

(Alpertus Mettensis, *De diversitate temporum* 1.12). Zwar war Ansfrid vorher Graf; man kann aber nicht ohne weiteres argumentieren, hier handle es sich um einen „Amtsträger“, der sich dadurch von seinen adligen Kommilitonen deutlich abgehoben habe. Die Verschmelzung von Adel und Kriegertum in eine neue Schicht mit „ritterlichem“ Lebensstil und -anschauung war sicherlich ein langer Prozeß, der auch am Ende des 12. Jh. nicht abgeschlossen war; die Anfänge wird man aber schon etwas früher ansetzen können, als F. es tut. Die vorliegende Untersuchung hat aber das große Verdienst, unseren Blick für die regionalen Unterschiede und die chronologische Präzision zu schärfen.

T. R.

John H. Pryor, *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649–1571*, Cambridge 1988, Cambridge University Press, u. a. XVIII u. 238 S., 29 Abb., \$ 39,50. – Mit den drei Schlagworten des Haupttitels ist der Inhalt des Buches zutreffend umschrieben. Zunächst geht es um die Geographie des Mittelmeeres und den daraus zu folgernden Bedingungen für die Seefahrt. Das erste Kapitel gibt einen guten Überblick über Wind, Wetter, Strömungen und Untiefen, wobei allenfalls anzumerken wäre, daß der Autor bei seinen Angaben zu Niederschlag und Temperaturen nicht einmal die Frage stellt, ob vielleicht auch Klimaschwankungen in Betracht zu ziehen wären. In einem weiteren Schritt beschreibt er das technische Gerät, das der Seefahrt diente und gibt einen gelungenen Überblick über die Entwicklung der Schiffstechnik während des MA. Dabei ist vor allem bemerkenswert, daß er nicht nur den Westen, sondern, soweit überhaupt möglich, auch Byzanz und die islamischen Gebiete mit einbezieht. Ein drittes Kapitel behandelt die Entwicklung der Technik der Seefahrt. Vor diesem Hintergrund untersucht P. in den folgenden Kapiteln die Etappen der Kriegstechnik im Mittelmeer, die er vor allem aus ihren geographischen und technischen Möglichkeiten erklärt. Überzeugend ist hier vor allem die Behandlung der islamischen Piraterie, die nach Verlust ihrer Stützpunkte aus dem frühen MA zur Zeit der Kreuzzüge wirkungslos bleiben mußte. Erst als mit dem Festsetzen der Osmanen an der Küste Kleinasien die Seerouten der italienischen Seestädte wieder in technischer Reichweite der Schiffe lagen, konnte diese Piraterie wieder eine Gefahr für den Westen werden. Die Geschichte von Seefahrt und Handel im Mittelmeer liegt im Interessensgebiet verschiedener Fächer und einer internationalen spezialisierten Forschung – entsprechend schwierig gestaltet sich die bibliographische Arbeit. Hier liegen denn auch einige Schwächen dieser sonst gelungenen Arbeit, wenn etwa neuere Arbeiten zu Byzanz im 12. Jahrhundert (Lilie) schlicht nicht berücksichtigt werden.

Gerhard Rösch

Taxiarchis G. Kolias, *Byzantinische Waffen. Ein Beitrag zur byzantinischen Waffenkunde von den Anfängen bis zur lateinischen Eroberung*, (Byzantina Vindobonensia 17) Wien 1988, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 285 S., 66 Abb., ÖS 630, (DM 90). – Diese sorgfältige und umfassende Monographie, deren Titel allerdings etwas zu weit gefaßt ist (wie K. S. 28 selbst mitteilt, wurden „kollektive Waffen“, also Belagerungsmaschinen, Stein- und Feuerwerfer nicht berücksichtigt), entstand im Austausch mit Fachleuten der verschiedenen Nachbardisziplinen und steht im größeren Rahmen der Forschungen zur byzantinischen Realienkunde an der Universität Wien, wo der Vf., der heute an der griechischen Universität Jannina lehrt, einen längeren Forschungsaufenthalt verbrach-