

Zum einen, weil das gewaltige Unternehmen des Truppentransportes allgemein bekannt war und sich sicherlich auch in räuberischen „Fachkreisen“ herumgesprochen hatte. Die mit dem Angriff auf einen solchen Gegner verbundene Gefahr stand also von vornherein fest. Zum anderen, was hätte man rauben können? Außer Waffen und Proviant war da kaum etwas zu holen. Man hätte vielleicht einige Schiffe in den Grund bohren können, aber wozu, an Beute kam man damit nicht. Angesichts des hohen Risikos und bei kaum vorhandener Aussicht auf Gewinn scheiden Seeräuber als mögliche Angreifer auf die Flotte aus.

Damit stellt sich verstärkt die Frage, weshalb die Venezianer dem 4. Kreuzzug eine solch große Zahl von Kriegsgaleeren mit auf den Weg gaben. Ein naheliegender Gedanke könnte sein: Um sie auf See gegen arabische Angriffe zu schützen. Dabei ist weniger an eine arabische Seemacht zu denken, denn, wie schon angedeutet, sie spielte zu diesem Zeitpunkt keine bedeutende Rolle mehr¹¹. Dennoch ist die arabische „Fährte“ nicht von vornherein außer acht zu lassen, kam doch bereits bei den Planungen in Venedig¹² oder sogar schon davor¹³ der Gedanke auf, zunächst nach Ägypten zu gehen, um von dort aus Palästina anzugreifen, wenngleich man öffentlich am direkten Ziel Heiliges Land festhielt. Spielen wir den Gedanken einmal durch und fragen, was hätten die Kriegsgaleeren in Ägypten genützt? Hierbei hätte es sich um ein Landungsunternehmen gehandelt, wie es später z. B. von Ludwig dem Heiligen praktiziert wurde und bei dem Kriegsschiffe kaum eine nennenswerte Hilfe bedeutet hätten. Wichtig für ein solches Unternehmen waren vielmehr die Transportschiffe für Pferde¹⁴, die sogenannten *usserii* oder *huissiers*. Sie waren vergleichsweise schlank gebaut, mit einer Kiellänge von ca. 33 Metern und zwischen 8 und 9 Metern Breite¹⁵ und hatten nur geringen Tiefgang, weshalb man nah ans Ufer

11) Siehe oben S. 105 mit Anm. 7.

12) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 30.

13) Robert de Clari, *La conquête de Constantinople* c. 5, ed. Philippe LAUER (1924).

14) Vgl. auch Robert de Clari (wie Anm. 13) c. 43.

15) Vgl. Michel MOLLAT, *Problèmes navals de l'histoire des croisades*, *Cahiers de civilisation médiévale* 10 (1967) S. 345–359, hier S. 353. Vgl. ebenso René BASTARD DE PÉRÉ, *Navires méditerranéens du temps de Saint Louis*, *Revue d'Histoire Économique et Sociale* 50 (1972) S. 327–356, hier S. 351 u. S. 355. Dieser Aufsatz ist wegen der großen nautischen Sachkenntnis des Verfassers, zahlreicher Tabellen mit Maßangaben von Schiffen des 13. Jahrhunderts (auf sorgfältiger Quellenauswertung beruhend) und wegen Richtigstellung diverser Irrtümer der älteren Literatur von grundsätzlicher Bedeutung.