

heranfahren konnte. An der Seite bzw. am Heck besaßen sie eine Einstiegsöffnung mit Faldeckel zum leichteren Verladen der Pferde und vermochten so auch schnell die Kämpfer an Land zu setzen¹⁶. Die *huissiers* waren die Landungsboote par excellence¹⁷. Die andere, zahlenmäßig häufiger vertretene Art des Transportschiffes für Menschen und Sachen waren die sog. *naves* oder *nefs*¹⁸. Sie waren „runder“ und größer und hatten größeren Tiefgang, aber auch sie konnten gegen Hafenanlagen eingesetzt werden; bei Landungsunternehmen verwendete man flache Barken, die während der Fahrt an langen Leinen mitgeführt wurden¹⁹. Die Konstruktionswasserlinie solcher *naves* betrug durchschnittlich 31,5 Meter, die größte Breite betrug über 14 Meter, am Bug und Heck befanden sich Kastele, die den Umriss des Schiffes überragten und bis zu 13 Meter Höhe ab Kiel erreichen konnten, und eine Höhe vom Kiel bis zum Schanzkleid war mit ca. 10 Metern keine Seltenheit²⁰. Von diesen und dem obligatorischen Mastkorb bzw. -körben konnten Schützen die nähere Umgebung des Schiffes bestreichen. Gerade die Höhe des Achterkastells erklärt sich nicht nur durch die dort befindlichen Wohnungen der Schiffsführung und der mitreisenden Adligen. Von ihm aus wurden bei Angriffen gegen Hafenanlagen Bogen und Schleudern eingesetzt²¹. Eben-

16) Nach Robert de Clari (wie Anm. 13) c. 43, war es den Rittern sogar möglich, zu Pferd sitzend die Schiffe zu verlassen.

17) „Ces navires furent spécialement créés pour l'embarquement et le débarquement rapide des chevaux sur les côtes ennemies: ce sont les premiers *landing ships*.“ BASTARD DE PÉRÉ, *Navires* (wie Anm. 15) S. 353. Zu technischen Details eines solchen Landungsunternehmens vgl. ebda. S. 355.

18) Vgl. z. B. Villehardouin (wie Anm. 1) c. 237, 242 f.

19) Vgl. BASTARD DE PÉRÉ, *Navires* (wie Anm. 15) S. 347. Siehe auch unten Anhang S. 125 das Zitat von Hugo von St. Pol.

20) Ausführliche Beschreibung vgl. John H. PRYOR, *The Naval Architecture of Crusader Transport Ships: A Reconstruction for Round-hulled Sailing Ships* 1, *Mariner's Mirror* 90 (1984, May) S. 171–219. Zur Rekonstruktion eines genuesischen Transportschiffes aus dem 13. Jahrhundert (mit Maßangaben) vgl. Archibald R. LEWIS/Timothy J. RUNYAN, *European Naval and Maritime History, 300–1500* (1985) S. 73. Vgl. ebenso die Skizze von BASTARD DE PÉRÉ, in: MOLAT, *Problèmes navals* (wie Anm. 15) Tafeln II und III nach S. 252.

21) Eine anschauliche Abbildung eines solchen Angriffs – in diesem Fall auf Damiette – befindet sich in der Handschrift Cambridge, Corpus Christi College, 16, fol. 55^v (Matthew Paris; abgedruckt in Gillian HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping* [1994] S. 147). Der Einsatz von Bogen und Schleudern vom Achterkastell galt naheliegenderweise auch bei Seegefechten von Schiffen dieses Typus untereinander. Eine Zeichnung siehe Handschrift Cambridge, Fitzwilliam