

Claire JUDGE DE LARIVIÈRE, *Naviguer, commercer, gouverner. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XVe–XVIe siècles)* (The Medieval Mediterranean 79) Leiden u. a. 2008, Brill, XII u. 361 S., Karten, ISBN 978-90-04-17072-8, EUR 119 bzw. USD 177. – Diese sorgfältig recherchierte, französische Diss. untersucht die Entwicklung des maritimen Großhandels Venedigs im Zeitraum nach der Hochblüte des der Serenissima eigenen Systems von Staatshandels-galeeren, denen die wertvolleren und leichteren Güter vorbehalten waren und die in Kriegszeiten für militärische Operationen requiriert wurden. Der bisher in der Historiographie toposgleich und nur in äußerster Kürze abgehandelte „Verfall“ dieses Systems, meist gleichgesetzt mit Niedergang, wird hier ausführlich aufgrund detaillierter und intensiver Quellenstudien untersucht. Die Studie referiert in einem ersten Teil die Arbeiten, die sich Aufbau und Funktionieren des Systems widmen und die Basis bilden für die Untersuchung der darauffolgenden Entwicklung in den Jahren 1495–1569. Dabei wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß eine Untersuchung der Formen und Modalitäten der Handelsschiffahrt im Zentrum steht und nicht die Analyse des Seehandels an sich. Der Erfolg des ma. Systems lag in der perfekten Zusammenarbeit von staatlichem und privatem Handel, die sich beide gegenseitig bedingten und in der Studie explizit nebeneinander analysiert werden. Der öffentliche, staatliche Seehandel wurde ausschließlich und in Monopolstellung vom venezianischen Patriziat betrieben, dessen Interessen mit denen des Staates deckungsgleich waren, während der private Handel allen offen stand. Die spezielle Bedeutung von „privat“ und „öffentlich“, die enge Verbindung von staatlichem und privatem Reichtum und Interessen, kurz von Staat und Patriziat, im Venedig des 15. Jh. werden dargelegt (S. 40–61). Mit Tabellen und Statistiken werden in der Folge der langsame Rückgang des Staatshandels der Galeeren aufgezeigt, Unterbrechungen analysiert, die zunehmende Deregulation und die Schwierigkeiten thematisiert und in den Kontext der europäischen Konjunktur und Politik gestellt. Eine prosopographische Studie bildet die Grundlage für die Analyse der wirtschaftlichen Praktiken der Beteiligten. Dabei werden die Investitionen der Patrizier und der von ihnen gebildeten Gesellschaften nach Höhe und Verteilung je Schiff und geographischer Destination betrachtet. Es zeigt sich, daß immer weniger Investoren immer mehr Kapital einbrachten, die Schiffsgesellschaften immer mehr dominierten und so die staatlichen Auflagen und die navigationstechnischen Notwendigkeiten in ihrem Interesse zu beeinflussen und sogar zu umgehen vermochten (S. 123–177). Das Gleichgewicht des Systems kam durcheinander, die Monopole wurden aufgeweicht, und die staatlichen Konvois machten immer mehr der privaten Schifffahrt Platz. Der Aufschwung der privaten Rundschiffe, die bald auch militärische Funktionen übernahmen, ist den größeren Freiheiten und der damit verbundenen Flexibilität zu verdanken, aber er ist auch im Zusammenhang mit den Türkenkriegen, der zunehmenden Piraterie, der wirtschaftlichen Konkurrenz und der Neuordnung des Handels nach den großen Entdeckungen zu sehen. Parallel dazu lief die gesellschaftliche Entwicklung, die zu einer Entsolidarisierung des Patriziats vom Staat und zur weitgehenden Abkehr von der aktiven Teilnahme am Seehandel führte. All diese Veränderungen bedeuteten jedoch keine Stagnation im Handel – zumindest bis 1570 –, sondern eine Verschiebung der Gewichte. Die eng an den Quellen gehaltene Untersuchung leistet einen wertvollen Beitrag