähltes Gremium, das für den reibungslosen Handel von Genuesen auf fremden (d. h. nicht-genuesischen) Schiffen zuständig war.

98 Ibid., S. 42f., Nr. XXVII.

99 Ibid., S. 27, Nr. XXVII, und S. 49, Nr. XXXIV.

## 3.2.4 Genua und Marseille, Hyères, Fos, Fréjus und Antibes

Diese ambivalente Politik Genuas gegenüber Narbonne ist bezeichnend für die Bemühungen der Ligurer im westlichen Mittelmeerraum. Die Genuesen wollten nicht nur mit den Städten, sondern auch mit den lokalen Herrschern vertragliche Bestimmungen erzielen. Schon 1109 versuchte Genua mittels eines Bündnisses mit Bertrand, Graf von Toulouse, seinen Rivalen vom Handel auszuschließen. Dieser Vertrag zwischen einer südfranzösischen Macht und Genua schloss alle nicht-genuesischen Kaufleute vom Betreten der Stadt Saint-Gilles aus<sup>100</sup>. Graf Bertrand, der zu dieser Zeit im Heiligen Land weilte und dessen Herrschaft von seinem Halbbruder Alfons Jordan herausgefordert wurde, hatte jedoch keine Einflussmöglichkeit auf die Entwicklungen im Westen, und so kann man aus dieser Urkunde am ehesten noch die Absichten Genuas ableiten. Von tatsächlichen Handelshemmnissen oder auch Handelsaktivitäten wissen wir leider nichts.

1127 sicherte sich Genua in einem Vertrag mit Raimund Berenger III., Graf von Barcelona und der Provence, eine sichere Passage durch das westliche Mittelmeer<sup>101</sup>. Dabei wurde allen genuesischen Schiffen, die am Weg nach Spanien im Herrschaftsgebiet des Grafen zwischen Tarragona und Nizza ankerten, eine Abgabe von 10 *mohabitinos* auferlegt, zahlbar in Barcelona oder Sant Feliu de Guíxols. Im Gegenzug dafür wurden die genuesischen Schiffe unter den Schutz des Grafen gestellt. Schiffe dagegen, die über das offene Meer segelten (*quae vero tenuerint profunda pelagi*), also ohne einen Zwischenstopp an der Küste zu machen, waren von dieser Abgabe befreit. Dafür standen sie aber auch nicht unter gräflichem Schutz (*non sint in hac securitate*). Falls die Genuesen fremde Kaufleute oder deren Geld zwischen Nizza und Salou (*Salod*) transportieren sollten, so sollten diese Kaufleute Abgaben entsprechend jenen der Leute von Montpellier zahlen. Die Absichten hinter dem Vertrag lagen hier klar auf der Hand: Genua versicherte sich der Kooperation des mächtigsten südfranzösischen bzw. katalanischen Adligen im Westen, um den Handel zwischen dem Löwengolf und dem muslimischen Spanien zu kontrollieren. Die ligurische Küste im Osten stand ja bereits unter genuesischer Vorherrschaft.

Davon waren vor allem die Häfen Hyères, Fos, Fréjus, Antibes und Marseille in Südfrankreich betroffen. Die frühesten Beziehungen zwischen Genua und der Provence stehen im Zeichen wirtschaftlicher Konkurrenz. Im Juli 1138

<sup>100</sup> Vertrag vom 10.8.1109. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 19, Nr. XII; PERNOUD, *Histoire du commerce*, S. 180.

<sup>101</sup> Vertrag vom 28.11.1127. ANTONIO DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Bd. IV, Madrid 1792, S. 3f.; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 540f.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

schloss Genua mit genannten fünf Städten gegenseitige Friedensabkommen, die der ligurischen Stadt auf zehn Jahre eine Vormachtstellung einräumten<sup>102</sup>. Alle südfranzösischen Städte verpflichteten sich unter Eid, die gleichen Freunde und Feinde wie die Genuesen zu haben und genuesische Bürger sowie deren Waren bzw. Geldmittel zu Lande und zu Wasser zu schützen. Außerdem sollten die Städte mit den Untertanen des Königs von Marokko (*hominibus regis Marochi*) Frieden halten und auch nicht gestatten, dass in ihren Herrschaftsgebieten Schiffe für Kaperfahrten gegen die Sarazenen Marokkos gerüstet werden<sup>103</sup>. Vertragsverletzungen sollten sie innerhalb einer Frist von 40 Tagen mittels Gesandter oder besiegelter Schriftstücke melden und den Genuesen Genugtuung leisten.

Vorangegangen war diesen Verträgen 1136 eine militärische Operation der Genuesen gegen Nordafrika (Bougie), in der zwölf Galeeren zahlreiche Plünderungen und Gefangene entlang der nordafrikanischen Küste machten<sup>104</sup>. Den »Annales Ianuenses« nach machte der Beuteanteil jeder Galeere stattliche 700 l aus<sup>105</sup>. Dieser militärische Erfolg ermöglichte es anscheinend, die südfranzösischen Hafenstädte, die lange Zeit unter sarazenischen Überfällen zu leiden hatten, in Schutz zu nehmen<sup>106</sup>. Es liegt auf der Hand, dass Genua politische Beziehungen zu den Almoraviden unterhalten hatte, wenngleich uns – im Gegensatz zu Pisa – kein Vertrag dazu überliefert ist<sup>107</sup>.

102 Ibid., S. 572.

103 Dass Genua im 12. Jahrhundert wirtschaftliche Beziehungen zu Nordafrika pflegte, ergibt sich aus diversen Notariatsakten: ABULAFIA, *The Two Italies*, S. 99, 105, 111, 113, 119, 158–161, 174–177; Dominique VALÉRIAN, *Bougie, port maghrebin, 1067–1510*, Rom 2006, S. 596–606.

104 Louis DE MAS-LATRIE, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Âge*, 2 Bde.: Text und Dokumente, Paris 1866, hier Textband, S. 35; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 279; Peter FELDBAUER, *Die islamische Welt, 600–1250. Ein Frühfall von Unterentwicklung?*, Wien 1995, S. 99–104; VALÉRIAN, *Bougie*, S. 43–53.

105 BELGRANO (Hg.), *Annali genovesi*, S. 28.

106 Zur Debatte über das tatsächliche Ausmaß der Zerstörung in Südfrankreich im Früh- und Hochmittelalter siehe Stéphane LEBECQ, *Les origines franques (v<sup>e</sup>–ix<sup>e</sup> siècle)*, Bd. 1: *De la nouvelle histoire de la France médiévale*, Paris 1990, S. 117–119; Damien CARRAZ, *L'ordre du Temple dans la basse vallée du Rhône (1124–1312). Ordres militaires, croisades et sociétés méridionales*, Lyon 2005, S. 41–51; Andreas OBENAU, »...Diese haben nämlich die maurischen Piraten verwüstet«. *Islamische Piraterie im westlichen Mittelmeerraum während des 9. und 10. Jahrhunderts*, in: DERS. u. a. (Hg.), *Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte*, Wien 2012, S. 44–49; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 23–26.

107 Dazu irrig Mas-Latrie, der schreibt, dass sich Genua einsetzen wollte, um für Marseille einen Handelsvertrag mit Marokko auszuhandeln. MAS-LATRIE, *Traité*, Textband,

Die Genuesen ließen sich ihren Schutz allerdings teuer bezahlen. Die Verträge von 1138 belegten die südfranzösischen Städte mit speziellen Pflichten. Fos zahlte für die Dauer des Vertrags (10 Jahre) jährlich 20 Minen Getreide an Genua, Hyères 60 Sester und Fréjus 50 Sester. In Fréjus waren zusätzlich noch die Genuesen und deren Verbündete bei den dortigen Messen (*ad ferias*) explizit von neuen Abgaben befreit, so dass sie nicht mehr als die üblichen neun Denare zu zahlen hatten<sup>108</sup>. Antibes musste über die vertraglichen Pflichten hinaus keine Abgaben leisten<sup>109</sup>. Marseille schließlich verpflichtete sich gegenüber Genua zur Heeresfolge. Sollte Genua gegen einen Feind zu Lande oder gegen die Sarazenen ziehen, so musste Marseille, mit einer geschätzten Einwohnerzahl von 20 000, ein Kontingent von 100 Mann stellen. Gegen andere Feinde Genuas musste Marseille 100 Mann für die Schiffe Genuas bereitstellen. Zusätzlich sollte Marseille gegenüber Genua für alle in den vergangenen zehn Jahren zugefügten Schäden (*omnibus maleficiis*) nach Richtspruch Wiedergutmachung leisten<sup>110</sup>.

Demnach dürften dem Vertrag mit Marseille militärische Auseinandersetzungen vorangegangen sein, deren Schäden nun Marseille aufgebürdet wurden. Der einseitige Vertrag scheint dem Diktat Genuas entsprungen zu sein, mit der Absicht, den im 12. Jahrhundert erstarkenden provenzalischen Seehandel im Ansatz zu ersticken. 1154 verbündete sich Genua mit den Vizegrafen Geoffroi, Hugues Geoffroi und Bertrand von Marseille gegen ihren Cousin väterlicherseits, Vizegräf Raimon Geoffroi, und mischte sich damit in innere Streitigkeiten Marseilles ein<sup>111</sup>. Vielleicht erhoffte man sich einen ähnlichen Erfolg wie bei der Revolution von 1143 in Montpellier. Genua konnte daraufhin vizegräflichen Schutz für sich beanspruchen und war von allen Abgaben über 12 d. ian. in Marseille befreit.

Für die folgenden Jahrzehnte fehlen Quellen zu den Beziehungen zwischen Marseille und Genua. Schaubé spricht dennoch für die Zeit nach 1165 von »erbittertste[r] Feindschaft«<sup>112</sup>. Er mag die diversen Abkommen zwischen

S. 37, und dem folgend PÉRNAUD, *Histoire du commerce*, S. 182. Dazu SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 279; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 113.

<sup>108</sup> Zu Fréjus siehe SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 575. Verträge mit Hyères (Nr. XLI), Fos (Nr. XLII) und Fréjus (Nr. XLIII): BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 53–55.

<sup>109</sup> *Ibid.*, S. 56, Nr. XLIV.

<sup>110</sup> *Ibid.*, S. 56f., Nr. XLV, und mit einigen Fehlern bei MAS-LATRIE, *Traités, Dokumentenband*, S. 88f., Nr. 1; *ibid.*, *Textband*, S. 37.

<sup>111</sup> PÉRNAUD, *Essai*, S. 291, Nr. 1; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 573f.; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 105.

<sup>112</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 572; MAYER, *Marseilles Levantehandel*, S. 63.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Genua und den südfranzösischen Machthabern vor Augen gehabt haben, als er zu diesem Schluss kam. Wie schon zuvor intervenierte Genua wann immer möglich in lokalen Konflikten. Nach der Intervention 1143 in Montpellier und 1154 in Marseille verbündete sich Genua 1174 mit Graf Raimund V. von Toulouse<sup>113</sup>. In dem Vertrag stellte sich Genua auf die Seite der Grafen von Toulouse und bereitete einen Feldzug gegen die katalanischen Grafen der Provence vor. Die militärischen Streifzüge der Genuesen sollten, sofern die Ligurer mindestens zehn Galeeren schickten, nochmals durch 100 tolosanische Ritter verstärkt werden. Als Dank für die militärische Unterstützung durch die genuesischen Galeeren zur See, die freilich von Raimund V. noch extra bezahlt werden musste, sollte die Beute unter den Siegern verteilt werden. Die wichtigsten Punkte des Eventualvertrages lauteten wie folgt: Genua sollte Quartiere in Saint-Gilles und Arles erhalten sowie Marseille und Hyères als uneingeschränkten Besitz bekommen, des Weiteren die Hälfte aller Orte, die an der unteren Rhone oder zwischen Monaco und Arles gelegen waren, samt den Salinen von Bouc. Mit Marseille sollte es frei nach Belieben verfahren dürfen (*pro utilitate vestra ipsam habere et possidere et quicquid volueritis facere debeatis*). Sobald die militärischen Operationen erfolgreich beendet wurden, wollte sich der Graf dafür einsetzen, das Bistum Nizza zu einem Suffraganbistum von Genua zu degradieren. Dazu kommen noch weitreichende Gerichts- und Handelsprivilegien. Nachdem der Feldzug 1174 verschoben werden musste, brachten auch Nachverhandlungen 1175 keinen Erfolg. Der allzu ehrgeizige Plan konnte allerdings nicht in die Tat umgesetzt werden und sämtliche genuesische Bemühungen, noch weitere Alliierte gegen die südfranzösischen Konkurrenten zu finden, waren von keinem nennenswerten Erfolg gekrönt<sup>114</sup>.

#### 3.2.5 Handelsbeziehungen zwischen Genua und Südfrankreich

Für das späte 12. und frühe 13. Jahrhundert konnte Pernoud in ihren Auswertungen genuesischer Notariatsakten dennoch wirtschaftliche Beziehungen zwischen Genua und Marseille belegen. Die Partnerschaften waren so weit herkömmlich, dass es regelmäßige Handelsbeziehungen zwischen beiden Städten gab – also Kaufleute aus Marseille Schiffe, Waren und Güter Genuesen anvertrauten und umgekehrt. 1191 vermieteten Otto Galafinus und seine Gesellschafter in Genua ein Schiff mit 32 Mann Besatzung an ein Konsortium von Kaufleu-

<sup>113</sup> BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 296–399, Nr. CCCX; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 114f.

<sup>114</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 573–575.

ten, damit diese nach Montpellier und Marseille reisen konnten<sup>115</sup>. 1198 erhielt Baldoinus de Crista eine Commenda in Höhe von 26 d ian., um über Marseille in Nordafrika Handel zu treiben (*causa mercandi in Garbo*)<sup>116</sup>. Weitere Commendae und Seedarlehensverträge belegen die wirtschaftliche Attraktivität Marseilles für Genuesen, welche die Stadt besonders für den Kurzstreckenhandel mit Südfrankreich und dem Handel mit Nordafrika als Zwischenstopp favorisierten<sup>117</sup>.

Es scheint, als ob die aktiv gegen Marseille gerichtete Politik Genuas weniger die fehlenden Handelsbeziehungen zwischen beiden Städten belegt, sondern vielmehr die Marseiller Konkurrenz im westlichen Mittelmeer offenbart. Dass genuesische Schiffe sich teilweise provenzalischer Hafenstädte bedienten, ist hinlänglich bekannt. 1175 gestanden die Konsuln von Genua dem Erzbischof zu, von jedem über das offene Meer nach Genua kommenden Schiff den Zehnten zu erheben, selbst wenn es vorher einen anderen Hafen zwischen der Ebromündung und Genua anlaufen sollte<sup>118</sup>. Folglich muss es auch für genuesische Kaufleute wie den oben genannten Baldoinus de Crista ökonomischer gewesen sein, den Handel mit Nordafrika über Marseille abzuwickeln statt über Genua selbst. Ganz offensichtlich mussten sich selbst so große Hafenstädte wie Genua des Konkurrenzdrucks anderer Hafenstädte erwehren, was freilich kaum ohne Hilfe der herrschenden Dynastien möglich war. Die kriegerischen Konflikte zwischen der Provence und Toulouse wurden 1176 beigelegt und somit auch die Chance Genuas, seine aktive Schaukelpolitik zwischen dem Grafen von Toulouse und dem Grafen der Provence weiter zu betreiben<sup>119</sup>. Somit konnten sich die Häfen wie Marseille, aber auch Hyères oder Nizza vorerst ihren Platz im Mittelmeerhandel sichern, wenngleich dies eine stärkere Arbeitsteilung der südfranzösischen Städte untereinander voraussetzte.

Mit Marseille schloss Genua 1203 und 1211 weitere Verträge, die immer noch darauf abzielten, die Provenzalen vom Handel auszuschließen. Bezeichnend sind die protektionistischen Klauseln in beiden Verträgen, die den Abschluss weiter südfranzösischer Landstriche vom – zumindest direkten – Handel bedeutete. Am 18. Dezember 1203 schloss der Vizegraf von Marseille, Hugo

115 PERNOUD, Essai, S. 312, Nr. 1.

116 Ibid., Nr. 2.

117 Ibid., S. 312–315, Nr. 3–10.

118 SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 575; MAYER, Marseilles Levantehandel, S. 64; KÖHLER, Aufbruch in den Osten, S. 116.

119 Der Frieden hielt bis 1185. DE VIC, VAISSÈTE (Hg.), Histoire générale, Bd. 6, S. 68; PERNOUD, Histoire du commerce, S. 186.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

von Baux, im Namen aller Vizegrafen und der Stadt Marseille mit Genua ein Abkommen, das den Handel strikt ordnete<sup>120</sup>.

Als wichtigste Punkte galten folgende Regulierungen: Genua stellte die Bürger Marseilles und deren Güter zwischen Monaco und Porto Venere unter seinen Schutz – wiederum ein Beispiel für die weitreichende Einflussosphäre der italienischen Hafenstadt. Marseille sollte dafür im Gegenzug keinen Frieden mit den Pisanern anstreben, tatkräftig auf Seiten der Genuesen mitkämpfen und sich an allen militärischen Operationen beteiligen, außer diese würden sich gegen die Untertanen des Königs von Aragon, des Grafen der Provence, der Herren von Marseille, Montpellier oder Saint-Gilles richten. Zusätzlich war es Marseille verboten, während der Vertragsdauer über das offene Meer in islamische Länder zu segeln (*in terra Sarracenorum*) oder jemanden aus Burgund, Frankreich, der Lombardei, dem Gebiet östlich der Rhone (bis zur Lombardei), Cahors und Figeac auf seinen Schiffen zu transportieren. Der Vertrag zielte also auf den Ausschluss der Marseiller Kaufleute aus dem Fern- und Transithandel ab, indem der Handel mit der islamischen Welt unterbunden und Marseilles Rolle als Stapelplatz angegriffen wurde. Indirekt erfahren wir aber auch, wer in Marseille Handel trieb: hauptsächlich Kaufleute aus Norditalien und Südfrankreich. Das Schwergewicht des südfranzösischen Handels hat sich sicherlich in diesem schlechter dokumentierten Lokalhandel abgespielt, den Genua nun so rigoros zu unterbinden versuchte.

Genau diese wirtschaftlichen Verbindungen innerhalb Südfrankreichs blieben Anlass weiterer Konflikte. Genua war bemüht, seine Vormachstellung in Südfrankreich weiter auszubauen und durch diplomatische Aktionen zu verfestigen. Dazu zählten die Friedens- und Handelsverträge mit den Städten Marseille, Arles, Fos, Hyères, Antibes, Saint-Gilles, Narbonne und der Messestadt Fréjus<sup>121</sup>.

Besonders ein weiterer Vertrag mit Fréjus von 1190 zeigt das wirtschaftliche Interesse der Genuesen an der Provence<sup>122</sup>. Genua wurde von Bischof Florus von Fréjus mit Sonderrechten und einer konsularischen Vertretung auf den dortigen Messen ausgestattet<sup>123</sup>. Die Genuesen und alle aus deren Einflussbereich hatten pro Schiff, das entlang der Küste fuhr (*per navigium pro ripatico*), lediglich 12 d als Abgabe zu entrichten, zuzüglich einer Sondersteuer auf Tuche

<sup>120</sup> PernoUD, Essai, S. 295–303, Nr. IV; Dies., Histoire du commerce, S. 187; KöHLER, Aufbruch in den Osten, S. 147–149.

<sup>121</sup> Zu Arles und Narbonne siehe Kap. 3.2.2, 3.2.3 und 3.2.4. Zu Saint-Gilles siehe SchAUbe, Handelsgeschichte, S. 591.

<sup>122</sup> Vertrag vom 22.7.1190. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), Historiae patriae Monumenta, Bd. 7, S. 360–362, Nr. CCCLXXVI.

<sup>123</sup> COMBES, Les foires en Languedoc, S. 234f.; SchAUbe, Handelsgeschichte, S. 576f.



bei der Messe von Saint-Raphaël. Der Wiederverkauf von Waren war verboten, davon ausgenommen waren nur alltägliche Güter (*exceptis que ad quotidianum et necessium usum pertinent*) wie Brot, Wein, Fleisch, Fisch und Salz. Für den auf den Messen vorherrschenden Tuchhandel und die Bemessung des Umfangs der Ware sowie für das Wiegen wurden jeweils zwei Mal zwei Amtmänner bestellt. Der Bischof bestimmte einen Provenzalen und die Genuesen einen Landsmann, die dann als Zweierkollegium diese Aufgaben übernahmen. Deren Pflicht war es, festzustellen, aus wie viel Stücken jeder Ballen Tuch unterschiedlicher Provenienz zu bestehen hatte, um Streitigkeiten vorzubeugen. Dort werden mehrere flandrische und nordfranzösische Tuchsorten, aber auch Tuche aus Figeac, Gourdon oder Limoges (*pannorum de Fisac et de Cordono et de Limoginis*) genannt<sup>124</sup>. Deutlich wird hier die Bedeutung der Küstenschifffahrt, wie sie auch von Genua entlang der Küste praktiziert wurde. Als Güter werden Nahrungsmittel, auf deren Importe eine Metropole wie Genua angewiesen war, und Tuche für den Export genannt. Es bleibt festzuhalten, dass die Politik Genuas darauf abzielte, Marseille auch in diesem Lokalhandel auszuschalten und dessen Transithandel mit Kaufleuten aus dem Hinterland, wie dem Quercy und der Champagne, abzustellen. Seit Anfang des 13. Jahrhunderts kam es zu kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Genua und Marseille.

Von Streitigkeiten berichten zwei Briefe der Konsuln von Avignon an Genua aus dem Jahr 1208. Diesen vorangegangen waren Akte genuesischer Piraterie, die mehrere Kaufleute aus Avignon geschädigt haben<sup>125</sup>. Obwohl Avignon mit Genua verbündet war, gab es avignonensische Kollateralschäden bei militärischen Auseinandersetzungen zwischen Marseille und Genua. 1208 oder davor wurden zwei Schiffe aus Avignon, die *Oliva* und die *Sanctus Marte*, von den Genuesen aufgebracht und mehrere Kaufleute aus Avignon (Bertrandus Formages, Bertrandus de Brianzone, Aoinus, Iohannes Duscus, Iohannes Pesegia) in Höhe von 228 l rc. geschädigt, weshalb die Konsuln von Avignon eine Wiedergutmachung verlangten<sup>126</sup>. Möglicherweise handelten auf den Schiffen auch Kaufleute aus Marseille oder die Schiffe fuhren entgegen den Regulierungen von 1203 über das offene Meer nach Osten, weswegen sie gekapert wurden. Bei dem Schiff *Oliva* könnte es sich um die gleiche *navis de Oliva* handeln, die 1210 von Marseille nach Akkon segelte<sup>127</sup>.

<sup>124</sup> Ibid. Vertragsklauseln unter Aufzählung der diversen Tuchsorten dort ausführlich beschrieben.

<sup>125</sup> PÉRONOUD, *Histoire du commerce*, S. 188.

<sup>126</sup> Briefe ohne Tages- und Monatsdatum. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 541–543, Nr. CCCXCIIIf.

<sup>127</sup> Manduel, Nr. 3.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Im Dezember 1208 kam es dann zu einem Waffenstillstand zwischen Marseille und Genua bis zur Fastenzeit 1209. Die Vertragsparteien wollten gegenseitig zugefügte Schäden nach Klageerhalt binnen 15 Tagen abwickeln. Genua wies jedoch die Verantwortung für alle durch den »Grafen von Syrakus, die Kommune von Malta, den Herrn von Kreta und die durch Korsaren in der Nähe von Sizilien« entstandenen Schäden von sich – zweifellos handelte es sich dabei um genuesische Korsaren oder zumindest um von Genua geduldete Seeräuber<sup>128</sup>. Tatsächlich versuchte Genua den zunehmenden Handel Südfrankreichs mit Sizilien und dem östlichen Mittelmeerraum zu stören. Schon 1156 erklärte sich Wilhelm II. von Sizilien gegenüber Genua dazu bereit, keine Provenzalen in seinem Königreich zu dulden oder sizilianische Schiffe in die Provence zu schicken<sup>129</sup>.

Ein weiterer Vertrag 1211 sollte die Handelsbeziehungen zwischen beiden Metropolen wieder normalisieren. Der Vertrag wurde zwischen Vizegrav Hugo von Baux, stellvertretend für die Stadt Marseille, und Ramerius Cotta, Podesta von Genua, für die Dauer von 20 Jahren geschlossen<sup>130</sup>. Der Vertrag behandelt viele wohlbekannte Streitthemen und Regulierungen, deren wichtigste wie folgt lauten: Es gab wieder gegenseitige Zusicherungen von Schutz und Rechtssicherheit. Das Schutzversprechen von Seiten Genuas inkludierte nun explizit die Befriedung der Handelsrouten durch die Bewohner Maltas, Messinas und Syrakus', die gegen Marseille Kaperfahrten unternommen hatten. Rechtsstreitigkeiten sollten binnen einer Frist von 40 Tagen erledigt werden, bei internen Streitigkeiten von Marseiller Kaufleuten in Genua bzw. genuesischen Kaufleuten in Marseille sollte es den streitenden Parteien jeweils offenstehen, den Rechtsstreit vor Landsleuten auszutragen. Testamente verstorbener Landsleute des Vertragspartners sollten mit versiegelten Briefen und den entsprechenden Waren an dessen Heimatstadt übersendet werden, woraus sich eine größere Zahl von Marseiller bzw. genuesischen Kaufleuten in der jeweils anderen Stadt

<sup>128</sup> »[H]oc treuga non teneamur vobis pro comite siracuse neque comune malte et domino crete et hominibus eorum districtus neque pro cursalibus qui in siciliam morantur«, BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 540, Nr. CCCXCI; PERNOUD, *Histoire du commerce*, S. 188. Pernoud hat irrigerweise *siracuse* mit Sardinien übersetzt.

<sup>129</sup> Manduel, Nr. 1–3. In dem Zeitraum zwischen 1200 und 1210 scheinen Sizilien und Akkon bereits als Handelsorte auf. SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 142, 472 und 556f.; ABULAFIA, *The Two Italies*, S. 95 und 239; MAYER, *Marseilles Levantehandel*, S. 61; KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 106f.

<sup>130</sup> Gekürzte Fassung vom Vertrag vom 30.11.1211 bei PERNOUD, *Essai*, S. 295–303, Nr. III; SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 599f. Für die Schilderung wurde die Bestätigung des Vertrags von 1229 herangezogen. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 851–863, Nr. DCLXV.

ableiten lässt. Akten gegenseitiger Piraterie wollte man dadurch vorbeugen, dass jedes Schiff in Marseille bzw. Genua vor dem Auslaufen Sicherheiten stellen musste, um für etwaige Schäden der Piraterie zu haften. An sonstigen Abgaben sollten nur die üblichen Steuern und Zölle erhoben werden. Der Handel mit Muslimen war für beide Städte nur unter Einhaltung etwaiger Handelsverbote der jeweils anderen Stadt erlaubt. Marseille und Genua verpflichteten sich, die jeweiligen Feinde ihres Vertragspartners nicht zu unterstützen noch in ihren Gebieten entsprechende militärische Vorbereitungen zu dulden.

Weitere reziproke Verpflichtungen waren, dass weder Genua noch Marseille – bis auf einige Ausnahmen – Bürger der jeweils anderen Stadt in die eigene Bürgerschaft aufnehmen würden und genuesische bzw. Marseiller Schiffe keine Kaufleute oder Waren der jeweils anderen Stadt über das offene Meer transportieren durften<sup>131</sup>. Man verpflichtete sich gegenseitig dazu, keine Schiffe der anderen Stadt im eigenen Hafen aufnehmen zu wollen, es sei denn, dies wurde durch höhere Gewalt (Unwetter, Reparatur, Verproviantierung) verursacht. In diesem Falle sollte der Verkauf mitgebrachter Waren aber nur so weit gestattet sein, um das notwendige Geld für die Verpflegung der Besatzung und die Reparatur des Schiffes aufzubringen.

Die Mitnahme von fremden Kaufleuten war prinzipiell gestattet, doch sollte diese Klausel für Pisaner und Venezianer nur gültig sein, wenn Genua mit diesen Städten vertragliche, das heißt friedliche Beziehungen, unterhielt. Explizit ausgeschlossen von der Mitnahme auf Hochseeschiffen der Marseiller und Genuesen waren Kaufleute und Waren oder Geld aus England, Deutschland, Frankreich, Vienne, Cahors, Figeac, Montpellier, der Lombardei und der Toskana sowie aus dem Gebiet, das sich östlich der Rhone bis Italien erstreckt. Als Ausnahmen werden für beide Städte die Pisaner, freilich nur sofern es mit diesen friedliche Beziehungen gab, und vier namentlich genannte Personen aus Montpellier mit ihren Gütern (Petro de Montbeliardo, Guillelmo Conchis, Bernardo Petro, Guillelmo Bochetto) genannt<sup>132</sup>. Genua wurde zusätzlich noch die Mitnahme von Personen aus Lucca, der Lombardei sowie bestimmter privilegierter Personen erlaubt<sup>133</sup>. Sollten dennoch vom Handel ausgeschlossene Personen in Marseille oder Genua erscheinen, so sollten deren Waren mit 4 s pro l (20 Prozent) Aufschlag belegt werden.

<sup>131</sup> Die Regelungen betreffend Genua gelten immer für die Stadt selbst sowie das Gebiet zwischen Porto Venere und Monaco – was damals als genuesisches Einflussgebiet festgelegt wurde.

<sup>132</sup> PÉRONOUD, *Histoire du commerce*, S. 190. Diese vier durften nur Waren aus Montpellier oder von den Schiffen, auf denen sie fuhren, vertreiben.

<sup>133</sup> KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 150–152.

### 3.3 Handelsnetzwerke zwischen Südfrankreich und Norditalien

#### 3.3.1 Kleinräumige Handelsabläufe statt expandierender Machtansprüche

Durch die Verträge mit den italienischen Seestädten wurden die Handelsbeziehungen der südfranzösischen Städte zu Norditalien gefestigt. Marseille und Montpellier bauten im 12. Jahrhundert lediglich eine Stellung im Mittelmeerhandel aus, die sie bereits vorher hatten. Die Quellen liefern keinerlei Beweise dafür, dass Marseille und Montpellier Verfahren, Institutionen oder Handelsmethoden von Pisa und Genua übernommen hätten, die den Aufschwung ihres Handels direkt beeinflussten. Die traditionelle Strategie Genuas und Pisas, die eigenen Machtansprüche mit militärischen Mitteln durchzusetzen, verschloss sich für Marseille und Montpellier schon aufgrund der hohen Kosten einer derartigen auf Konflikt ausgelegten Politik.

Ordnen wir den Vertrag von 1211 in die wirtschaftlichen Entwicklungen des 13. Jahrhunderts ein, so offenbaren sich hier kleinräumige Handelsabläufe im westlichen Mittelmeerraum. Gerade die Küstenschifffahrt zwischen Genua und Südfrankreich hatte ein nicht zu unterschätzendes Volumen. Der Vertrag schien die wirtschaftliche Grundlage für den Handel zwischen Marseille und Genua zu stabilisieren<sup>134</sup>.

Gleichzeitig setzte Marseille auf den Ausbau seiner Stellung im Lokalhandel und expandierte auch Richtung Osten nach Ligurien. 1226 kam es zwischen Albenga in Ligurien und Marseille zu einem gegenseitigen Schutzvertrag, der bis Michaeli (29. September) 1227 gelten sollte<sup>135</sup>. Die beiden Städte gestanden sich gegenseitig freie Ein- und Ausreise ihrer Bürger samt Waren zu und garantierten für deren Sicherheit. Auch sollte ein Rechtsstreit zwischen Aicardus Cassolinus von Albenga und Guillermus Bocerio von Marseille beigelegt werden. Beide Parteien wurden aufgefordert, je zwei Notabeln (*probi homines*) zu benennen, die über die Streitfrage zwischen Aicardus und den Korallenfischern von Marseille zu entscheiden hatten (*super questione quem faciunt coraillatores Massilie et homines Massilie a dicto Aycardo*)<sup>136</sup>. Weder über die genaue Streitsache noch über den Ausgang wissen wir Bescheid. Pernoud hat vermutet, dass das endgültige Urteil in der Streitsache 1229 dem Podesta von Genua, Jacobus

<sup>134</sup> Zu den wenigen bekannten Stör-Zwischenfällen im Handel siehe SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 601.

<sup>135</sup> Vertrag vom 21.5.1226. PERNOUD, Essai, S. 303f., Nr. IV.

<sup>136</sup> Weitreichende Zugeständnisse für das Korallenfischen erhielten die Marseiller Korallentaucher auch am 28. Juni 1254 in Sardinien, *ibid.*, S. 310f., Nr. VII.

de Baudoini, übertragen wurde<sup>137</sup>. Das würde eventuell auch erklären, warum beide Dokumente heute im Staatsarchiv in Genua und nicht im Stadtarchiv von Marseille liegen. Jedenfalls baute Marseille seine Handelspolitik entlang der Küste zusehends Richtung Osten aus und versuchte seinen Einfluss weiter zu verstärken.

Mit Genua wurde der Vertrag von 1211 noch vor Ende der zwanzigjährigen Laufzeit 1229 erneuert und geringfügig erweitert<sup>138</sup>. Zu den wichtigsten Ergänzungen gehörte, dass man die friedlichen Beziehungen zu Pisa von bestehenden Verträgen mit der Stadt abhängig machen wollte und dass es im Kriegsfall zu keinen separaten Friedensschlüssen kommen durfte. Zur Liste der vom Handel ausgeschlossenen Nationen kamen noch Gaeta sowie jene rebellierenden Bürger Marseilles, die das 1229 etablierte Marseiller Stadtregime nicht anerkannten<sup>139</sup>. Die friedlichen Beziehungen zu Genua sollten, abgesehen von kleineren Vorfällen der Piraterie, im 13. Jahrhundert andauern und der Friedensvertrag wurde 1251 ein weiteres Mal erneuert<sup>140</sup>. Bei den folgenden militärischen Konflikten zwischen Pisa und Genua erklärte sich Marseille für neutral, wengleich die Beziehungen zu Pisa immer noch intensiver und auch freundschaftlicher Natur waren<sup>141</sup>.

Die zahlreichen Konflikte, die aktenkundig wurden, belegen die Normalität umfangreicher Handelsbeziehungen zwischen Genua und den südfranzösischen Städten. Die Abkommen zwischen Marseille und Genua von 1211, 1229 und 1251 zeigen, welcher Art diese permanenten wirtschaftlichen Beziehungen waren.

Von besonderer Bedeutung war der Kurzstreckenhandel entlang der Rhone und der Mittelmeerküste. Dabei waren drei Handelsgüter von besonde-

<sup>137</sup> Erklärung der Stadt Marseille, das Urteil des Podestas von Genua anzuerkennen, *ibid.*, 304f., Nr. V; PÉRONOUD, *Histoire du commerce*, S. 197.

<sup>138</sup> Vertrag vom 7.5.1229. BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 851–863, Nr. DCLXV.

<sup>139</sup> Marseille lag Anfang des 13. Jahrhunderts mit dem Graf Raimund Berengar V. der Provence und Kaiser Friedrich II. in offener Feindschaft. Die als *mascarats* bekannten Parteigänger des Grafen in der Stadt opponierten offen gegen das Konsulatsregime. BOURILLY, *Essai*, S. 81–123.

<sup>140</sup> BAUDI DI VESME u. a. (Hg.), *Historiae patriae Monumenta*, Bd. 7, S. 1122–1137, Nr. DCCCXXVI. Dazu PÉRONOUD, *Histoire du commerce*, S. 193; Édouard BARATIER, *Les relations commerciales entre la Provence et la Ligurie au bas Moyen Âge*, in: *Provence historique* 14 (1964), S. 149. Dort mit einem Ausblick auf das 14. und 15. Jahrhundert.

<sup>141</sup> SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 601f. Bezeichnend ist etwa die gemeinsame Parteinahme Pisas und Marseilles 1256 im Interregnum für Alfons X. von Kastilien. KÖHLER, *Aufbruch in den Osten*, S. 73.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

rer Bedeutung: Getreide (und allgemein Nahrungsmittel), Salz und Leinen<sup>142</sup>. Ergänzt wurden diese Produkte durch Handelsgüter wie Korallen, Gemüse oder Salzfisch. Genua bezog einen Teil seiner Nahrungsmittel und des Salzes aus der Provence, vor allem dem fruchtbaren Hinterland um Arles<sup>143</sup>. Dabei bestätigt sich das schon gewonnene Bild des Salzhandels, nämlich dass die Genuesen besonders im Großhandel und mit großen Schiffen (*nefs*) im Handel mit Massengütern tätig waren<sup>144</sup>. Der lokale Zwischenhandel hingegen lag häufig in den Händen provenzalischer Kaufleute, die kleinere Schiffe verwendeten. Diese Form des Handels war bis zum 15. Jahrhundert bedeutend<sup>145</sup>. Der genuesische Handel entlang der Rhone und mit den südfranzösischen Küstenstädten ging erst im 14. Jahrhundert aufgrund des zunehmenden atlantischen Handels merklich zurück<sup>146</sup>.

#### 3.3.2 Die Küstenschifffahrt zwischen Südfrankreich und Norditalien

Im 13. Jahrhundert war die südfranzösische Küste eine viel befahrene Strecke. Es ist vor allem das Gebiet zwischen Monaco und Porto Venere, wo sich die lukrative Küstenschifffahrt abspielte (Karte 3). Auch durch Quellen aus Marseille wird dieses Bild bestätigt<sup>147</sup>.

So war der Marseiller Bürger und Reeder Bernardus de Tarascone im Handel zwischen Marseille und Genua tätig. 1248 transportierte er auf seiner Galeere Bonaventura eine größere Ladung nordafrikanischer Wolle (*XXXII fascia boudronorum*) für die Geldwechsler Rainerius Rollandus und Dulcianus de Sancto Victore von Marseille nach Genua und verlangte dafür 26 l und 10 s mm.<sup>148</sup> Bei besagtem Transportvertrag übernahm Bernardus das Risiko (*promitens vobis per stipulacionem vos conservare indemnes de resego isto*) und versprach die Haftung für eventuell entstandene Schäden zu übernehmen, falls

<sup>142</sup> BARATIER, *Les relations*, S. 155–158. Für eine Rekonstruktion des Handels zwischen Marseille und Genua aufbauend auf genuesischen Notariatsakten aus dem 15. Jahrhundert siehe Jacques HEERS, *Gênes au xv<sup>e</sup> siècle. Activités économiques et problèmes sociaux*, Paris 1961.

<sup>143</sup> STOUFF, *Les relations d'Arles*.

<sup>144</sup> BARATIER, *Les relations*, S. 152–160.

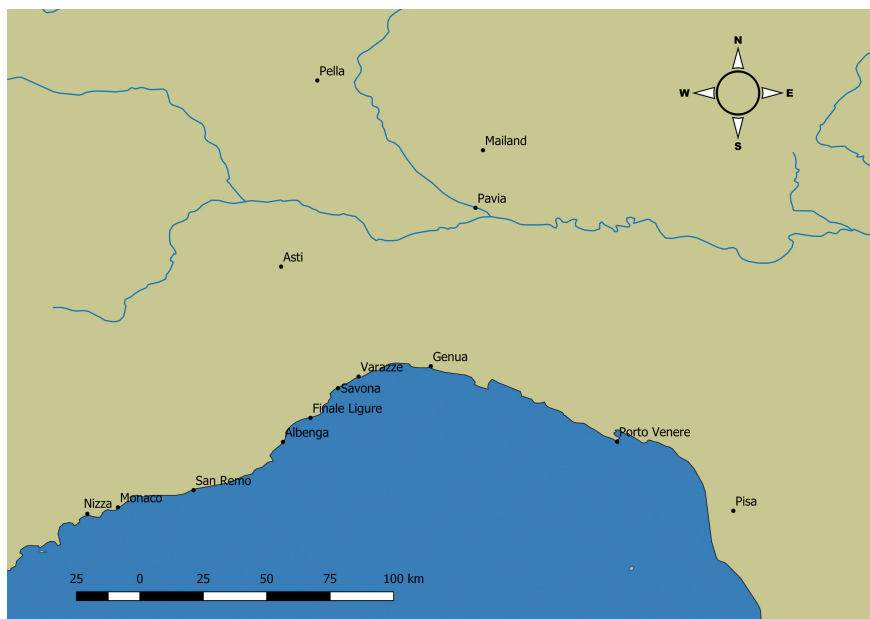
<sup>145</sup> DAZU DERS, RAYNAUD, *Histoire du commerce*.

<sup>146</sup> BARATIER, *Les relations*, S. 160–163.

<sup>147</sup> PERNOUD, *Histoire du commerce*, S. 180–207.

<sup>148</sup> Amalric, Nr. 533. Dazu SCHAUBE, *Handelsgeschichte*, S. 602. Zum Handel dieser nordafrikanischen Wolle in Genua: VALÉRIAN, *Bougie*, S. 397.

### 3.3 Handelsnetzwerke zwischen Südfrankreich und Norditalien



**Karte 3.** Der Küstenverlauf zwischen Südfrankreich und Norditalien.

er gezwungen würde, bereits in Finale Ligure (*apud Finare*) seine Ladung zu löschen.

Die Bonaventura des Bernardus wird wiederholt in der Imbreviatur genannt und war das Ziel mehrerer Commendaverträge, wo moderate Summen in Rohprodukte, Wolle oder Leinen aus der Barabarie (Nordafrika) investiert wurden<sup>149</sup>. In zwei Fällen wurde Marseiller Münze in Silber angelegt, um damit in Genua zu handeln<sup>150</sup>. In einem weiteren Vertrag erhielt der Marseiller Bürger Arnaudus Salvator von einer Gesellschaft insgesamt 100 l in Marseiller Währung, um in Genua, oder wo sonst die Bonaventura anlegen würde, ein Schiff oder kleines Boot für den Küstenverkehr zu kaufen (*causa emendi navem seu lignum*), dessen Anteile entsprechend der Investitionen auf die Partner aufgeteilt werden sollten<sup>151</sup>.

Auch Jacobus de Lavania investierte für Willelmus de Cadeneto aus Marseille in Genua Geld. Er legte eine Commenda in Höhe von 125 l mm. in Schiffsanteilen an und kaufte dafür ein Sechstel des kleinen Schiffes (*bucio nave*) Sanctus Launardus, dessen Miteigentümer Hugo de Quillano und Willelmus de

<sup>149</sup> Amalric, Nr. 397, 471, 505f.

<sup>150</sup> Ibid., Nr. 537f.

<sup>151</sup> Ibid., Nr. 512.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Sancto Siro waren, sowie einen von 33 Anteilen des Schiffes (*nave*) Sancta Agnes, das Bonusvasallus de Castello und seinen Partnern gehörte<sup>152</sup>. In weiteren Verträgen wurden kleine Summen zwischen 8 und 32 l in mehrere andere Schiffe nach Genua investiert. Auch erfahren wir von zwei Rudern, die von Marseille nach Genua verkauft wurden<sup>153</sup>.

Neben dem Warenverkehr war Genua natürlich als Finanzplatz ein attraktives Ziel von Investitionen<sup>154</sup>. Bei Amalric wurden nicht weniger als zwölf Wechsel bzw. Zahlungsversprechen auf Genua gezogen<sup>155</sup>. Die meisten Wechsel haben ein deutlich höheres Geldvolumen als die Investitionen im Handel und bewegen sich zwischen 23 und 265 l mm. In den Finanzgeschäften waren in Marseille deutlich mehr Italiener – vor allem aus der Toskana und Ligurien – tätig als im Handel.

Im Handel mit Genua begegnet uns der *vectuarius* Othonus Angossola, der im Transportgeschäft zwischen Marseille und den Champagnemessen tätig war<sup>156</sup>. Dieser Geschäftsmann aus Piacenza pflegte enge Beziehungen zu seinen Landsleuten und war auch auf dem Finanzmarkt in Genua tätig<sup>157</sup>. 1248 stellte er einen Wechsel für den Marseiller Augerius Vaidenueg aus, der in Marseille oder nach Wunsch auch an einen Bevollmächtigten in Genua ausgezahlt werden konnte<sup>158</sup>. Die Angossola waren eine der führenden Familien in Piacenza. Othon Angossola verband in Marseille, eventuell als Mitglied eines größeren Familienbetriebes, gleich mehrere Handelsnetzwerke, indem er (Finanz-) Geschäfte in Bar-sur-Aube, Sizilien, Akkon, Genua und Marseille abwickelte und darüber hinaus im Transportgewerbe zwischen Marseille und den Champagnemesse tätig war<sup>159</sup>. Somit hatte er Kenntnis verschiedener Märkte und Preisunterschiede. Seine Präsenz in Marseille dürfte zahlreiche Investitionen nach sich gezogen haben. Besonders norditalienische Kaufleute dürften eher geneigt gewesen sein, mit ihren Landsleuten in Marseille zu handeln.

152 Ibid., Nr. 991.

153 Ibid., Nr. 256, 495f., 669, 745.

154 Margaret W. HALL, Early Bankers in the Genoese Notarial Records, in: The Economic History Review 6/1 (1935), S. 73–79.

155 Amalric, Nr. 184, 249, 263, 416, 431, 484, 497, 508, 553, 669, 841, 873.

156 Die Placentiner waren schon im 12. Jahrhundert in Marseille tätig. SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 334–369; dazu grundlegend: RACINE, À Marseille en 1248, S. 221–223.

157 Amalric, Nr. 249, 553.

158 Ibid., Nr. 553.

159 RACINE, À Marseille en 1248, S. 223.



Wechsel wurden ebenso durch andere Kaufleute aus Norditalien von Marseille auf Genua gezogen<sup>160</sup>. So stellte Rainier Villani aus Piacenza in Marseille für einen Kaufmann aus Noli einen Wechsel über 130 l aus, zahlbar in Genua. Ein gewisser Guidalotus Guidi aus Siena stellte ebenfalls in Marseille einen Wechsel für einen Florentiner aus, wiederum zahlbar in Genua<sup>161</sup>. Norditalienische Kaufleute, aus Siena und Piacenza, aber auch aus Rom und Florenz, waren besonders häufig an Finanzgeschäften zwischen Genua und Marseille beteiligt<sup>162</sup>. Dabei hatte Marseille anscheinend auch große Anziehungskraft für ligurische Kaufleute, die sich im Sommer 1248 in der Stadt aufhielten. In einem Wechselgeschäft von 1248 erhielten die Kaufleute Willelmus Ruffus de Castelletto (aus dem Stadtteil Castelletto in Genua?), Oliverius Clericus und Nicholaus, Sohn des Milani de Portu Veneris (Porto Venere) von den beiden Placentinern Obertus Bagorotus und Petro Speronus einen Wechsel über 123 l, 6 s, 8 d melg., zahlbar in 200 l ian. in Genua 15 Tage nach sicherer Ankunft des Schiffes Sancta Crux samt Ladung<sup>163</sup>. Als Sicherheit für den Wechsel diente ein Teil der Ladung des kleinen Küstenschiffes (*lignum*), nämlich 15 *eminas* Getreide. Wieder scheint hier die Bedeutung kleiner Küstenschiffe, von Getreide als Handelsgut und von italienischem Kapital auf.

Darüber hinaus scheinen besonders Kaufleute Norditalien (Varazze, Finale Ligure, Porto Venere, Pella) mit mehreren Schiffen und Kaufleuten im Kartularium des Amalric 1248 auf<sup>164</sup>. Der Kaufmann Jacobus Corsus aus Varazze erhielt von einem Marseiller eine Commenda in Höhe von 8 l, 2 s, investiert in Alltagsgüter, die auf dem Schiff Sanctus Johannes nach Genua gebracht wurden<sup>165</sup>. Willelmus Musse de Pello bekam in Marseille von Senhorando de Belmosco de Pella, beide aus Pella (Provinz Novara), eine Commenda in Höhe von 14 l, 11 s melg. und 11 l mm., um über Land oder Wasser nach Genua zu reisen und dort Geschäfte zu tätigen<sup>166</sup>. Eine Kaufmannsfamilie aus Varazze, die Piola, war 1248 besonders intensiv im Handel mit Marseille engagiert. Petrus Piola aus Varazze brachte auf seinem kleinen Schiff (*lignum*) Sancta Crux Getreide von Marseille nach Genua<sup>167</sup>. Auf seinem Schiff fuhren mehrere norditalieni-

160 PERNOUD, Histoire du commerce, S. 196–202.

161 Amalric, Nr. 841, 873.

162 PERNOUD, Histoire du commerce, S. 201f.

163 Amalric, Nr. 508. Die Sancta Crux war mit Getreide beladen und gehörte dem Kaufmann Petrus Piola aus Varazze, wie aus Vertrag Nr. 263 hervorgeht.

164 SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 602f.

165 Amalric, Nr. 256.

166 Ibid., Nr. 371.

167 Ibid., Nr. 263, 508.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

sche Kaufleute mit, wie die oben genannten Willelmus Ruffus aus Castelletto, Oliverius Clericus, Nicholaus aus Porto Venere und Andreas de Romulo (San Remo?)<sup>168</sup>. Ein Teil der Ladung diente als Sicherheit für den Wechsel. Unter den Zeugen werden noch ein Jacobus de Piola und ein Tomasius de Piola genannt. Einige Wochen später vergab ein Johannes Piola gemeinsam mit seinen Landsleuten Matheus de Varagine und W. Bursse de Varagine an den Marseiller Bürger Raimundus Teuleria einen Wechsel über 90 l mm., zahlbar in Varazze acht Tage nach Ankunft der Barke des Imbertus Caucernerius. Eine Ladung Eisen diente dem Wechsel als Sicherheit<sup>169</sup>. Die schon genannte Barke des Imbertus war mit 24 Rudern ausgestattet und wurde von einem Konsortium von Kaufleuten aus Varazze – Matheus Manjavac, W. Burssa und wieder einmal Johannes Piola – für 100 s mm. und 20 s ian. angemietet, um von Marseille nach Varazze und retour zu fahren. Das Risiko der Fahrt lag zwischen Capite Corvi und Monaco bei den Schiffsmietern<sup>170</sup>.

Bei einem weiteren Chartervertrag, mit dem Willelmus Pisanus de Varagine und Pellegrino Castaneebone eine Barke mit 20 Rudern mieteten, findet sich dieselbe Klausel. Das ausgerüstete Schiff wurde für 6 l mm. vermietet, die Pächter verpflichteten sich darüber hinaus, einen bestimmten Mann des Schiffseigners (*homino tuo*, eventuell der Kapitän) für die Dauer der Fahrt nach Varazze oder wohin auch immer sie fahren würden, zu versorgen und das Schiff in Marseille zurückzugeben. Gegen alle Schäden, die durch irgendjemanden entstehen würden – ausgenommen durch die Bürger von Marseille – hafteten die Pächter mit 75 l mm.<sup>171</sup>

Diese kleineren Schiffe waren in den Häfen der Mittelmeerküste zwischen Südfrankreich und Ligurien vielbegehrte Investitions- und Handelsobjekte. 1248 bestätigte der Marseiller Geldwechsler Bernardus Gontardi dem Petrus Fulconus de Turribus und Hugonus Finaudus den Besitz von einem Achtel des

<sup>168</sup> BLANCARD (Hg.), Documents, Bd. 1, S. 373, gibt im Regest von Nr. 263 an, dass Andreas aus Rom ist. Das ist jedoch dem Vertrag, zumindest in der von Blancard wiedergegebenen Fassung, nicht zu entnehmen. Dem Namen nach war er aber auf alle Fälle Italiener.

<sup>169</sup> Amalric, Nr. 917. Bei dem Vertrag handelt es sich eigentlich um ein Seedarlehen, da Raimundus die Summe für 714 *gauneguis* Eisen nimmt. SCHAUBE, Handelsgeschichte, S. 602, Anm. 8.

<sup>170</sup> Amalric, Nr. 922.

<sup>171</sup> »[E]t dictam barcham cum omni sarcia et apparatu suo, que mihi tradideris in dicta barcha, reducere in posse tuo, apud Massiliam, absque impedimento Dei et maris, recipiens in me omne periculum et resegum dicte barche de omnibus personis, exceptis civibus Massilie; quod nisi dictam barcham in posse tuo reducerem ideo quod ablata esset vel detenta ab aliquibus personis, quod Deus avertat! Exceptis civibus Massilie, de quibus tibi non teneor«, *ibid.*, Nr. 656.

Schiffes (*bucio*), das er zuvor Willelmus de Pisanus de Varagine für 800 l ian. abgekauft hatte<sup>172</sup>. Ebenso erfahren wir von dem Verkauf des Schiffes Sanctus Nicolus für 600 l ian. von einem Konsortium von Kaufleuten aus Varazze (Hugo Salavage de Varagine, Baldus, Sohn des Marcelli de Varagine, Fredercius Cavanhus und Hugo) an den Marseiller Geldwechsler Bernardus Gontardus, an Berengarius Boneti, *draperius*, Willelmus de Submidrio, Willelmus de Opera und Raimundus de Luperiis<sup>173</sup>.

Der Handel von Kaufleuten aus Varazze, Pella oder Porto Venere ähnelte jenem der Provenzalen. Sie waren im westlichen Mittelmeer besonders in der Küstenschiffahrt zwischen Marseille, Genua und den vorgelagerten Küsteninseln tätig.

Ein derartiges Geschäft, das in Marseille abgeschlossen wurde, war die Fahrt der Galeere Negreta von Marseille nach Sardinien und zurück. Filionus de Finari, aus dem heutigen Finale Ligure, vermietete ein Fünftel seines Schiffes an Guifridus de Sacere, Brunamonte und Benevenuto de Luca, Gandulfo de Iscla und Bressono Manco<sup>174</sup>. Die Kaufleute charterten jeweils zwischen 27 und 74 Quintal (*quintalia*, Zentner) Frachtraum für sich. Das Schiff wurde mitsamt Ausrüstung und 35 Mann Besatzung gechartert und sollte von Marseille nach Porto Torres auf Sardinien oder zu einem anderen Hafen segeln. Als Fracht sollten je nach Übereinkunft mit den Kaufleuten deren eigene oder die Waren anderer Kaufleute transportiert werden. Von Sardinien wollte man dann wieder zurück nach Marseille oder direkt weiter nach Varazze segeln. Die Frachtgebühren für Fleisch, Käse und Wolle (*coriorum*) beliefen sich auf vier s ian. pro Einheit, der Transport anderer Waren sollte nach den üblichen Gebühren erfolgen. Die Negreta sollte am Sonntag nach Abschluss des Vertrags (25. März) innerhalb von 15 Tagen nach Sardinien in See stechen und dort wiederum 15 Tage nach Ankunft wieder ablegen. In einem weiteren Vertrag wurde ein anderes Fünftel des Schiffes an Guillaume Blanc vermietet, diesmal mit Finale Ligure als Zielort, das innerhalb einer Zusatzfrist von acht Tagen erreicht werden sollte<sup>175</sup>.

Der Handel Marseilles mit seinen östlichen ligurischen Nachbarn war vornehmlich ein Lokalhandel mit Massengütern und kein überregionaler Exporthandel über das offene Meer. Die Küstenschiffahrt östlich von Marseille wurde von kleinen Schiffen (*lignum, bucius, galea, barcha*) dominiert, die teilweise Provenzalen, teilweise Ligurern gehörten. Häufig war der Besitz dieser Schiffe

<sup>172</sup> Ibid., Nr. 750.

<sup>173</sup> Ibid., Nr. 752. Die Zahlungsmodalitäten wurden im Vertrag Nr. 753 festgeschrieben.

<sup>174</sup> Ibid., Nr. 167.

<sup>175</sup> Ibid., Nr. 181.

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

jedoch nicht auf Bürger einer einzigen Stadt beschränkt, sondern die Anteile konnten auch Kaufleuten oder Gesellschaften aus mehreren Städten gehören. Die wichtigsten Handelsgüter waren Getreide und Nahrungsmittel (Fleisch, Käse), Salz, Leder (teilweise aus Nordafrika) und Leinen.

Der Getreidehandel, der sicherlich einen Großteil des Frachtverkehrs ausgemacht hat, scheint im Quellenmaterial von Marseille für das 13. Jahrhundert nur indirekt auf. Wir erfahren von diesem Getreidehandel zwischen Provence und Ligurien nur, weil die Ladung der Schiffe teilweise als Sicherheit für schriftlich überlieferte Wechsel und Seedarlehen diente, die erhalten sind<sup>176</sup>. Die Transport- und Handelsverträge nennen einige Häfen zwischen Marseille und Genua; als Zielorte werden Nizza, Finale Ligure und Varazze genannt. Ausgangspunkt für viele dieser Fahrten war Marseille, das als Stapel- und Transithafen nicht nur Waren, sondern vor allem auch die Schiffe bereitstellte. Gerade diese lebendige Küstenschifffahrt, wie sie beispielsweise durch die Schiffe der Marseiller Reeder Bernardus de Tarascone und Bernardus Gontardi betrieben wurde, war ja explizit von den Restriktionen der Verträge zwischen Genua und Marseille aus den Jahren 1203, 1211, 1229 und 1251 ausgenommen. Denn verboten wurde ausdrücklich nur die direkte Schifffahrt von Marseiller Schiffen nach Genua *in pelagus*, also über das offene Meer. Die zahlreichen kleineren Schiffe, die von Hafen zu Hafen fuhren, waren davon nicht betroffen. Zuletzt bleibt noch festzuhalten, dass es definitiv mehr Italiener in Marseille gab als Südfranzosen in Genua. Besonders was Finanzinvestitionen betraf, zeigten sich die Italiener als äußerst expansiv und waren in allen wichtigen Messestädten zwischen der Mittelmeerküste und den Champagnemessen vertreten. Zweifelsohne beflügelte das italienische Kapital auch den Lokalhandel in Südfrankreich, etwa durch Investitionen in Schiffe oder den Lebensmittel- und Salzhandel<sup>177</sup>.

Es war dieser Handel entlang der ligurischen Küste, den Genua zu unterbinden bzw. zu kontrollieren suchte. Marseilles Fernhandel war im späten 12. Jahrhundert erst dabei, sich zu etablieren, aber die lokalen Handelsrouten zwischen Katalonien, den Balearen, Nordafrika und Ligurien wurden damals schon von provenzalischen Händlern dominiert. Die Versuche Genuas, den Handel der Provenzalen durch Diplomatie und militärische Operationen zu verbieten, scheiterten im späten 12. Jahrhundert. Als Folge konnte sich Marseille im Mittelmeerhandel neben Genua etablieren. Im 13. Jahrhundert handelten zahlreiche Genuesen in Marseille oder reisten auf Marseiller Schiffen entlang der Küste oder die Rhone aufwärts. Es kam zu Kooperationen zwischen ligurischen und provenzalischen Kaufleuten im Kurzstreckenhandel. Der Handel mit Nahrungsmitteln und Salz belegt die Bedeutung für den genuesischen Handel

<sup>176</sup> Ibid., Nr. 263, 508.

<sup>177</sup> BARATIER, Les relations.

in Südfrankreich. Die genuesischen Bemühungen, Marseille wirtschaftlich zu bekämpfen, sind, zumindest auf lokaler Ebene, gescheitert. Doch erst die erfolgreiche Politik Marseilles an der südfranzösischen Küste öffnete den Marseiller Kaufleuten die Tür zu größeren Handelsnetzwerken im Mittelmeerraum.

#### 3.3.3 Konkurrenz im Fernhandel, Kooperation im Kurzstreckenhandel

Die Beziehungen zwischen Genua und Pisa auf der einen und den südfranzösischen Seestädten auf der anderen Seite lassen sich nicht auf wirtschaftliche Konkurrenz reduzieren. Zwar zielte die Politik der italienischen Städte darauf ab, eine Vormachtstellung im westlichen Mittelmeer zu etablieren, diese beschränkte sich jedoch nur auf den Fernhandelssektor. Im Lokal- und Regionalhandel war man nicht nur zur wirtschaftlichen Kooperation mit den Südfrenzososen bereit, sondern sogar auf provenzalische Schiffe, Kaufleute, Waren und Märkte angewiesen. Ausdruck dieser Politik sind die mit den südfranzösischen Städten geschlossenen Abkommen. Die dort formulierten Beschränkungen betrafen hauptsächlich den Fernhandel mit der Levante bzw. das Fahren über das offene Meer.

Im Gegensatz dazu finden sich auf lokaler Ebene enge Kooperation zwischen italienischen und südfranzösischen, allen voran provenzalischen Kaufleuten, wie die Aktivitäten der Angossola oder eines Bernardus de Tarascone zeigen. Der Versuch, die Provenzalen von dem Fernhandel auszuschließen, war auf Dauer kontraproduktiv. Weder konnten die politischen Forderungen langfristig durchgesetzt noch die südfranzösischen Städte zur dauerhaften Anerkennung der italienischen Ansprüche im westlichen Mittelmeerraum gezwungen werden. Pisa erkannte den Vorteil wirtschaftlicher Kooperation zuerst, als es südfranzösische Kaufleute und Waren auf seinen Schiffen zuließ und transportierte.

Die Rivalität von Pisa und Genua im westlichen Mittelmeerraum führte zu einer Serie blutiger Auseinandersetzungen, an deren Ende die südfranzösischen Kaufleute das so entstandene Machtvakuum zu nutzen wussten. Zwar beteiligte sich keine der südfranzösischen Hafenstädte direkt am ersten Kreuzzug, allerdings waren sowohl Marseille als auch Montpellier im frühen 12. Jahrhundert in größere Handelsnetzwerke integriert. Der Fernhandel wurde zunächst noch über andere Städte oder Regionen – Genua, Pisa oder Sizilien – abgewickelt, die südfranzösischen Kaufleute waren aber bereit, den nächsten Schritt zu wagen. Dieser wurde in Form zunehmender Warenexporte über südfranzösische Stapelhäfen, die spätere Teilnahme an den Kreuzzügen und die Beteiligung an der Eroberung der Balearen getätigt. Die genuesischen und pisanischen Aktivitäten waren für den Aufschwung der südfranzösischen Handelsaktivitäten nur die

### 3. Die Beziehungen zwischen Norditalien und Südfrankreich

Begleitmusik, der eigentliche Anstoß dazu erfolgte durch die regionalen Handelsabläufe.