

**DIE ERSTE
DEUTSCHE HANDELSFAHRT
NACH INDIEN 1505/06**

**EIN UNTERNEHMEN DER WELSER,
FUGGER UND ANDERER AUGSBURGER
SOWIE NÜRNBERGER HÄUSER**

von

Franz Hümmerich

[München und Berlin 1922]

ISBN 978-3-95421-148-7
gänzlich durchgesehene und aktualisierte Neuauflage, 2018
minifanal
© Dirk Friedrich
Dorfstr. 57a, D-53125 Bonn

Covermotiv:
Karte des Arabischen Meeres, von Abraham Ortelius, 1597 ([wikimedia commons](#))

Die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien 1505/06

Franz Hümmerich und sein Werk (2018).....	5
Vorwort (1922).....	7
I.	
Der Indienhandel vor Entdeckung des Seewegs ums Kap.....	10
II.	
Aufnahme der Verbindungen süddeutscher Handelshäuser mit Lissabon.....	17
III.	
Die Vorbereitungen zur Indienfahrt.....	26
IV.	
Die Fahrt bis Quiloa.....	37
V.	
Von Quiloa bis Anjediva.....	47
VI.	
Anjediva, Onor, Cananor und der Portugiesenmord in Couläo.....	72
VII.	
Cochin und die Ladung der Schiffe.....	94
VIII.	
Heimfahrt und Ergebnisse.....	122
IX.	
Die Quellen.....	146

Franz Hümmerich und sein Werk (2018)

Der Autor: Johannes Franz Heinrich Hümmerich (1868-1931?) wurde im hessischen Bad Schwalbach geboren. Ab 1887 studierte er in Bonn und München Philologie und Geschichte und wurde an der philosophischen Fakultät der Universität München 1897 zum Doktor promoviert. Zu der Zeit war er als Gymnasialassistent tätig und hatte einige Jahre als Hauslehrer beim kaiserlichen deutschen Gesandten von Bray in Lissabon und Stockholm gearbeitet. Seine Dissertationsschrift trägt den Titel »Quellenuntersuchung zur ersten Indienfahrt des Vasco da Gama«.

Das Buch: Nachdem es Vasco da Gama 1497-1499 als Erstem gelungen war, Indien von Europa aus über den Seeweg zu erreichen und er seinem Heimatland Portugal somit die Tür zum damals hoch lukrativen Gewürzhandel aufgestoßen hatte, entsandte der portugiesische König Manuel I. ab 1500 jährlich mehrere Schiffe umfassende Verbände auf die Route um das Kap der Guten Hoffnung zu den großen Handelsplätzen des Indischen Ozeans. Der Auftrag der Seeleute war dabei neben dem Ankauf der Spezereien auch die militärische Durchsetzung und Sicherung des portugiesischen Einflusses in der Region und entlang der ostafrikanischen Küste.

Die 1505 entsandte Armada stand unter dem Kommando von Francisco de Almeida (ca. 1450-1510), dem neu ernannten »Vizekönig von Indien«. An der Fahrt nahmen auch zwei Deutsche teil: Balthasar Sprenger als Vertreter der finanziell an dem Unternehmen beteiligten deutschen Handelshäuser und der im Dienst des portugiesischen Königs stehende Hans Mayr. Beiden verdankt die Nachwelt deutschsprachige Berichte von der Reise.

Franz Hümmerich, der seine wissenschaftliche Tätigkeit häufig der Geschichte der portugiesischen Entdeckungen widmete, zeichnet in seiner 1922 erschienenen Untersuchung »Die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien 1505/06« anhand dieser deutschsprachigen und anderer Quellen die Geschichte der Fahrt nach. Er stellt die Akteure, die Route und die Handelsplätze vor und beschreibt die friedlichen Begegnungen und kriegerischen Auseinandersetzungen sowie die wirtschaftlichen und politischen Verhandlungen zwischen den Portugiesen und den Bewohnern der afrikanischen und indischen Küste. Das Buch ist auch heute noch ein wichtiges und informatives Werk für alle am Thema Interessierte, weshalb es nun in der vorliegenden gänzlich durchgesehenen Ausgabe neu herausgegeben wurde.

Vorwort (1922)

Die vorliegende Arbeit behandelt ein wagemutiges kaufmännisches Unternehmen der Welser, Fugger und anderer Augsburger sowie Nürnberger Häuser. Es ist die erste Handelsfahrt deutscher Kaufleute nach Indien, ein paar Jahre nach Entdeckung des Seewegs dorthin; es ist aber auch während der ganzen Dauer der portugiesischen Kolonialherrschaft im Osten das einzige deutsche Unternehmen dieser Art: als seit dem zweiten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts der Indienhandel und die Ausfuhr der Gewürze nach ihren neuen europäischen Stapelplätzen, Lissabon und Antwerpen, portugiesisches Kronmonopol wurde, ergab sich für die Kaufleute der Reichsstädte die Möglichkeit, mit beträchtlich geringerem Risiko dort einzukaufen. Schon das gibt der Reise von 1505/06 ein gewisses Interesse. Sie ist nun aber nicht etwa auf eigene Hand und selbständig von den deutschen Handelshäusern in die Wege geleitet worden, sondern die drei Schiffe, die sie im Verein mit einer Gruppe italienischer Kaufleute nach den Gewürzländern schickten, waren anscheinend alle in Portugal gechartert und fuhren als Teil einer portugiesischen Armada, die den ersten Vizekönig von Indien nach dem Osten trug, waren von Portugiesen geführt und mit Portugiesen bemannt, dem Oberkommando des Vizekönigs während der Reise bedingungslos unterstellt und für deren Dauer zur Beteiligung auch an kriegerischen Handlungen verpflichtet. So haben sie an all dem teilgehabt, was auf der ereignisreichen Fahrt zur Begründung und Sicherung der portugiesischen Handelsherrschaft im Indischen Ozean unternommen worden und selbst dem Agenten der deutschen Kaufherrn, Balthasar Sprenger, der die Reise mitgemacht und 1509 einen ausführlichen Bericht hat drucken lassen, weit wichtiger und interessanter erschienen ist als Mitteilungen über die äußerst bescheidene Rolle, die er in Erledigung sogar der kaufmännischen Angelegenheiten seiner Auftraggeber zu spielen in der Lage war. Berücksichtigt man dazu noch, dass in den portugiesischen Quellen von der Teilnahme der Deutschen gar nicht die Rede ist, so wird es verständlich erscheinen, wenn in der Darstellung der Ereignisse die Portugiesen im Vordergrund stehen. Andererseits ist aber auch nur durch Einblick in das gesamte Triebwerk einer portugiesischen Indienfahrt im beginnenden 16. Jahrhundert eine klare Vorstellung von dem Erleben der zwei Deutschen, deren Teilnahme an der Fahrt bezeugt ist, überhaupt zu gewinnen. Und für kaum eine andere Indienfahrt dieser Zeit fließen nun die Quellen erster Hand so reich und ungetrübt wie für die des Vizekönigs Francisco de Almeida, von keiner lässt sich ein so farbiges und lebensvolles Bild aus Berichten von Teilnehmern, darunter Männern in führender Stellung, gewinnen. So schien eine Monographie lohnend, die das deutsche Unternehmen auf einem

reicheren Hintergrund zur Darstellung brächte. Eine solche gibt es bisher nicht. Soweit das deutsche Handelsunternehmen als solches in Betracht kommt, sind die entscheidenden Tatsachen auf Grund des hier leider nur spärlichen Materials von Konrad Haebler ermittelt und in dem Werke »Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter«, Leipzig 1903, S. 7-26 einwandfrei dargestellt. Das in kommerzieller Beziehung dort gewonnene Bild konnte um Einzelzüge bereichert werden, in allem Wesentlichen war es abschließend. Anders, was den Verlauf der Fahrt betrifft. Hier war im Rahmen von Haeblers Buch nur für das Allerwichtigste Raum. Für die ausführlichere Darstellung Friedrich Kunstmans in der Akademie-Abhandlung »Die Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien«, München 1861, stand das einschlägige reiche Material des portugiesischen Nationalarchivs der Torre do Tombo, wie es heute in den sechs bisher erschienenen Bänden der Lissabonner Akademie-Ausgabe der »Cartas de Affonso de Albuquerque« und in der Urkundensammlung »Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo« vorliegt, noch nicht zur Verfügung; im übrigen ist sie vergriffen.

Die kritischen Grundlagen der vorliegenden Monographie sind, soweit sie auf die zwei echten, deutschen Berichte Balthasar Sprengers und einen ebenfalls deutschen Geschäftsbrief aus Lissabon, geschrieben nach dem 22. Mai und vor 3. Juni 1506, bzw. auf eine durch deutsche Vermittlung auf uns gekommene portugiesische Quelle erster Hand gegründet werden muss, von mir selbst in einer größeren Arbeit gelegt, die unter dem Titel »Quellen und Untersuchungen zur Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien 1505/06« in den Abhandlungen der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, philosophisch-philologische und historische Klasse, XXX. Bd., München 1918, als dritte Abhandlung (153 S., 4^o) erschienen ist. Sie enthält außer Untersuchungen über die genannten Reiseberichte, besonders die Sprengers, revidierte, mit fortlaufendem Kommentar versehene Texte derselben – zu dem portugiesischen Bericht auch Übersetzung – und ist im folgenden in der Abkürzung Q. U. vielfach zitiert. Die Oberlieferung der Reise bei den portugiesischen Historikern des 16. Jahrhunderts ist in ausgedehntem Maße schon dort in den Erläuterungen herangezogen und kritisch beleuchtet. Seitdem hat das Kriegsende mir ermöglicht, alte Beziehungen zu Portugal wieder aufzunehmen und neue zu knüpfen und so für die darstellende Behandlung des Stoffes archivalisches Material heranzuziehen, das mir während der Kriegsjahre unzugänglich war, vor allem eine Reihe Dokumente aus den »Cartas de Affonso de Albuquerque« und einen in der Torre do Tombo in Lissabon erhaltenen, noch unveröffentlichten Bericht Almeidas vom 16. Dezember 1505 aus Cochin. Aus diesen neuen Quellen ergaben sich nicht nur Berichtigungen der Darstellung der

Chronisten in dieser und jener Einzelheit, nicht nur neue Tatsachen konnten daraus gewonnen werden, wertvoller war, dass die Fülle des Stoffes sich zu einem Gesamtbilde zusammenschloss, das neben dem Besonderen, nur dieser Reise Eigenen die typischen Züge einer portugiesischen Indienfahrt des beginnenden 16. Jahrhunderts mit dem Hintergrunde der geographischen und kulturellen Verhältnisse der auf der Fahrt berührten Gebiete aufwies.

In einem etwas wesentlicheren Punkte hat die erneute Durcharbeitung des gesamten Stoffes mich gegenüber der früheren Abhandlung zu einer anderen Auffassung geführt. Ich glaube nicht mehr mit Schmeller, dass der in der Valentin-Ferdinand-Handschrift der Bayerischen Staatsbibliothek in München erhaltene portugiesische Reisebericht von dem Schiffe »Rafael« den in der Überschrift genannten Deutschen Hans Mayr zum Verfasser hatte (Näheres darüber s. Kapitel IX); wenn trotzdem im folgenden der Bericht an einzelnen Stellen nach ihm genannt wird, so mag das Bedürfnis der Kürze im Ausdruck es entschuldigen; übrigens hat Hans Mayr das Exemplar des Berichtes, das Valentin Ferdinand vorlag, vermutlich wenigstens geschrieben, wenn er auch nicht der Verfasser war.

Beim Abschluss des Buches ist es mir ein Bedürfnis, aufrichtigen Dank noch allen denen auszusprechen, die zu seinem Zustandekommen beigetragen haben, vor allem der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, die mir früher die Veröffentlichung der »Quellen und Untersuchungen« durch Aufnahme in ihre Abhandlungen ermöglicht und nun auch die Drucklegung der gegenwärtigen Arbeit durch einen Zuschuss zu den Druckkosten gefördert hat; insbesondere bin ich hier Herrn Geheimrat Professor Dr. Geiger zu Dank verpflichtet für das freundliche Interesse, das er meiner Arbeit entgegengebracht hat. Dankbar gedenke ich auch der jederzeit hilfsbereiten Freunde in Portugal, der Professoren an der Universität Coimbra Frau Dr. Carolina Michaëlis de Vasconcelos und Herrn Dr. Luciano Pereira da Silva, sowie des Herrn Pedro de Azevedo, Archivars der Torre do Tombo in Lissabon, dessen Liebenswürdigkeit ich die Abschrift des Berichtes des Vizekönigs vom Dezember 1505 verdanke.

Ingolstadt, im November 1922.

Franz Hümmerich

I.

Der Indienhandel vor Entdeckung des Seewegs ums Kap¹

Der Handelsverkehr zwischen der Mittelmeerwelt und den Süd- und südostasiatischen Ursprungsländern der Gewürze und Drogen, der Perlen und edlen Steine beginnt früh. Begünstigt haben ihn einerseits die zwei großen parallelen Erdspalten, die sich, ihm die Wege weisend, in der Richtung Südost gegen Nordwest vom Indischen Ozean durch den Persischen Meerbusen nach dem Quellgebiet des Euphrat und Tigris und durchs Rote Meer zur Landenge von Sues hinziehen, andererseits, insofern er Seehandel war, die atmosphärischen Erscheinungen der im Indischen Ozean zwischen Äquator und Südküsten Asiens halbjährlich wechselnden Monsunwinde, die einen ozeanischen Völkerverkehr schon zu Zeiten ermöglichten, wo die Seefahrer ihr Leben und ihre Ladung noch gebrechlichen und unbehilflichen Fahrzeugen anvertrauen mussten.

Auf welcher der zwei natürlichen Verkehrsstraßen sich im Altertum und Mittelalter jeweils der indisch-europäische Handel vorzugsweise bewegte, das hing zum großen Teil von den inneren Zuständen und politischen Machtverhältnissen der Reiche Mesopotamiens und des Nillands ab. War er bis in die hellenistische Zeit ganz überwiegend auf dem Euphratweg gegangen, so hat seit dem zweiten vorchristlichen Jahrhundert das Vordringen der Parther ihn von dort mehr nach dem Roten Meer und dem Ptolemäerreich hinübergedrängt. Der gewaltige Siegeszug der Araber im siebten Jahrhundert brachte beide Straßen des Weltverkehrs in deren Hände, machte sie für lange Jahrhunderte zu den Vermittlern zwischen Morgen- und Abendland. Solange nun Bagdad unter der Herrschaft der Abbassiden als erste Industrie- und Handelsstadt des Weltreichs und Sammelplatz aller wertvollen Erzeugnisse Asiens blühte, war der Weg durchs Zweistromland, wie es scheint, der belebtere, gingen die Waren Indiens von dort über Damaskus oder Haleb (Aleppo) zur syrischen Küste, durch Armenien über Trapezunt und das Schwarze Meer oder durch Kleinasien auf dem Karawanenweg nach Konstantinopel. Die Gründung der Kreuzfahrerstaaten an der syrischen Küste seit 1100 gab dem Levantehandel der Abendländer mächtige Antriebe, führte zu einem ungeahnten Aufschwung der kaufmännischen Beziehungen zwischen der östlichen und westlichen Welt. Hatten schon an der Eroberung der Hafenplätze Syriens neben den Kreuzfahrerheeren die Flotten der aufstrebenden italienischen Handelsrepubliken und ihr streitbares Bürgertum keinen geringen Anteil gehabt, so konn-

1 Vgl. hierzu bes. O. Peschel, Die Handelsgeschichte des Roten Meeres, Deutsche Vierteljahrs-Schrift, 3. Heft 1855, S. 157-228 und W. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, 2 Bde., Stuttgart 1879.

te hier von jetzt an unter dem Zepter stammverwandter Fürsten, inmitten einer vorwiegend romanischen Bevölkerung der venezianische, genuesische, pisanische Kaufmann, geschützt durch Vorrechte und Verleihungen, sicheres Unterkommen für seine Person und seine Waren finden, sich in einem seiner Vaterstadt vertragsmäßig zu eigen gegebenen Quartier unter landsmännischer Obrigkeit, Rechtspflege und Seelsorge sicher niederlassen und an Ort und Stelle, bald auch in den nahen Stapelplätzen des Binnenlandes, besonders Damaskus und Haleb, seinen Bedarf an allen asiatischen Waren decken. Der Untergang der syrischen Kreuzfahrerstaaten in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts verschüttete eine Zeit lang diese Handelswege. Den Verkehr mit dem seit 1171 von Sultan Saladin und seinem Hause, den Ayyubiden, seit 1254 von den Mameluken beherrschten Ägypten, schränkten, zumal nach dem Fall Akkons (1291), für länger päpstliche Handelsverbote ein. Inzwischen aber hatten die Reichsgründungen der Mongolen den Abendländern neue Wege für den Bezug der Erzeugnisse Indiens und Chinas eröffnet. Seit Dschingis Khans Enkel Hulagu 1258 dem Kalifat von Bagdad ein Ende gemacht und den Schwerpunkt des politischen Lebens von Vorderasien aus dem Zweistromland nach dem nördlichen Iran verlegt hatte, waren Bagdad und Basra in den Hintergrund getreten gegenüber seiner Hauptstadt Tauris (Täbris), die im 14. Jahrhundert einen großen Teil des indisch-europäischen Warenverkehrs an sich zog und einen Strom davon über Aigeai im christlichen Kleinarmenien und über das gleichfalls christliche Zypern, den andern über Trapezunt und den Pontos oder über Astarabad am Kaspischen Meer, dann Astrachan und Tana (Asow) im Kiptschakreich der Tataren, über das genuesische Kaffa in der Krim der abendländischen Welt zuleitete.

Während all dieser Wandlungen im Völkerleben und in den staatlichen Verhältnissen der östlichen Welt und all der Verschiebungen in den nördlicheren Verkehrswegen zwischen Morgen- und Abendland lag indes auch das Rote Meer nie öde; bot es doch für den Warenzug, der aus Indien nach dem südlichen Europa ging, nicht nur den kürzesten Weg dar, sondern beschränkte auch den kostspieligen und beschwerlichen Landtransport auf das geringste mögliche Maß. Daraus erklärt sich die Bedeutung, die Ägypten als Durchgangsland der begehrtesten Waren des Welthandels in Altertum und Mittelalter immer gehabt hat. Dass es auch in der Blütezeit Bagdads diese Bedeutung nicht verloren hatte, lehrt eine Notiz in dem zwischen 854 und 874 geschriebenen Routenbuch des arabischen Oberpostmeisters Abul Kasim Ibn Kordadbeh: danach ging einer der Wege, auf denen jüdische Großkaufleute damals ihre Welthandelsfahrten betrieben, von dem Frankenlande zu Schiff nach Farama, dem alten Pelusium, dazumal noch eine reiche und ansehnliche Hafenstadt, von dort in fünf Tagen über die Landen-

ge von Sues nach Kolsum, dem alten Klisma, und weiter zur See über Dschidda nach Indien, ja darüber hinaus bis China. Was sie dem Osten brachten, waren besonders Eunuchen und Sklaven, Säbel und Pelzwerk; was sie dem Westen zuführten, Gewürze, Drogen und Wohlgerüche. Eine großartige Blüte Ägyptens beginnt, nach dem Sturz der morschen Fatimidenherrschaft, unter der kraftvollen Regierung des Sultans Saladin. Die Eroberung des seldschukischen Syrien und des Königreichs Jerusalem (1187) durch ihn selbst und der kleinen Kreuzfahrerstaaten durch sein Geschlecht vergrößerte den Machtbereich der ägyptischen Herrscher und sicherte das Nilland nach seiner am stärksten gefährdeten Seite. Als dann nach der Entthronung des letzten Ayyubiden die neuen Herren des Landes, die Mameluken, um die Mitte des 13. Jahrhunderts den Mongolensturm von Syrien abgewehrt hatten, ihr Reich die Vormacht der islamitischen Welt, seine Hauptstadt Kairo, von den Kopten Babylon genannt, der Sitz des Kalifates geworden war, stieg von neuem die Bedeutung des Roten Meeres für den Weltverkehr, wurde das schon im 12. Jahrhundert wieder große und reiche Alexandrien Welthafen, über den die größeren Massen der für Europa bestimmten indischen Spezereien, besonders die mehr ins Gewicht gehenden Sorten, wie Pfeffer, ihren Weg nahmen.

Den Wechsel der Monsune hatten schon seit dem ersten Jahrhundert der römischen Kaiserzeit griechische Seefahrer zu regelmäßigen Handelsfahrten von Ägypten nach Indien benutzt: mit dem von April bis Oktober wehenden Südwestmonsun durchquerten ihre Segler in 40 Tagen den Indischen Ozean vom Bab el-Mandeb nach Malabar, und heimwärts trug sie der Nordostmonsun, der vom Oktober bis April in jenen Breiten herrscht. Der »bequemen Pendelschwingung« dieser Jahreswinde vertraute seine Schiffe auch das große See- und Handelsvolk des Indischen Ozeans im Mittelalter, die Araber, an. Das Rote Meer liegt nun freilich nicht mehr in dem Bereich der Monsune, aber es hat gleichfalls zwei wechselnde Windrichtungen, durch deren Kenntnis seine Handelsgeschichte erst verständlich wird: von Mai bis November weht, wie in seiner nördlichen Hälfte das ganze Jahr, von Sues bis zum Bab el-Mandeb der Nordwind, von da ab in dem Teil vom Bab el-Mandeb bis Dschidda ein oft stürmischer Südwind. Eine Schifffahrt von Dschidda nach Norden ist für Segelfahrzeuge nur dadurch möglich, dass zu Zeiten der Nordwind sich legt und die Schiffe dann mit Benutzung des nachts einsetzenden Landwindes sich langsam in höhere Breiten und nach Sues hinaufarbeiten. Auch europäische Segelschiffe brauchten noch im vorigen Jahrhundert mindestens 30 Tage für die Fahrt vom Bab el-Mandeb nach Sues, während sie südwärts die Reise in 7-8 Tagen machten. So erklärt es sich, dass in Altertum und Mittelalter die für das Abendland bestimmten indischen Waren meist

nicht zu Schiffe bis nach Sues gingen, sondern in beträchtlich südlicheren afrikanischen Häfen ausgeladen, auf Kamelrücken durch die Wüste an den Nil gebracht und von dort mit Lastkähnen nach Alexandrien verschifft wurden. Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts allerdings wurde Stapelplatz und ägyptische Zollstätte für die Handelsgüter des Ostens vorwiegend der Hafen von El Tor auf der Sinaihalbinsel, nicht weit vom St. Katharinenkloster; von hier gingen die Waren auf dem Karawanenweg nach Kairo und von dort weiter nach Alexandrien.

Der Welthandel von heute dient dem Massenaustausch der großen Lebensbedürfnisse der Völker, wie Kohlen und Erze, Holz und Getreide, wie die Rohstoffe der Industrie es sind; der des Altertums und Mittelalters vermochte bei der geringen Tragfähigkeit der Schiffe nur Güter zu befördern, bei denen im Verhältnis zu ihrem Werte die Frachtkosten nicht ins Gewicht fielen: er diente dem Sinnenreiz und der Üppigkeit der Großen oder der übermütigen Verschwendung des reichen Bürgertums in den großen Handelsstädten des späteren Mittelalters. Perlen und Edelsteine, kostbare Seidengewebe, Gewürze, Drogen und Wohlgerüche sind die Waren, die der indische Osten damals hauptsächlich dem Abendland lieferte, und unter ihnen hat der Pfeffer als Handelsartikel für das mittelalterliche Alexandrien nach einem Wort Oskar Peschels verhältnismäßig dieselbe Bedeutung gehabt wie um die Mitte des 19. Jahrhunderts für Großbritannien Tee und Baumwolle, für Spanien und Kuba Zucker und Tabak zusammengenommen. Mochten von den anderen Gewürzen zu jeder Zeit gewisse Mengen über die syrischen Küstenplätze oder den Pontos dem Verbrauch des Abendlandes zugeführt worden sein, für den Pfeffer, den weitaus wichtigsten Artikel des Indienhandels, besaß Alexandrien nahezu das Monopol. In der Blütezeit des Mamelukenreiches, die uns hier vor allem interessiert, gingen die Waren bis zum Nilland durch ägyptische und arabische Hände; von Alexandrien nach Europa verfrachtet wurden sie alsdann durch die Handelsschiffe der im Verlauf der Kreuzzüge groß gewordenen italienischen Seestädte, besonders Genuas und Venedigs, ferner des katalanischen Barcelona und Südfrankreichs. Jede der regelmäßig hier verkehrenden fremden Nationen hatte in der Welthafenstadt ihr eigenes Quartier mit Magazinen und Märkten, ihren Konsul und ihre Konsulargerichtsbarkeit, ihren Handelsvertrag. Die Zeit von der Mitte des 13. bis zu der des 15. Jahrhunderts bedeutet einen Höhepunkt in der Geschichte Ägyptens wie in der des Indienhandels. Seine Bevölkerung muss damals wie in den Tagen des Pyramidenbaus und wie heute wieder nach Millionen gezählt haben, ihr Wohlstand blühend, das Land ein sorgsam gepflegter Garten, Kairo eine Großstadt von imponierender Ausdehnung gewesen sein. Die unvergleichlich günstige Lage des Nillandes als Durchgangsgebiet für die am meisten verlangten Waren des Welthandels ließ hohe Gewinne in

die Taschen der ägyptischen Zwischenhändler fließen, leitete in die Kassen der Mamelukensultane von »Babylon« den Goldstrom der Zölle, die sie, wie es scheint, von den gleichen Waren an mehreren Stellen, zu Ende des 15. Jahrhunderts in El Tor, Kairo und Alexandrien, erhoben, vielleicht auch, soweit ein Umladen der Waren in kleinere Schiffe stattfand, schon in Dschidda, das wie die »Mutter der Städte«, das heilige Mekka, seit den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts im Besitz der Mamelukensultane war, und in Rosette an der westlichen Nil­mündung.

Diese Gewinne des arabisch-ägyptischen Zwischenhandels, die Zölle der Sultane und dazu oft noch Erpressung ihrer Zollbeamten, die beispielsweise statt der 10%, welche die meistbegünstigten Nationen vom Werte der Waren vertragsmäßig bei der Ausfuhr zu zahlen hatten, deren 15 forderten, trieben die Preise der Gewürze und Drogen, bis sie in Alexandrien in die Hände der abendländischen Kaufherren gelangten, auf das Doppelte dessen, was sie in den indischen Ursprungsländern kosteten. Nun war aber von jeher – das lässt sich bereits im Altertum nachweisen – das Verlangen nach Erzeugnissen der europäischen Gewerbe in Indien gering gewesen, und was es dem Abendland lieferte, musste in der Hauptsache mit edlen Metallen, besonders Silber, sowie mit Kupfer bezahlt werden, an denen dies Land, das im Westen für das metallreichste der Welt galt, immer arm gewesen ist. Das starke Abströmen der hochwertigen Metalle nach dem Osten hat schon zu Tiberius' und Plinius' Zeit ernste Bedenken hervorgerufen und dieser wirtschaftliche Gesichtspunkt neben den spät erst aufgegebenen Kreuzzugsabsichten der Päpste und den politischen Besorgnissen der christlichen Mittelmeerstaaten vor der mohammedanischen Großmacht am Nil bei den Blockadeplänen bestimmend mitgewirkt, die gegen das Mamelukenreich im 14. und 15. Jahrhundert wiederholt erwogen wurden. Trotzdem hat der ägyptische Handel bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts nicht nur weiter geblüht, sondern sich immer aufwärts entwickelt. Dem materiellen Geist, der mit dem Emporkommen der Demokratie und dem steigenden Wohlstand in den italienischen und deutschen Städten Einzug gehalten hatte, schienen eben die Genuss- und Luxusartikel des Ostens unentbehrlich. Dazu kam ein weiteres: die nördlicheren Wege, auf denen man eine Zeit lang beträchtliche Mengen der indischen Gewürze bezogen hatte, wurden im Lauf des 14. und 15. Jahrhunderts mehr oder minder ungangbar, ihre Stapelplätze am Meer verödeten oder wurden den abendländischen Handelsmächten verschlossen, zum mindesten die Sicherheit des Verkehrs mit ihnen stark beeinträchtigt. Aigeai fiel 1347 in die Hände der Mameluken, womit seine kurze Handelsblüte vorüber war, und 1375 wurde der ganze kleinarmenische Christenstaat dem ägyptischen Reich einverleibt. Dem indischen Warenzug durch Persien

über Tauris nach dem Kaisertum Trapezunt waren die Wirren, die gegen die Mitte des 14. Jahrhunderts zur Auflösung des von Hulagu gegründeten mongolischen Westreichs der Ilchane führten, wenig günstig, und die Überflutung und Eroberung Irans durch die Mongolen- und Türkenmassen Timurs des Lahmen verschüttete, so scheint es, diesen Weg auf lange Zeit hinaus, wie seine verheerenden Einfälle in das Kiptschakreich und die Zerstörung der tatarischen Residenzstadt Sarai an der Wolga sowie Astrachans zur Verödung des viel begangenen Karawanenweges nach Tana führten. Zum Verhängnis aber wurde für den Levantehandel gerade der zwei größten Handelsnationen des Mittelmeers, der Genuesen und Venezianer, das unaufhaltsame Vordringen der Türken auf der Balkanhalbinsel, am Pontos und im griechischen Archipel. Hatten die Byzantiner, die selber besondere Neigung für den Handel, zumal den Seehandel, nicht besaßen, der kommerziellen Energie der abendländischen Handelsnationen freie Bahn zur Betätigung und die Möglichkeit gegeben, aus dem fernen Süden und Osten Asiens die Waren des Welthandels herbeizuschaffen und von dem Schwarzen Meer und Konstantinopel weiterzuführen, so fehlte dem noch rohen Kriegervolk der Osmanen nicht nur der Sinn für friedliche Handelstätigkeit, ihre ständigen Eroberungskriege ließen auch die für größere kaufmännische Unternehmungen notwendige Stetigkeit der Verhältnisse nicht aufkommen und verhinderten eine regelmäßige Zufuhr von Spezereien auf dem Landweg nach den pontischen Gestaden; ihre gewalttätige Barbarenart aber führte zu unaufhörlichen Zusammenstößen auch mit den abendländischen Handelsnationen, zur Zerstörung und Verödung der Hauptstätten ihrer Tätigkeit und zur Vernichtung der Freiheiten und Vorrechte, die die Voraussetzung ihrer Handelserfolge gewesen waren; die Eroberung endlich der meisten Flottenstationen, die sich in den Händen der Venezianer und Genuesen befunden hatten, und die Aufrichtung der osmanischen an Stelle der venezianischen Seeherrschaft im Ägäischen Meer, die für den abendländischen Handel viel mehr Unsicherheit als Sicherheit schuf, wies im 15. Jahrhundert den Levantehandel, soweit sein Gegenstand Erzeugnisse Indiens waren, immer ausschließlicher auf Ägypten an. Erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts setzt auch hier ein dann freilich rascher kommerzieller Verfall ein, den die Anknüpfung unmittelbarer Seeverbindungen mit Indien durch die Portugiesen an seinem Ausgang nur vollendet, nicht herbeigeführt hat.

Seine Gründe lagen in den innerpolitischen Zuständen des sinkenden Reiches am Nil. Die Prätorianerwirtschaft der Mameluken, die ständigen Thronwirren, die Missregierung der Sultane und der Steuerdruck auf die Untertanen, endlich die mit dem Verfall der staatlichen Machtmittel überhandnehmenden Räubereien der Beduinen haben das blühende Land entvölkert und zugrunde gerichtet In

Alexandrien fand Petrus Martyr von Anghiera, der 1501 als spanischer Gesandter dahin kam, überall Trümmer und Verödung, Unsicherheit und Mutlosigkeit. Die Stadt, die nach seiner Schätzung 100 000 Gebäude in der Zeit ihrer höchsten Blüte gehabt hatte, besaß damals nur noch etwa 4 000 Feuerstellen, und Tauben nisteten in ihren Ruinen. Die einheimischen Kaufleute, von einem Sultan wie dem andern ausgeplündert und ausgepresst, lebten in ständiger Angst um Hab und Gut, die den Unternehmungsgeist und die Kraft lähmte. Der Nil, einst von Schiffen belebt, von Gärten und reichen Dörfern umsäumt, war verödet, der Landweg von Rosette nach Kairo durch schweifende Beduinenstämme gesperrt. Der Umsatz des venezianisch-alexandrinischen Handels, der einige Jahrzehnte vorher noch 600 000 Dukaten betragen hatte, ergab mit Einschluss des syrischen Handels nur noch ein Drittel dieser Summe und war 1512 schon wieder beträchtlich weiter gesunken.

Das ist die Lage des indisch-mittelmeerischen Handels zu der Zeit, als der Portugiese Vasco da Gama 1497/98 den direkten Seeweg nach den Gewürzländern ums Kap der Guten Hoffnung entdeckte. Seine Auffindung war zu einer Art geschichtlicher Notwendigkeit geworden: zwei Jahrzehnte später saßen, wie seit 1453 am Bosphorus und früher schon an den Dardanellen, die Osmanen als Zöllner auch am Nil und an der Landenge von Sues. Und

»so wie der eiserne Griff der Türken diese wichtigen kosmischen Organe packte (die Meerengen und Ägypten), erstarb der lebendige Odem der mediterranischen Welt. Die Lähmung trifft zuerst den Don, schleicht an den anatolischen Küsten hinab, verdammt den Pontus wieder zu seiner Ungastlichkeit, verödet Syrien, würgt das letzte Leben in Alexandrien, um das Rote Meer einer mehr als 300-jährigen Vergessenheit zu überliefern. Waren bisher die Ufer des Mittelmeers die beglänzte Hälfte des Abendlandes gewesen, so unterbricht das Zwischentreten der Osmanen gleichsam die Quelle des Lichtes, und wir beobachten bekümmert das allmähliche Erlöschen der letzten beleuchteten Gipfel, während das Leben nach der frostigen Peripherie unseres Weltteiles entweicht. Die Entdeckung neuer Welten im Westen und freier Verkehrswege nach dem tropischen Morgenlande hat allerdings den ozeanischen Ufern Europas einen neuen, ungeahnten Wert verliehen, dass aber zugleich mit der Verwitterung der kleinasiatischen und pontischen Kultur das Mittelmeer still und stiller werden musste, das war das freiwillige Verdienst der Osmanen¹.«

1 Peschel, Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen, 2. Aufl., Stuttgart 1877, S. 28f.

II.

Aufnahme der Verbindungen süddeutscher Handelshäuser mit Lissabon¹

Was von den Erzeugnissen Indiens und des fernen Ostens im späteren Mittelalter auf die deutschen Märkte kam, wie Spezereien, Farbwaren, Wohlgerüche, Seidengewebe, Perlen und Edelsteine, war fast alles aus der Levante zunächst auf venezianischen oder genuesischen Schiffen nach Italien und von dort entweder durch die Galeeren der zwei großen Seestädte nach Brügge und Antwerpen gebracht und durch die Hansen dem Verbrauch besonders des nördlichen Deutschland zugeführt oder in zahllosen Ballen von den Kaufherren der süddeutschen Handelsstädte an der Donau und am Ober- und Mittelrhein auf dem Landweg über die Alpen herübergeholt und über Süddeutschland verteilt worden, während Mitteldeutschland teils von Norden, teils von Süden her damit versorgt wurde. Konstanzer und Ulmer, Augsburger, Regensburger und Nürnberger waren neben rheinischen Handelshäusern und -gesellschaften an dem Geschäfte beteiligt, Die Bedingungen freilich, unter denen in Venedig, dem weitaus bedeutenderen der zwei italienischen Stapelplätze, der Einkauf der orientalischen Waren vor sich gehen musste, für die man mit deutschen Gewerbe- und besonders Bergbauerzeugnissen zahlte, wurden von den Handelsherren, und nicht bloß von den deutschen, als beengender Zwang nur unmutig ertragen. Erlaubte doch die Markus-Republik keinem der vielen fremden Kaufleute direkten Warenaustausch mit anderen in der Stadt anwesenden Fremden oder unmittelbaren Handelsverkehr mit den Ursprungsländern der Waren; nichts durfte den Hafen verlassen, was nicht durch die Hände eines einheimischen Kaufmanns gegangen war. Einkauf von Waren musste in Begleitung und unter Vermittlung des dem fremden Kaufmann zugeteilten Maklers vorgenommen werden, und besonders zahlreichen Einschränkungen war der Pfefferhandel unterworfen, der wichtigste Geschäftszweig des mittelalterlichen Venedig. Solange sich nun die Republik mit der Hohen Pforte im Friedenszustande befunden und ungestört ihre Handelsvorrechte in der Levante genossen hatte, war jeder Versuch aussichtslos gewesen, dies Verhältnis, das im 15. Jahrhundert einem Handelsmonopol Venedigs für die orientalischen Waren nahekam, zu ändern; als aber 1499 der Krieg zwischen Sultan Bajesid II. und der Republik ausbrach und deren Levantehandel auf ein paar Jahre lahmlegte, wandten sich die deutschen Kaufleute in rascher und tatkräftiger Ausnutzung der Gelegenheit, um ihren Bedarf an indischen Waren zu decken, nach

1 Vgl. K. Haebler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser, Leipzig 1903, S. 8 ff.

Genua, das im 15. Jahrhundert, wenn es auch politisch mit der Republik von S. Marco längst nicht mehr rivalisieren konnte, kommerziell doch noch einmal kräftig aufgeblüht war, jetzt vorübergehend Hauptstapelplatz für die Erzeugnisse des Ostens wurde und ihnen schon in früheren Handelsverträgen wesentlich günstigere Bedingungen eingeräumt hatte als Venedig. Eine Stelle in den Tagebüchern des Venezianers Marino Sanuto¹ lässt deutlich erkennen, dass 1501 unter Führung der Fugger vier deutsche Handelsgesellschaften sich sogar zusammengetan hatten, um von Genua aus unmittelbare Beziehungen mit der Levante anzuknüpfen.

Es ist nicht dazu gekommen. Denn inzwischen hatte Portugal begonnen, aus der Entdeckung des Seewegs um das Kap der Guten Hoffnung (1497/98) die kaufmännischen Folgerungen zu ziehen: im März 1500 war Pedro Álvares Cabral mit 13, im März 1501 João da Nova mit 4 Fahrzeugen aus der Tejomündung nach dem Osten ausgelaufen; und wenn auch das erste Unternehmen nur mit beträchtlichen Verlusten an Schiffen durchgeführt wurde und der kaufmännische Erfolg dadurch hinter den Erwartungen zurückbleiben musste, so kehrten doch von dem zweiten alle Schiffe unversehrt und mit Ladung zurück, und in den ersten Monaten des Jahres 1502 ging unter dem Admiral Vasco da Gama eine Flotte von 20 Schiffen nach den Gewürzländern in See, von der ein Geschwader unter Vicente Sodré Befehl hatte, im Indischen Ozean kreuzend den arabischen Handel vom und zum Roten Meer nach Kräften zu behindern; man begann damit die Verwirklichung des kühnen, weit ausschauenden Planes, den Zwischenhandel der arabischen Kaufleute nach Ägypten und Syrien zu vernichten und den Gewürz- und Drogenhandel nach dem Westen ganz in portugiesische Hände zu bringen, Lissabon an Stelle Venedigs zu seinem Stapelplatz für Europa zu machen. Geling der Versuch – und bei dem Verfall der Mamelukenmacht schien das nicht unmöglich –, so war für den Indienhandel eine völlig neue Sachlage gegeben. Es zeugt von dem Weitblick und Unternehmungsgeist der süddeutschen Kaufleute, dass sie das alsbald erkannten und ihre Maßnahmen danach getroffen haben. Wurde der Gewürzstapel nach Lissabon verlegt, dann mussten sie künftig dort ihren Bedarf decken, und je eher sie sich dazu entschlossen, um so mehr Aussicht hatten sie, günstige Bedingungen für ihre Geschäfte und einen Vorsprung vor den Konkurrenten aus anderen Ländern zu erlangen. So hören wir nichts weiter von ihrem Plan, selbst über Genua mit der Levante in Verbindung zu treten, dagegen bringt bereits am 13. Februar² 1503 als Vertreter des Anton Welser (in Augsburg), Konrad Vöhlhlin (von Memmingen) und ihrer Gesellschafter deren Agent Simon Seitz

1 Diarii, Bd. IV, Sp. 28; dazu Haebler a.a.O., S. 6 f.

2 Haebler a.a.O., S. 9 f.

in Lissabon einen Privilegienvertrag mit König Manuel dem Glücklichen von Portugal zum Abschluss, wonach der Welser-Gesellschaft und dem deutschen Kaufmann im allgemeinen auf 15 Jahre die Zollvergünstigungen, die dem deutschen Handel durch einzelne Förderungsbriefe schon früher in Portugal eingeräumt worden waren, von neuem zugesichert, mit bestimmten Vorbehalten aber auch auf die Handelsartikel ausgedehnt wurden, die aus den neu entdeckten Ländern kämen, und ihnen unter gewissen Bedingungen für die Zukunft unmittelbare Beteiligung an dem überseeischen Handel in Aussicht gestellt war. Die in dem Vertrag zugestandenen Rechte sollten allen deutschen Handelshäusern zugute kommen, die in Lissabon Niederlagen einzurichten wünschten und sich an dem Handel nach Portugal mit einem Kapital von mindestens 10 000 Dukaten beteiligen würden. Die vorbereitenden Verhandlungen mit dem König hatte vermutlich, da Simon Seitz auf der Reise nach Portugal, in Begleitung von Lucas Rem und Scipio Löwenstein, am 7. Januar 1503 erst bis Saragossa gekommen war¹, also die portugiesische Hauptstadt vor Ende des Monats schwerlich erreicht haben kann, ein in Lissabon ansässiger, auch bei Hofe angesehener Deutscher geführt, Valentim Fernandes aus Mähren. Einer der frühesten Buchdrucker in Portugal, war er zugleich ein Mann von geistigen Interessen und gelehrter Bildung, und so finden wir ihn in den folgenden Jahren in Briefwechsel mit dem bekannten Augsburger Humanisten Konrad Peutinger, in dessen Besitz später auch eine von Valentim Fernandes herrührende und heute nach ihm benannte, überaus wertvolle Handschrift übergegangen ist, die sich in der Bayerischen Staatsbibliothek zu München befindet und Darstellungen vor allem dessen enthält, was Valentim Fernandes über die Westküste Afrikas bis zur Sierra Leone und einzelne Inselgruppen im Atlantischen Ozean sowie über die Entdeckung dieser Erdräume durch die Portugiesen im 15. Jahrhundert hatte erfahren können. Als Übersetzer hat er ferner die Reiseberichte des Marco Polo, Niccolò da Conti und Geronimo da Santo Stefano ins Portugiesische übertragen und 1502 in Lissabon gedruckt. Dass er sich um das Zustandekommen des Privilegienvertrags vom 13. Februar Verdienste erworben hatte, dafür spricht, dass Simon Seitz acht Tage danach für ihn vom König das Amt eines Maklers der deutschen Kaufleute erbittet und erlangt. Später hat er auch mit den Fugger und Imhof Beziehungen unterhalten². Das gleiche Privileg wie den Welsern, einschließlich einer diesen im Besonderen zugestandenen Zollermäßigung, wurde noch in demselben Jahr dem Ulrich Fugger und seinen Brüdern ausgestellt, und die Gossenprott und Höchstetter von Augsburg sowie die Nürnberger Häuser Imhof und Hirschvogel scheinen sehr bald nachgefolgt zu

1 Tagebuch des Lucas Rem ed. B. Greift, Augsburg 1861, S. 7.

2 Haebler, a.a.O., S. 10.

sein. Wenn in dem Vertrag vom Februar 1503 den Deutschen das Recht eingeräumt wird, eigene Schiffe, die sie in Portugal bauen ließen, mit allen Privilegien und Freiheiten der eigenen Untertanen des Königs für das Schiff wie für die Güter, die es führe, in allen Häfen und Flüssen des Landes wie zum Handel nach auswärts zu benutzen¹, so zeigt das in Verbindung mit den andern Zugeständnissen, welchen Wert Manuel auf Anknüpfung engerer Beziehungen zu den deutschen Kaufleuten legte. Und das hatte seine guten Gründe.

Das kleine Portugal besaß keinen Überfluss an natürlichen Hilfsquellen. Die Aufbringung der Geldmittel für immer neue Indienflotten stellte an die königlichen Kassen, von denen sie hauptsächlich bestritten wurde, außerordentliche Anforderungen; und Seeverluste, wie sie die Flotte Cabrals gehabt hatte (1500/01) – von zehn nach Indien bestimmten Schiffen kamen nur fünf mit Ladung zurück, ebenso viele gingen unter – ließen es dem König und seinen Beratern zu Zeiten zweifelhaft erscheinen, ob mit Staatsmitteln allein ein regelmäßiger Verkehr mit den Gewürzländern aufrecht erhalten werden könne. Einen großen Teil ihres Bedarfes an Holz, Teer und anderen Materialien des Schiffbaus hatte den Portugiesen immer der deutsche Norden geliefert und auch manche hansische Hulk war, wenn sie in Lissabon ihre Ladung gelöscht hatte, vom Schiffsherrn mit Nutzen an einen portugiesischen Reeder verkauft worden. Masten, Pech und Teer werden denn auch in dem Vertrag vom 13. Februar 1503 ausdrücklich unter den Waren genannt, deren Einfuhr durch einen Zollsatz von nicht über 10% begünstigt sein sollte. Der Bedarf an seetüchtigen, tragfähigen Schiffen war nun in den ersten Jahren nach Anknüpfung der unmittelbaren Verbindungen mit Indien ein ungewöhnlich hoher, der Bau im Land aber bei der starken Entwaldung desselben sehr erschwert. Die verhältnismäßig bedeutendsten Werften waren am Anfang des 16. Jahrhunderts die der Ribeira zu Lissabon, nicht mehr wie im Beginn des 15. die Werften von Porto; die Mehrzahl der für die Indienfahrt benutzten Schiffe aber war biskayischer oder flandrischer Herkunft². Manuel mochte hoffen, dass die kapitalkräftigen deutschen Handelshäuser ihm, zumal bei ihren Verbindungen mit den Niederlanden, geeignete Fahrzeuge erstellen könnten. Auch sonst musste die engere Fühlung mit ihnen, vor allem mit den Fugger, ihm wertvoll sein, weil die indischen Waren am vorteilhaftesten in Silber³ oder Kupfer bezahlt

1 Cassel, Privilegia und Handlungsfreiheiten, welche die Könige von Portugal ehemals den deutschen Kaufleuten zu Lissabon erteilt haben, Bremen 1771, S. 8.

2 Ca Masser in Archivio Storico Italiano, Appendice, t. II (1845), S. 46 und 47. Vgl. auch Lunardo Nardi in Diarii di Marino Sanuto, Bd. IV, Sp. 547, ferner Cartas de Affonso de Albuquerque, Bd. III, Lisboa 1903, S. 18f.

3 »Argenti in massa« nennt als Gegenstand der portugiesischen Einfuhr in Indien der Bericht des Vincenzo Quirini an die Signoria von Venedig vom Jahr 1506 in Albèri, Rela-

wurden, beides aber um 1500 fast nur vom deutschen Kaufmann bezogen werden konnte. Deutschland allein besaß damals große Silberfundstätten, wie es überhaupt im Bergbau vorbildlich war. Schon von der Mitte des 15. Jahrhunderts an hatten große oberdeutsche Handelshäuser sich an dem Kupfer- und Silberbergbau in Tirol, Kärnten und Sachsen, später auch in Ungarn, Schlesien und Böhmen beteiligt, ihn z.T. wohl auch mit ihrer Kapitalkraft erst zu seiner vollen Blüte gebracht. Den Anteil der Landesherren an der Ausbeute solcher Bergwerke nahmen sie mit Vorliebe als Pfand für Darlehen, die sie den immer Geldbedürftigen gewährten, oder ließen ihn sich gegen Vorauszahlung des Kaufpreises gleich für mehrere Jahre verschreiben. So war der Handel mit den beiden Metallen fast ausschließlich in deutschen Händen. Von den oben genannten Häusern sind in hervorragendem Maße die Fugger, aber auch Anton Welser, Konrad Vöhlin und Gesellschafter und die Höchstetter, im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts nächst diesen beiden das bedeutendste Handelshaus in Oberdeutschland, am Handel mit Silber beteiligt gewesen, und im Kupferhandel nahm vermöge seines Bergwerks- und Hüttenbesitzes in Deutschland und Ungarn das Haus Fugger die unbestritten führende Stellung ein; man kann hier fast von einem Monopol sprechen. Die Gossenprott finden wir 1498 mit ihnen sowie mit den Herwart in Augsburg und Hans Paumgartner aus Nürnberg an dem großen Syndikat für den Verkauf von Kupfer in Venedig beteiligt.

zioni degli ambasciatori Veneti, Appendice, Firenze 1863, S. 6.