

ROGER CROWLEY



VENEDIG EROBERT DIE WELT

DIE DOGEN-REPUBLIK
ZWISCHEN MACHT UND
INTRIGE



THEISS

Roger Crowley

Venedig erobert die Welt

Die Dogen-Republik
zwischen Macht und Intrige

Aus dem Englischen übersetzt
von Hans Freundl und Heike Schlatterer

THEISS

Für Una

»Das Volk von Venedig konnte weder auf dem Festlande Fuß fassen noch kann es den Boden bestellen. Es ist gezwungen, alles, was es benötigt, über das Meer einzuführen. Durch den Handel hat es seinen großen Wohlstand erlangt.«¹

Laonikos Chalkondyles, byzantinischer Geschichtsschreiber aus dem 15. Jahrhundert

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Umschlaggestaltung: Stefan Schmid, Stuttgart,
unter Verwendung folgender Abbildungen von akg-images: Porträts der beiden
Dogen Francesco Donato (Kopie nach Tizian, 16. Jahrhundert) und Francesco Foscari
(Lazzaro Bastiani, 1500), die Riva degli Schiavoni (Antonio Canal um 1730),
Kupferstich der Weltkarte »La Terre Connui lorsque L'Evangile fut publié« (1699).

Englische Originalausgabe:

City of Fortune. How Venice Won and Lost a Naval Empire

© 2011 by Roger Crowley

First published by Faber and Faber Ltd., London

All rights reserved

Deutschsprachige Ausgabe:

© 2011 Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart

Alle Rechte vorbehalten

Übersetzung aus dem Englischen: Hans Freundl und Heike Schlatterer

Lektorat: Werner Wahls, Köln

Kartografie: Astrid Fischer-Leitl, München

Satz und Gestaltung: primustype Hurler, Notzingen

Druck und Bindung: CPI – Ebner & Spiegel, Ulm

ISBN 978-3-8062-2519-8

Elektronisch sind folgende Ausgaben erhältlich:

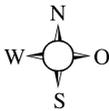
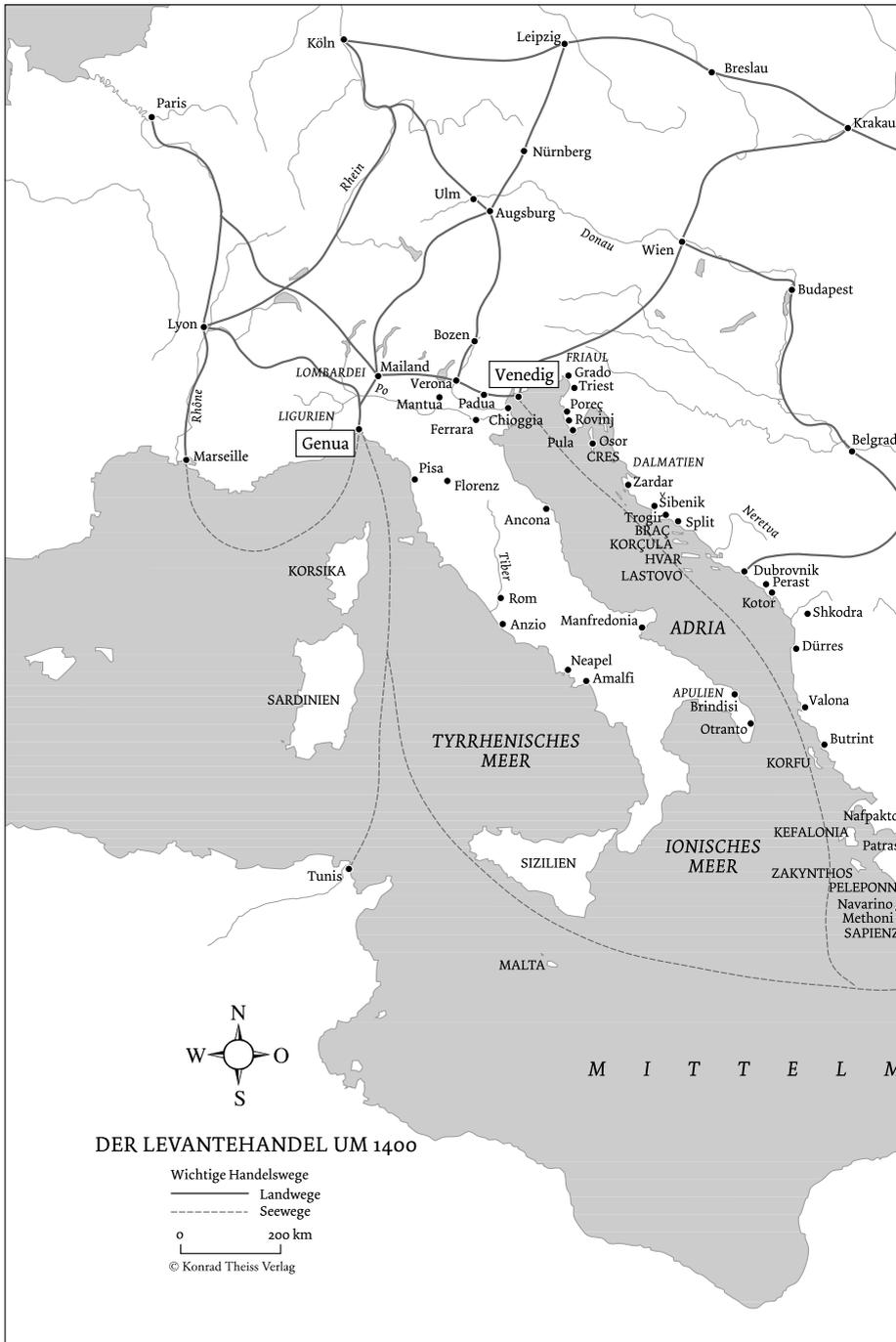
eBook (PDF): 978-3-8062-2520-4

eBook (epub): 978-3-8062-2521-1

Besuchen Sie uns im Internet www.theiss.de

INHALT

Ortsnamen.....	9
Prolog: Aufbruch.....	11
Chance – Kaufleute und Kreuzfahrer ab 1000.....	15
1 Dux Dalmatiae: Die Herrscher Dalmatiens 1000–1198.....	16
2 Der blinde Doge 1198–1201.....	30
3 Vierunddreißigtausend Mark 1201–1202.....	43
4 »Wie ein Hund, der zu seinem Erbrochenen zurückkehrt« Oktober 1202–Juni 1203.....	53
5 An den Mauern Juni–August 1203.....	65
6 Vier Kaiser August 1203–April 1204.....	82
7 »Die Werke der Hölle« April 1204.....	94
Aufstieg – Die Prinzessin des Meeres ab 1200.....	113
8 Ein Viertel und ein halbes Viertel 1204–1250.....	114
9 Angebot und Nachfrage 1250–1291.....	127
10 »Zwischen den Kiefern unserer Feinde« 1291–1345.....	141
11 Die Flagge des heiligen Titus 1348–1368.....	158
12 San Marco wird gezügelt 1372–1379.....	177
13 Bis zum bitteren Ende Herbst 1379–Juni 1380.....	195
14 Stato da Mar 1381–1425.....	209
15 »Wie Wasser in einem Brunnen« 1425–1500.....	226
16 Die Stadt Neptuns Der Blick von 1500.....	244
Verdunkelung – Der aufgehende Mond ab 1400.....	263
17 Die Glaskugel 1400–1453.....	264
18 Der Schild der Christenheit 1453–1464.....	277
19 »Wenn Negroponte verloren geht« 1464–1489.....	287
20 Feuerpyramide 1498–1499.....	303
21 Hände an der Kehle Venedigs 1500–1503.....	317
Epilog: Heimkehr.....	330
Danksagung.....	333
Quellenangaben.....	334
Bibliografie.....	344
Register.....	352



DER LEVANTEHANDEL UM 1400

- Wichtige Handelswege
- Landwege
- - - - - Seewege

0 200 km

© Konrad Theiss Verlag



Kiew

Don

Dnjepr

Azow

ASOWSCHES MEER

KRIM

Sudak

Feodossija

Moncastro

Varna

SCHWARZES MEER

Trabzon

Edirne

Bosphorus

Konstantinopel

THRÄKIEN

MARMARA-MEER

Nikaia

Thessaloniki

Gelibolu

DARDANELLEN

BOZCAADA

ÄGÄIS

ANATOLIEN

Izmir

EUBÖA

CHIOS

THEBEN

ANDROS

TINOS

NAXOS

PAROS

RHODOS

Argos

Naflio

Troni

Kap Matapan

KYTHIRA

Chania

Rethimno

Heraklion

KRETA

E E R

Yumurtalik

Aleppo

Antiochia

SYRIEN

ZYPERN

Kyrenja

Nicosia

Famagusta

Trablous

Beirut

Damaskus

Sour

Alkko

Haifa

Tel Aviv

Jerusalem

Alexandria

ÄGYPTEN

Kairo

Nil

ORTSNAMEN IN DIESEM BUCH

Ich habe eine Reihe von Ortsnamen verwendet, die von den Venezianern und anderen Völkern in den hier behandelten Zeitabschnitten gebraucht wurden. Nachfolgend werden diese Orte mit ihren heutigen Bezeichnungen aufgeführt:

Akkon	Akko (Israel)
Adrianopel	Edirne (Türkei)
Brazza	die Insel Braç (Kroatien)
Butrinto	Butrint (Albanien)
Caffa	Feodossija auf der Halbinsel Krim (Ukraine)
Candia	Heraklion (Kreta); die Venezianer verwendeten Candia auch als Bezeichnung für die gesamte Insel Kreta.
Canea	Chania oder Hania (Kreta)
Cattaro	Kotor (Montenegro)
Cerigo	die Insel Kythira (Griechenland)
Cerigotto	die Insel Antikythira (Griechenland)
Coron	Koroni (Griechenland)
Curzola	die Insel Korçula (Kroatien)
Durazzo	Dürres (Albanien)
Jaffa	heute ein Teil von Tel Aviv (Israel)
Lagosta	die Insel Lastovo (Kroatien)
Lajazzo	Yumurtalik bei Adana (Türkei)
Lepanto	Nafpaktos (Griechenland)
Lesina	die Insel Hvar (Kroatien)
Modon	Methoni (Griechenland)
Naplion	Naflio oder Navplion (Griechenland)
Narenta	Neretva (Fluss)
Negroponte	Die Venezianer verwendeten diesen Namen für die Insel Euböa vor der griechischen Ostküste wie auch für deren größte Stadt Halkida (oder Chalkis).
Nikopolis	Nikopol (Bulgarien)
Ossero	Osor auf der Insel Cres (Kroatien)
Parenzo	Poreç (Kroatien)
Pola	Pula (Kroatien)
Porto Longo	Hafen auf der Insel Sapienza (Griechenland)
Ragusa	Dubrovnik (Kroatien)
Retimno	Rethimno (Kroatien)

Rovigno	Rovinj (Kroatien)
Salonica	Thessaloniki (Griechenland)
Santa Maura	die Insel Lefkadatha oder Lefkas (Griechenland)
Saray	die untergegangene Hauptstadt der Goldenen Horde an der Wolga, wahrscheinlich bei Selitrennoye in der Nähe von Astrachan (Russland)
Scutari	Shkodra (Albanien)
Sebenico	Šibenik (Kroatien)
Smyrna	Izmir (Türkei)
Soldaia	Sudak auf der Halbinsel Krim (Ukraine)
Spalato	Split (Kroatien)
Tana	Azow am Asowschen Meer (Ukraine)
Tenedos	die Insel Bozcaada an der Mündung der Dardanellen (Türkei)
Trau	Trogir (Kroatien)
Trapezunt	Trabzon (Türkei)
Tripoli	Trablous (Libanon)
Tyros	Sour (Libanon)
Zante	die Insel Zakynthos (Griechenland)
Zara	Zadar (Kroatien)
Zonchio	später Navarino an der Bucht von Pylos (Griechenland)

PROLOG

Aufbruch

Am späten Abend des 9. April 1363 schrieb der Dichter Francesco Petrarca einen Brief an einen Freund. Die Republik Venedig hatte diesem berühmten Vertreter der zeitgenössischen Literatur ein stattliches Haus an der Bucht San Marco zur Verfügung gestellt, von dem aus er das geschäftige Treiben im Hafen der Stadt verfolgen konnte. Petrarca war über seinem Brief eingedöst, als er plötzlich unsanft geweckt wurde.

»Die Wolken hingen tief. Als meine müde Feder diese Stelle erreicht hatte, drang [plötzlich] lautes Rufen von Seeleuten an meine Ohren. Da ich von anderen Gelegenheiten wusste, was es bedeutete, stand ich auf und stieg in das oberste Stockwerk meines Hauses hinauf, von dem aus man den Hafen überblicken kann. Ich schaute nach unten. Großer Gott, was für ein Anblick! Ich wurde von schauderndem Entsetzen erfüllt, das ehrfurchtsvoll und erhebend zugleich war. Hier vor meiner Tür hatten einige Schiffe überwintert, vertäut an dem marmornen Kai. Sie erreichen beinahe die Größe des Hauses, das diese freie und großzügige Stadt mir zur Benutzung überlassen hat; ihre Marsstengen überragen meine Zwillingstürmchen. In diesem Augenblick, in dem die Sterne hinter Wolken verborgen sind, meine Mauern und das Dach vom Winde umtost werden und die See unter mir höllisch tobt, da rüsten sich diese Schiffe zum Auslaufen. Wer sie sieht, würde sie vielleicht nicht als Schiffe bezeichnen, sondern eher als eine Art von Berg, der auf dem Meer schwimmt, und sie sind so schwer beladen, dass ein Teil ihres Rumpfes im Wasser verschwindet. Eines dieser Schiffe sollte wahrscheinlich zum Don aufbrechen, denn dieser Fluss bildet die Grenze der Schifffahrt im Schwarzen Meer; doch einige seiner Passagiere werden dort von Bord gehen und weiterreisen und erst innehalten, wenn sie den Ganges erreicht haben und den Kaukasus und die entferntesten Teile Indiens und das Meer im Osten. Woher rührt dieses brennende, unstillbare Verlangen nach Besitztümern, das den Geist der Menschen beherrscht?«¹

Der Binnenländer Petrarca war fasziniert von den ehrgeizigen Zielen dieses Unternehmens, doch der humanistische Dichter war beunruhigt vom blanken Materialismus, der es vorantrieb. Für die Venezianer gehörte das Auslaufen von Schiffsverbänden zum Alltag. In einer Stadt, in der jeder Mann rudern konnte, war das Einschiffen fast ein ähnlich unbewusster Vorgang wie das

Überschreiten der Türschwelle eines Hauses. Mit einer Fähre über den Canal Grande, mit einer Gondel nach Murano oder Torcello, nächtliches Krabbenfischen in den stillen Winkeln der Lagune, das pompöse Auslaufen einer Kriegsflotte unter Trompetenfanfaren, die regelmäßigen Besuche der großen Handelsgaleeren, die nach Alexandria oder Beirut unterwegs waren – dies waren fest verankerte, alltägliche Erlebnisse eines ganzen Volkes. Das Einschiffen und das Auslaufen waren eine zentrale Metapher des Lebens in dieser Stadt, immer wieder aufgegriffen in der Kunst. Auf einem Mosaik in San Marco läuft ein Schiff mit geblähten Segeln aus, um den Leichnam des Heiligen nach Venedig zu holen; die heilige Ursula von Carpaccio schreitet über einen realistisch wirkenden Landungssteg auf ein Ruderboot, während das hochbordige Handelsschiff vor der Küste wartet; Canaletto fängt Venedig ein, wie es in Urlaubsstimmung die Segel setzt.

Die Verabschiedung war mit aufwendigen Ritualen verbunden. Alle Seefahrer vertrauten ihre Seele der Jungfrau Maria und dem heiligen Markus an. Auch der heilige Nikolaus war ein beliebter Schutzpatron, und an der ihm geweihten Kirche am Lido wurde häufig ein letztes Gebet gesprochen. Wichtigen Unternehmungen ging oft ein Gottesdienst voraus, und die Schiffe wurden regelmäßig gesegnet. Große Menschenmengen versammelten sich am Ufer, wenn die Taue eingeholt wurden. Felix Fabri, ein Pilger, der im 15. Jahrhundert auf dem Weg ins Heilige Land war, erlebte diese Szene »kurz vor der Mittagszeit; alle Pilger waren bereits an Bord, der Wind blies kräftig, dann wurden unter dem Klang von Trompeten und Hörnern die drei Segel gesetzt, und wir fuhren hinaus auf das Meer«. ² Wenn die Schiffe die schützenden Sandbänke vor den Inseln der Lagune passiert hatten, die *lidi*, kamen sie auf das offene Meer und in eine andere Welt.

Aufbruch. Risiko. Gewinn. Ruhm. Dies waren die Richtwerte des venezianischen Lebens. Auf Reisen zu gehen, war eine stets wiederkehrende Erfahrung der Menschen. Seit fast tausend Jahren kannten sie nichts anderes. Das Meer war für sie zugleich Schutz, Chance und Schicksal; sicher in ihrer seichten Lagune mit ihren trügerischen Kanälen und heimtückischen Sumpflöchern, in die kein Angreifer eindringen konnte, und abgeschirmt, ohne isoliert zu sein, gegen die Wellen der Adria, hüllten sie das Meer um sich wie einen Umhang. Sie änderten im venezianischen Dialekt das maskuline *mare* in das weibliche *mar*, und jedes Jahr zu Christi Himmelfahrt vermählten sie sich mit *ihr*. Dies war ein Akt der Aneignung – die Braut und ihre gesamte Mitgift wurden Eigentum ihres Ehemannes –, doch er diente auch der Besänftigung. Das Meer ver-

körperte Gefahr und Unsicherheit. Es konnte Schiffe zerschmettern und tat dies auch häufig, es konnte Feinde heranziehen und drohte immer wieder damit, die Befestigungen der tief gelegenen Stadt zu zerstören. Eine Reise konnte durch einen Pfeilschuss ihr Ende finden, durch die stürmische See oder Krankheit; der Tod kam in einem Leichentuch, das, mit Steinen beschwert, in das tiefe Wasser geworfen wurde. Die Menschen hatten ein langwieriges, intensives und ambivalentes Verhältnis zum Meer; bis zum 15. Jahrhundert stellte niemand in Venedig ernsthaft die Frage, ob man sich nicht besser mit dem Land statt mit dem Meer vermählen sollte, und in diesem Zeitraum entwickelten sich die Venezianer von Aalfängern, Salzsiedern und Kahnführern auf den trägen Binnenflüssen Norditaliens zu Handelsherren und Prägern von Goldmünzen. Dies brachte der verletzlichen Stadt, die, fast einem Wunder gleich, auf schmalen Eichenpfählen ruht, unermessliche Reichtümer ein und ein maritimes Reich, das seinesgleichen suchte. Im Zuge dieser Entwicklung prägte Venedig die Welt.

Dieses Buch handelt vom Aufstieg dieses Reiches, des *Stato da Mar*, wie die Venezianer es in ihrer Sprache nannten, und von dem wirtschaftlichen Wohlstand, den es erlangte. Die Kreuzzüge eröffneten der Republik die Chance, als Akteur auf die Weltbühne zu treten. Die Venezianer nutzten diese Chance beherzt und profitierten dabei reichlich. Im Laufe von 500 Jahren avancierten sie zu den Herren des östlichen Mittelmeerraums und gaben ihrer Stadt den Beinamen *La Dominante*; als sich die See gegen sie wandte, führten sie ein langwieriges Rückzugsgefecht und kämpften bis zum letzten Atemzug. Das Reich, das sie schufen, war schon recht weit gediehen zu jener Zeit, als Petrarca aus seinem Fenster schaute. Es war ein eigenartiges, zusammengestückeltes Gebilde, eine Ansammlung von Inseln, Häfen und strategischen Stützpunkten, die allein dazu dienten, den Schiffen der Republik eine Anlaufstelle zu bieten und Güter nach Hause in die Mutterstadt zu bringen. Der Aufbau dieses Reiches war eine Geschichte von Wagemut und falschem Spiel, von Glück und Beharrlichkeit, von Opportunismus und gelegentlichen Katastrophen.

In erster Linie jedoch war es eine Geschichte vom Handel. Wie keine andere Stadt der Welt war Venedig auf das Kaufen und Verkaufen ausgerichtet. Die Venezianer waren Kaufleute durch und durch; sie berechneten Risiken, Ertrag und Gewinn mit wissenschaftlicher Präzision. Das rotgoldene Löwenbanner von San Marco flatterte an den Masten ihrer Schiffe wie ein Unternehmenslogo. Der Handel war ihr Schöpfungsmythos und ihre Legitimation, und dadurch erregten sie nicht selten die Missgunst ihrer Nachbarn. Es gibt keine ein-

deutigere Beschreibung des Daseinszwecks der Stadt und ihrer Ängste als den Appell, den sie 1343 an den Papst richtete und in dem sie ihn darum bat, ihr den Handel mit der muslimischen Welt zu erlauben:

»Da diese Stadt dank der Gnade Gottes gewachsen ist und wohlhabend wurde durch den Fleiß ihrer Kaufleute, die für uns in unterschiedlichen Teilen der Welt, zu Lande und zur See, Handelsposten errichteten und Gewinne erwirtschafteten, und weil dies unser Leben ist und jenes unserer Söhne und weil wir nicht anders leben können und auch nichts anderes kennen als den Handel, daher müssen wir in all unseren Gedanken und bei all unseren Unternehmungen wachsam sein, wie es auch unsere Vorfahren waren, und Vorkehrungen treffen, damit wir unseren Wohlstand und unsere Reichtümer nicht einbüßen.«³

Der düstere Schluss bringt die manisch-depressive Seite Venedigs zum Ausdruck. Der Wohlstand der Stadt beruhte nicht auf etwas Handfestem – sie hatte keinen Landbesitz, verfügte über keine Rohstoffe, betrieb keine landwirtschaftliche Produktion und verfügte auch über keine große Bevölkerung. Sie hatte sprichwörtlich keinen festen Boden unter den Füßen. Ihr physisches Überleben war abhängig von einem fragilen ökologischen Gleichgewicht. Venedig war vielleicht die erste virtuelle Volkswirtschaft, deren Vitalität Außenstehende verblüffte. Sie erntete nichts außer reinem Gold und lebte in der ständigen Furcht, dass das gesamte prunkvolle Gebäude einstürzen könnte, wenn ihre Handelswege unterbrochen oder blockiert wurden.

Irgendwann verschwinden die auslaufenden Schiffe, die immer kleiner werden, schließlich hinter dem Horizont; das ist der Moment, in dem sich die Zuschauer am Kai wieder ihrem normalen Leben zuwenden. Die Seeleute nehmen ihre Arbeit wieder auf; die Hafendarbeiter stapeln Ballen aufeinander und rollen Fässer umher; die Gondoliere rudern weiter; Priester eilen zu ihrem nächsten Gottesdienst; schwarz gewandete Senatoren kehren zu ihren bedeutenden Staatsgeschäften zurück; der Taschendieb macht sich mit seiner Beute davon. Und die Schiffe segeln hinaus aufs Adriatische Meer.

Petrarca beobachtete all dies, bis er nichts mehr sah, »und als ich den Schiffen in der Dunkelheit nicht länger folgen konnte, griff ich wieder nach meinem Federkiel, bewegt und gerührt.«⁴

Doch es war eine Ankunft, keine Abreise, die den Anfang des *Stato da Mar* markierte. Ungefähr 160 Jahre vorher, im Frühjahr 1201, wurden sechs französische Ritter über die Lagune von Venedig gerudert. Sie kamen wegen eines Kreuzzuges.

CHANCE – KAUFLEUTE UND KREUZFAHRER

ab 1000



1

Dux Dalmatiae: Die Herrscher Dalmatiens

1000–1198

Das Adriatische Meer ist gewissermaßen ein flüssiges Spiegelbild Italiens: ein lang gezogener Kanal, 770 Kilometer lang und 160 Kilometer breit, der sich an seinem südlichsten Punkt stark verengt, wo er bei der Insel Korfu in das Ionische Meer übergeht. An seinem nördlichsten Punkt, in der weit geschwungenen Bucht von Venedig, ist das Wasser seltsam blaugrün. Hier liefert der Fluss Po Tonnen von Schwemmmaterial aus den fernen Alpen an, das sich ablagert und Lagunen und Marschland bildet. Die Menge dieses abgelagerten Materials ist so groß, dass sich das Po-Delta jedes Jahr um viereinhalb Meter nach vorne schiebt und die alte Hafenstadt Adria, nach der das Meer benannt ist, heute 22 Kilometer im Landesinneren liegt.

Die beiden Küsten, die das Adriatische Meer begrenzen, sind in geologischer Hinsicht höchst unterschiedlich: Die westliche italienische ist ein leicht geschwungener, tief gelegener Meeresstrand. Sie eignet sich nur schlecht für die Anlage von Häfen, bietet möglichen Angreifern aber ideale Landungsmöglichkeiten. Segelt man Richtung Osten, wird das Schiff schließlich an Kalkstein stoßen. Die Küsten von Dalmatien und Albanien erstrecken sich in Luftlinie über eine Länge von 640 Kilometern. Sie sind jedoch so stark mit schützenden Höhlen, Einbuchtungen, vorgelagerten Inseln, Riffen und Untiefen durchsetzt, dass sich eine Gesamt-Küstenlinie von 3200 Kilometern ergibt. Hier liegen die natürlichen Ankerplätze dieses Meeres, in denen sich eine ganze Flotte verstecken oder in den Hinterhalt legen kann. Dahinter schließen sich schroffe Kalksteinberge an, manchmal abgesetzt von der Küstenebene, manchmal nahe am Wasser, die eine Barriere zwischen dem Meer und dem Hochland des Balkan bilden. Die Adria ist die Grenze zwischen zwei Welten.

Jahrtausendlang – von der Bronzezeit bis zur Umsegelung Afrikas durch die Portugiesen – war diese Bruchlinie eine Meeresstraße, die Mitteleuropa mit dem östlichen Mittelmeerraum verband, und ein Tor zum Welthandel. Schiffe

führen an der schützenden dalmatinischen Küste entlang mit Gütern aus Arabien, Deutschland, Italien, dem Schwarzen Meer, Indien und dem Fernen Osten. Viele Jahrhunderte beförderten sie Bernstein zur Grabkammer von Tutanchamun, blaue Fayence-Perlen von Mykene nach Stonehenge, Zinn aus Cornwall zu den Schmelzöfen der Levante, Gewürze aus Malakka an die Höfe Frankreichs, Wolle aus den Cotswolds zu den Kaufleuten in Kairo. Holz, Sklaven, Baumwolle, Kupfer, Waffen, Saatgut, Erzählungen, Erfindungen und Ideen reisten an diesen Küsten hinauf und hinab. »Es ist erstaunlich«, schrieb ein arabischer Reisender im 13. Jahrhundert über die Städte am Rhein, »dass es an diesen Orten, obwohl sie so weit im Westen liegen, Gewürze gibt, die man sonst nur im Fernen Osten findet – Pfeffer, Ingwer, Nelken, Speik, Costus und Galgant, allesamt in großen Mengen.«¹ Diese Güter wurden über die Adria herangeschafft. Dies war die Stelle, an der sich Hunderte von Lebensadern vereinigten. Von Britannien und der Nordsee, den Rhein hinab, über ausgetretene Pfade durch die teutonischen Wälder und über Alpenpässe suchten sich Kolonnen von Packtieren ihren Weg zu jener Bucht, an der die Handelswaren aus dem Osten ankamen. Hier wurden die Güter umgeladen, und die Hafenstädte blühten. Zuerst das griechische Adria, dann das römische Aquileja, schließlich Venedig. Am Adriatischen Meer kam es vor allem auf die Lage an: Adria versandete; Aquileja in der Küstenebene wurde im Jahr 452 von Attilas Hunnen zerstört; in der Folgezeit blühte Venedig auf, weil es unzugänglich war. Die Gruppe tief gelegener, schlammiger Inseln, gelegen in einer von der Malaria heimgesuchten Lagune, war durch einige wertvolle Kilometer flachen Wassers vom Festland getrennt. Dieser wenig ansprechende Ort sollte der Umschlagplatz und der Deuter der Welten werden, und die Adria das Tor zu ihm.

Von Beginn an waren die Venezianer anders. Die erste, eher beschauliche Momentaufnahme, die wir von ihnen besitzen, stammt von dem byzantinischen Gesandten Cassiodor aus dem Jahr 523 und weist bereits auf eine besondere Lebensweise hin, die durch Unabhängigkeitsstreben und Demokratie geprägt war:

»Ihr nennt sehr viele Schiffe euer eigen . . . (und) . . . ihr lebt wie die Seevögel, eure Behausungen sind verstreut über die Oberfläche des Wassers. Die Festigkeit des Bodens, auf dem ihr steht, ist abhängig von Weidengerten und Flechtwerk; dennoch zaudert ihr nicht, ein solch zerbrechliches Bollwerk der Wildheit des Meeres entgegenzusetzen. Euer Volk verfügt über einen großen Reichtum – die Fische, die für alle ausreichen. Bei euch gibt es keinen Unterschied zwischen Arm und Reich; ihr esst alle dieselbe Nahrung; eure Häuser sind alle ähnlich. Neid, der die übrige Welt regiert, ist euch fremd. Ihr verwendet all eure Kraft auf