

Deutsches Archiv

für

Erforschung des Mittelalters

Namens der

Monumenta Germaniae Historica

herausgegeben von

JOHANNES FRIED

RUDOLF SCHIEFFER

56. Jahrgang

2000

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN

Zur Bedeutung der venezianischen Begleitflotte beim 4. Kreuzzug

Von

DETLEV ZIMPEL

Als die Abgesandten der Kreuzfahrer jenen Chartervertrag mit Venedig aushandelten, der den Truppentransport ins Heilige Land regeln sollte, war darin auch von fünfzig venezianischen Kriegsschiffen die Rede, die die Flotte begleiten sollten¹. Dieses Faktum ist bekannt und in vielen Arbeiten über den 4. Kreuzzug lange wie selbstverständlich erwähnt worden. Meines Wissens ist diese eigentlich überraschende Information noch nicht näher untersucht worden, und selbst Donald E. Queller und Thomas F. Madden würdigen in der neuen Ausgabe ihrer Monographie „The Fourth Crusade“ die Begleitflotte nur als Teil der Gesamtflotte². Es stellt sich doch die Frage: Weshalb brauchte man überhaupt eine solch starke Streitmacht von Kriegsgaleeren? Eine eigene Flotte dieser Größenordnung bedarf des Kommentars. Welche Funktion hatte sie? War sie als Geleitschutz gedacht? Wenn ja, gegen wen? Im folgenden soll – im Anschluß an allgemeine Überlegungen zur Flottenbegleitung bei Kreuzzügen (I) – nach den Gründen für die großzügige Ausstattung der Transportflotte mit venezianischen Kriegsgaleeren gesucht werden (II), ab wann dieser Gedanke eine Rolle spielte (III) und welche Folgen sich damit möglicherweise für Theorien bezüglich der Umleitung des 4. Kreuzzugs ergeben (IV). Abschließend soll, gleichsam als „Nebenprodukt“, kurz überprüft werden, ob die

1) Villehardouin – La conquête de Constantinople 1 (1199–1203) c. 23, ed. Edmond FARAL (21961, ND 1973).

2) Donald E. QUELLER/Thomas F. MADDEN, The Fourth Crusade. The Conquest of Constantinople (21997) S. 70. Siehe auch unten S. 115.

Venezianer die Flotte im vertraglich vereinbarten Umfang auslieferten und ob sich die gefundene Lösung dazu eignet, zum Verständnis einer schwer zu deutenden Stelle bei Gottfried von Villehardouin beizutragen (V).

Im Verlauf der Untersuchung erwies es sich als erforderlich, zu Vergleichszwecken eine exakte Vorstellung von Größe und Zusammensetzung der Gesamtflotte zu gewinnen und die in Quellen und Literatur genannten Zahlen zu überprüfen. Die hierzu notwendige Berechnung anhand der technischen Voraussetzungen (Schiffsgröße, Tonnage) erfolgt aus Raumgründen in einem gesonderten Anhang.

I. War bei Kreuzzugsunternehmen zur See eine Begleitflotte generell üblich?

Vor Beginn der eigentlichen Untersuchung sollte feststehen, daß es sich bei der venezianischen Flottenbegleitung des 4. Kreuzzuges tatsächlich um eine außergewöhnliche Maßnahme handelte und nicht um etwas, was bei Kreuzzügen, bei denen der Seeweg eine Rolle spielte, zum normalen Usus gehörte. Zunächst richtet sich das Augenmerk dabei auf die Kreuzzüge Nr. 3 bis 7, weil die ersten beiden die Landroute nahmen. Doch schon beim 2. Kreuzzug wählten einige Teilnehmer den Seeweg, wobei es zu einer kritischen Situation kam. Auf der Rückreise nach Frankreich kaperten die Byzantiner ein Schiff Ludwigs VII. Ein ausreichender Geleitschutz war offensichtlich nicht für nötig erachtet worden, die Empörung Ludwigs nach seiner Landung auf Sizilien unterstreicht dies noch. Beim 3. Kreuzzug sind die Reisewege von Richard Löwenherz und Philipp II. August maßgeblich. Weder auf der Hinreise noch auf dem Rückweg berichten die Quellen etwas von einer besonderen Eskorte. Im Gegenteil, auf dem Rückweg verließ Richard auf Korfu sein Schiff, um mit angemieteten Boten weiter zu reisen (Ziel war, bei der Landung in Dalmatien möglichst wenig Aufsehen zu erregen). Von Naturereignissen abgesehen, blieb Richard auf See unbehelligt. Der 4. Kreuzzug wird anschließend Gegenstand ausführlicher Analyse sein. Beim 5. Kreuzzug ging im September 1217 Herzog Leopold von Österreich mit wenigen Truppen und einem Schiff von Split aus in See, zwei Wochen später folgte ihm König Andreas von Ungarn mit zwei Schiffen (mehr waren nicht zu beschaffen). Von Zypern aus reiste König Hugo. Auch friesische und niederrheinische Kreuzfahrer nahmen den Seeweg. In keinem der Fälle hören wir etwas von Geleit,

es war offenbar nicht nötig. Byzanz war als potentielle Gefahr ausgeschaltet; und als 1219 die Kreuzfahrer mit zwei zu einer Einheit verbundenen Schiffen erfolgreich gegen die Hafensperre von Damiette vorgingen³, gab es keine arabische Seemacht, die dies hätte verhindern können. Eine gewisse Sonderstellung nimmt der Kreuzzug Friedrichs II. ein. Zunächst war Ägypten als Ziel geplant gewesen und während dieser Phase war von einer Begleitung der Kreuzfahrerflotte durch Galeeren keine Rede. 1225 rückte durch die Heirat mit Isabella von Brienne Jerusalem selbst in unmittelbaren Blickpunkt. Im Verlaufe dieses Jahres änderte sich auch die Zusammensetzung der geplanten Flotte, neben den Transportschiffen sollten jetzt 50 Galeeren ausgerüstet werden. John H. Pryor, der der Seefahrtsgeschichte des 13. Jahrhunderts eine Reihe von Studien widmete⁴, begründet den Wechsel nicht mit der Notwendigkeit eines Schutzes gegen arabische Angriffe auf See, sondern mit einem besonderen, von Friedrich II. benützten Typ des Pferdetransporters, der aus technischen Gründen bei einer Landung im Heiligen Land die Unterstützung durch Galeeren benötigte⁵. Beim 6. und 7. Kreuzzug Ludwigs des Heiligen wurden keine zusätzlichen Galeeren mitgeführt⁶. Den Gedanken, daß der arabische Gegner die Flotte bereits zur See angreifen könnte, mußte man offensichtlich in keinem der Fälle ins Kalkül ziehen. Während die Araber zu Land immer größere Erfolge erzielten, war das gesamte Mittelmeer ab Ende des 12. Jahrhunderts von christlichen Mächten beherrscht⁷.

3) Eine Beschreibung des Unternehmens nach Oliver, *Historia Damiatina*, bei Hans Eberhard MAYER, *Geschichte der Kreuzzüge* (81995) S. 196.

4) Siehe auch unten S. 108.

5) Vgl. John H. PRYOR, *Transportation of Horses by Sea during the Area of Crusades 1: To c. 1225*, *Mariner's Mirror* 68 (1982, Febr.) S. 9–27, hier S. 24 (mit weiteren Quellen- und Literaturhinweisen). Nach den *Annales Colonienses maximi* (MGH SS 17, S. 837) hatte Friedrich ursprünglich bei seinem Ziel Ägypten nicht die Absicht gehabt, an einer flachen Küste zu landen, sondern *erectis velis intrare ... flumen Damiate vel aliquod flumen*. Der nach Pryor von Friedrich eingesetzte Typ des Transporters hätte hierbei in der Tat keiner weiteren Unterstützung bedurft.

6) John H. PRYOR, *Transportation of Horses by Sea during the Area of Crusades 2: 1228–1285*, *Mariner's Mirror* 68 (1982, May) S. 103–126, hier S. 103.

7) Vgl. Kenneth M. SETTON/Robert L. WOLFF/Harvey W. HALAND, *A History of the Crusades 2* (1962) S. 52 f.: Es gab zwar Perioden, in denen die ägyptische Flotte kurzfristig die Seeherrschaft innehatte, so im Winter 1189/90, aber nur so lange, wie keine italienischen Schiffe aufkreuzten, diesen waren die Araber nicht gewachsen. Dagegen sehen QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* (wie Anm. 2) S. 70, die Notwendigkeit der 50 Kriegsgaleeren als Schutz vor

Unsere Annahme, bei den 50 Kriegsschiffen, die Venedig dem 4. Kreuzzug mit auf den Weg gab, handele es sich um eine besondere, unübliche Maßnahme, hat sich bestätigt.

Als möglicher Einwand könnte der Angriff König Amalrichs von Jerusalem im Bunde mit Byzanz auf Damiette im Oktober 1169 genannt werden. Hierzu hatte Byzanz das ganze Potential seiner Seemacht aufgeboten und eine gewaltige Flotte von über 200 Schiffen entsandt, bestehend aus Galeeren, Pferdetransportern und Dromonen⁸. Bei diesem Ereignis ist aber der spezielle politische Hintergrund zu berücksichtigen: Amalrich wollte, innerarabische Rivalitäten nutzend, einen Angriff auf Ägypten unternehmen und hatte sich dazu mit Manuel I. Komnenos verbündet. Die aus Byzanz zur Unterstützung gesandte Flotte war aber nicht Teil eines Kreuzzugskonvois im Sinne eines Geleitschutzes auf See, Amalrich war schon vor Erscheinen der Schiffe mit einem Heer nach Ägypten aufgebrochen. Die byzantinischen Verbände waren vielmehr eine eigene, homogene Angriffs- bzw. Blockadeflotte. Diese hatte zudem eine Funktion, die sich Amalrich keineswegs vorgestellt hatte. Er wollte lediglich Unterstützung von Byzanz, während der Basileus es durch seine massive Flotten-Präsenz auf eine „erstickende Umarmung“ Amalrichs anlegte⁹.

II. Mögliche Gründe für die Bereitstellung der Kriegsschiffe

Ein erstes Motiv für die umfangreiche Begleitung der Kreuzfahrerflotte durch venezianische Kriegsgaleeren könnte man in der Sorge vor Seeräubern erblicken. Zwar war auch an der Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert das Mittelmeer nicht frei von dieser gefährlichen Spezies¹⁰, daß diese aber ausgerechnet eine zahlenmäßig völlig überlegene Menge von Transportschiffen mit bis an die Zähne bewaffneten und kampferprobten Kreuzfahrern angreifen sollten, ist doch unwahrscheinlich.

arabischen See-Attacken bei einem Angriff auf Ägypten (siehe auch das Zitat unten S. 115).

8) Guillaume de Tyr, *Chronique* (CC Cont. Med. 63A, 1986) l. 20 c. 13, ed. R. B. C. HUYGENS – Détermination des dates par H. E. Mayer et G. Rösch, S. 927, 7–15.

9) Vgl. MAYER, *Kreuzzüge* (wie Anm. 3) S. 112.

10) Zur mittelalterlichen Seeräuberei vgl. Frederic L. CHEYETTE, *The sovereign and the pirates, 1332*, *Speculum* 45 (1970) S. 40–68, zur Situation zu Beginn des 13. Jahrhunderts allgemein S. 42–47.

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.

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

so waren die Seiten dieser Schiffe durch ein Schanzkleid geschützt, d. h. eine voll verkleidete Reling mit Schießscharten. Die Schiffe besaßen anfangs ein, später zwei Masten, mittschiffs und am Bug, mit Lateinersegeln, die auch ein Kreuzen erlaubten. Die Besatzung betrug mindestens 100 Mann²², hinzu kamen einige hundert Soldaten. Und genau auf sie kam es bei einem Landungsunternehmen an. Die größere Wendigkeit von Galeeren gegenüber Truppentransportern brachte in diesem Fall keinen unmittelbaren Vorteil (zumal Transporter unter günstigen Umständen schneller segeln konnten als Galeeren²³), und gegenüber Pferdetransportern bestand nicht einmal dieser Vorteil, denn die *huissiers* besaßen ebenfalls lange Ruderreihen²⁴. Wie am Beispiel des 5. Kreuzzugs ersichtlich, gab es andere und vergleichsweise einfache Möglichkeiten, um in den Hafen von Damiette einzudringen²⁵, und selbst bei Gefechten unter Land konnten sowohl die *nefs* als auch die *huissiers* mithalten. Bei einem angenommenen Landungsunternehmen Ägypten ist daher die Notwendigkeit einer eigenen großen Flotte von 50 Kriegsschiffen nicht hinreichend geklärt²⁶.

Ähnlich verhält es sich beim Angriff auf Zara. Bekanntlich wurde die Stadt nach Einnahme des Hafens von Land her unter Einsatz von schwerem Gerät belagert²⁷, ehe sie sich ergab. Zwar rüsteten sich die Kreuzfahrer auch von See her für einen Angriff, dabei waren es aber bezeichnenderweise die Truppentransporter, die, jetzt mit Sturmleitern versehen, zum Einsatz kommen sollten, nicht die Galeeren²⁸. Das ist

Museum, Marley Add. I, fol. 86^r (abgedruckt in LEWIS/RUNYAN, *European Naval* [wie Anm. 20] S. 69).

22) Vgl. BASTARD DE PÉRÉ, *Navires* (wie Anm. 15) S. 342.

23) *Chronique d'Ernoult et Bernard le Trésorier* (1099–1230) c. 24, ed. L. DE MAS LATRIE (1871); vgl. MOLLAT, *Problèmes navals* (wie Anm. 15) S. 352.

24) Siehe unten S. 122.

25) Siehe oben S. 105.

26) Ich sehe hier keinen Widerspruch zu dem Unternehmen von Damiette 1169 (siehe oben S. 106), zu dem Byzanz zahlreiche Galeeren entsandte (der Anteil an der Gesamtflotte von 200 Schiffen betrug 150 Galeeren). Im Gegenteil spricht gerade dieser hohe Anteil dafür, daß die Rollen verteilt waren: Die Franken befanden sich beim Angriff auf Damiette ja an Land, ein eigenes Landungsunternehmen der Byzantiner wäre also nur als Eventualfall in Frage gekommen. – Zu einer anderen Ansicht bezüglich der Notwendigkeit einer derartigen Flotte in Ägypten siehe unten S. 115.

27) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 78 und 85.

28) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 85. In der *Devastatio Constantinopolitana* in den *Annales Herbipolenses* (MGH SS 16, ed. Georg Heinrich PERTZ, S. 10, 30–31) ist ebenfalls nachzulesen, daß Zara sowohl von Land als auch von See her

insofern wichtig, weil Zara ja die erste „Kursabweichung“ war, die von Venedig – jedenfalls öffentlich – erzwungen wurde. Wenn aber auch Zara die aufwendige venezianische Rüstungsunterstützung nicht hinreichend begründet, rückt jenes Unternehmen immer mehr in den Mittelpunkt, zu dem die venezianischen Schiffe später tatsächlich eingesetzt wurden, d. h. sie wurden gegen Byzanz als präsumptiven Gegner mitgegeben. Wir präzisieren die These dahingehend, daß wir zunächst betrachten, ob die byzantinische Flotte als Gegner auf offener See eine Gefährdung darstellte, und/oder ob ein Angriff der venezianischen Schiffe auf Konstantinopel selbst in Frage kam. Nun bestanden keine offiziellen Feindseligkeiten mit Byzanz. Die gerade in Konstantinopel herrschenden innenpolitischen Wirren mußten nicht zwangsläufig zum Konflikt mit dem Kreuzfahrerheer führen. Die in diesem Abschnitt angestellten Überlegungen müssen daher davon ausgehen, daß wegen feindseliger Handlungen des Kreuzfahrerheeres schon frühzeitig mit entsprechenden Reaktionen von Byzanz gerechnet wurde. Zunächst also zu einer möglichen Gefährdung der Kreuzfahrerschiffe durch die byzantinische Flotte: Anders als die arabischen Schiffe stellten die byzantinischen tatsächlich eine potentielle Bedrohung dar. Zwar ist festzuhalten, daß die byzantinische Seemacht gegenüber früherer Zeit an Bedeutung eingebüßt hatte, dennoch war sie nicht zu vernachlässigen. Dabei ging eine Gefahr für die abendländischen Transportschiffe nicht nur davon aus, von den byzantinischen Galeeren in den Grund gebohrt zu werden. Viel effektiver war jene typische Kampfweise, durch die Byzanz als Seemacht groß geworden war, nämlich der Einsatz griechischen Feuers. Ohne den Gegner an sich heran zu lassen, wurden feindliche Schiffe durch Katapulte mit griechischem Feuer in Brand geschossen²⁹. Hiergegen wäre auch eine numerische Überlegenheit der Transportschiffe mit ihren vielen Kämpfern machtlos gewesen. Die große Flotte der venezianischen Kriegsgaleeren wäre in diesem Fall ein geeignetes Gegengewicht gewesen – auch sie hatten Schleudern an Bord³⁰ –, hätte sie doch zumindest eine Berührung der byzantini-

eingeschlossen wurde. Diese Aufgabe hätten die Kreuzfahrerschiffe (immerhin ca. 150, siehe Anhang) recht gut allein bewältigen können, zumal von außen kaum mit Hilfe für die Stadt zu rechnen war.

29) Bereits 1193 hatte Richard Löwenherz für seine Schiffe entsprechende Gegenmaßnahmen geplant, vgl. HUTCHINSON, *Medieval Ships* (wie Anm. 21) S. 146.

30) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 172.

schen Verbände mit den Kreuzfahrerschiffen verhindern können³¹. Hier würde der Einsatz der venezianischen Kriegsgaleeren also einen Sinn ergeben. Ebenfalls ein Sinn ergibt sich, wenn geplant worden wäre, Konstantinopel zu erobern. Die geographische Lage wie die Befestigung der Stadt macht hier den Einsatz von Kriegsschiffen nötig. Zum einen hätten auch in diesem Fall die Truppentransporter vor den griechischen Galeeren geschützt werden müssen. Zum anderen konnten die venezianischen Kriegsschiffe als eigene Kampfeinheit gegen Befestigungsanlagen von See her operieren, wie es dann ja später auch geschah.

Wenn wir nach weiteren sinnvollen Möglichkeiten suchen, gegen die eine solch große Flotte von 50 Schiffen hätte eingesetzt werden müssen oder als Geleitschutz notwendig gewesen wäre, wird es mühsam. Die andere große Seemacht des Mittelmeeres, die normannische, war um diese Zeit durch innenpolitische Wirren gebunden bzw. durch die staufischen Herrschaftsansprüche zumindest anderweitig beschäftigt, so daß von ihr keine Gefahr ausging. Nicht vergessen werden darf indes, daß es in Italien ja auch noch mächtige Seestädte gab, z. B. Pisa. Solange es sich um einen reinen Kreuzzug handelte, war von dieser Seite aus kaum mit Angriffen zu rechnen. Trotzdem war die Vorsicht nicht ganz unbegründet. Pisa gehörte zu den von Byzanz privilegierten Handels-

31) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 76, vermerkt im Zusammenhang mit dem Aufbruch von Venedig, daß die Transportschiffe für die Kreuzfahrer ebenfalls Geschütze an Bord hatten (insgesamt dreihundert); da es sich dabei jedoch um Steinschleudern, Mangeln und ähnliche Wurfmaschinen handelte, ist hier zunächst von Belagerungsgerät für den Landkampf auszugehen, das allerdings vor Konstantinopel teilweise auch von Schiffen aus gegen die Stadt eingesetzt wurde, vgl. Villehardouin, c. 164. – Aus den Quellen geht nicht hervor, ob die Belagerungsmaschinen bereits zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zur Ausrüstung der Kreuzfahrer dazugehören sollten, oder ob man sich zur Mitnahme derselben erst entschloß, als es nach Zara gehen sollte. Ebenfalls muß offenbleiben, auf wessen Antrieb sie mitgenommen wurden. Fest steht jedenfalls, daß dreihundert Belagerungsmaschinen für mittelgroße Städte wie Zara oder Damiette überdimensioniert sind. Daher ist es nicht erstaunlich, wenn der mit Zahlen sorgfältig umgehende Chronist der *Devastatio* (wie Anm. 28) S. 10, 30–31 (siehe auch unten S. 116) berichtet, daß bei der Einschließung Zaras nur hundertfünfzig Belagerungsmaschinen eingesetzt wurden. Weshalb lud man dann in Venedig die doppelte Anzahl ein? Selbst bei der Verteidigung von Konstantinopel erwähnt Robert de Clari (wie Anm. 13) vierzig (c. 61) bzw. sechzig (c. 74) Steinschleudern, die die Byzantiner innerhalb der Stadt an den Mauern aufstellten, eine Zahlenangabe, die bei diesem Autor zwar mit Vorsicht betrachtet werden muß, aber mit dem Vorbehalt, daß er eher zur Übertreibung als zur Untertreibung neigt.

mächten. Im Falle eines Angriffs auf Konstantinopel war ein Eingreifen Pisas auf Seiten Konstantinopels nicht auszuschließen (ein Ereignis, das später ja tatsächlich eintrat, wenn auch vielleicht nicht sehr intensiv und auch nur zeitweise³²). Weitere mögliche Gefahrenquellen, die eine Begleitung von fünfzig Kriegsschiffen rechtfertigten, sind mir nicht bekannt. In den Fällen, in denen der Einsatz einer solchen Flotte einen Sinn ergibt, führen die Spuren nach Konstantinopel.

III. Zum Zeitpunkt der Planung einer Begleitflotte

Die Quellenlage zu dieser Frage ist günstig. Gottfried von Villehardouin berichtet, daß bereits in der Anfangsphase, d. h. nach Ablauf der Woche Bedenkzeit, die sich Enrico Dandolo auf das Hilfsersuchen der Boten auserbeten hatte, jener die venezianischen Kriegsgaleeren als Begleitung mit ins Spiel brachte. Dabei muß festgehalten werden, daß es nicht die Franzosen gewesen waren, die um diese Begleitung gebeten hatten. Es war eindeutig eine Idee der Venezianer³³. In diesem Kontext wird übrigens deutlich, daß Enrico Dandolo keineswegs der ehrliche Makler ist, als den ihn Queller und Madden darstellen³⁴ und Venedig nicht Opfer einer unglücklichen Kette von Zufällen³⁵, vielmehr ist der Doge von Anfang an auf Teilung der späteren Beute aus, denn genau damit läßt er sich das unerbetene Entgegenkommen ja bezahlen³⁶. Ebenfalls in dieser frühen Planungsphase wird heimlich Ägypten als Ziel des Unternehmens angepeilt, obwohl man nach außen am Heiligen Land als Ziel festhält³⁷. Wie bereits oft in der Literatur

32) Nicetae Choniatae Historia 1 (Corpus Fontium Byzantinae 11,1, 1975), ed. Ioannes Aloysius VAN DIETEN, S. 545 u. 552.

33) *Et tant feromes nos plus, que nos metromes. L. galees armees por l'amor de Dieu ...* Villehardouin (wie Anm. 1) c. 23.

34) QUELLER/MADDEN, The Fourth Crusade (wie Anm. 2) S. 11 f. u. 17 f.

35) So Donald E. QUELLER, Some Arguments in Defense of the Venetians on the Fourth Crusade, The American Historical Review 81 (1976) S. 717–737, hier S. 718.

36) *... par tel convenance que, tant con nostre compaignie durra, de totes conquestes que nos ferons par mer ou par terre, la moitié en avrons et vos l'autre.* Villehardouin (wie Anm. 1) c. 23. – Im Vergleich zur ausführlichen Beschreibung der Leistungen Venedigs fällt bei QUELLER/MADDEN, The Fourth Crusade (wie Anm. 2), der Punkt Beuteteilung etwas kurz aus. Außerdem darf nicht vergessen werden, daß zum halben Gewinn noch der Fahrpreis der Kreuzritter hinzukam.

37) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 30. Siehe oben S. 107.

vermerkt, macht ein Angriff auf Ägypten strategisch durchaus Sinn³⁸. Ob der Gedanke von den Franzosen oder den Venezianern kam, geht bei Gottfried von Villehardouin nicht eindeutig hervor; Robert von Clari dagegen berichtet, es sei schon frühzeitig von den Franzosen erwogen worden³⁹. Wenn er von den Franzosen kam, stellt sich erneut die Frage: Weshalb muß man ihnen eine Begleitflotte mitgeben? Strategisch wäre sie im Falle Ägyptens nicht nötig gewesen, wie bereits dargelegt. Der Schiffstyp des Transporters hätte für einen Angriff ausgereicht⁴⁰, was Enrico Dandolo gewiß wußte und was sich ja bei einem späteren Kreuzzug auch bestätigte. Daher stellt sich als weitere Frage, weshalb die Franzosen einer Teilung der Beute zustimmten⁴¹. Mit 33 500 Kämpfern hätten sie ihr Ziel vermutlich auch allein erreicht. Will man den Franzosen nicht unterstellen, sie hätten von Anfang an ebenfalls eine andere Richtung als das Heilige Land bzw. Ägypten im Sinn gehabt (und für diese Unterstellung spricht nichts), bleibt nur die Alternative, daß man bei den diplomatischen Fähigkeiten der Gesandtschaft um Gottfried von Villehardouin keine allzuhohe Meßlatte ansetzen darf⁴². Bekanntermaßen sollte es nicht das letztmal sein, daß die Franzosen von Venedig über den Tisch gezogen wurden. Im übrigen gilt: Mochte ein Angriff auf Ägypten strategisch logisch oder aus Sicht der Kreuzfahrer sogar als einzig vernünftige Lösung erscheinen – die Lagunenstadt konnte aus dringenden wirtschaftlichen Notwendigkeiten kein Interesse an einem Landungsunternehmen in Ägypten haben, wie zuletzt noch einmal Ralph-Johannes Lilie dargelegt hat, vielmehr mußte dieser Markt unbedingt erhalten werden⁴³. Dagegen hatte sich die

38) Vgl. z. B. MAYER, Kreuzzüge (wie Anm. 3) S. 175.

39) Siehe oben S. 107 mit Anm. 13.

40) Sicherlich ist das der Grund, weshalb die Franzosen von sich aus keine Bitte um Geleit geäußert hatten, siehe oben Anm. 33.

41) Auch Werner MALECZEK, Petrus Capuanus: Kardinal, Legat am vierten Kreuzzug, Theologe († 1214) (1988) S. 122 f., 264–268, der unter anderer Fragestellung an das Thema herangeht, betrachtet die Beuteteilung als außergewöhnlich.

42) Donald E. QUELLER, Diplomatic 'Blanks' in the Thirteenth Century, The English Historical Review 80 (1965) S. 476–491, hier S. 478, bringt in anderem Zusammenhang einen Hinweis, der m. E. zumindest eine Erklärung für das Einlenken der Franzosen in die Teilung der Gewinne bieten könnte: Der Vorschlag der venezianischen Begleitflotte und die damit verbundene Beuteteilung kam für die französische Seite überraschend. Anders als die Venezianer, die sich eine Woche Zeit zur Überlegung genommen hatten, antworteten die Franzosen bereits am nächsten Morgen.

43) Ralph-Johannes LILIE, Der Fernhandel der Italiener und das byzantinische

Situation auf dem byzantinischen Markt zwischen 1185 und 1198 so zugespitzt, daß aus venezianischer Sicht eine (auch militärische) Intervention wünschenswert erschien, die ohne Landheer aber nicht möglich war⁴⁴. Mit der Anfrage der Kreuzfahrer eröffneten sich für Venedig neue Möglichkeiten, vor allem, wenn man dieses Landheer wegen vorauszusehender Zahlungsunfähigkeit in der Hand haben würde⁴⁵.

IV. Folgen für Theorien zum 4. Kreuzzug

Die venezianischen Kriegsschiffe stellen zumindest für die Zufallstheorie ein gewisses Hindernis dar⁴⁶. Die Schiffe wurden von Anfang an von Venedig eingeplant. Dabei ist durchaus von egoistischen Absichten auszugehen. Auch für die modifizierte Zufallstheorie bzw. die Wendung „step by step“ nach Byzanz⁴⁷ lassen die venezianischen Kriegsschiffe zumindest Zweifel aufkommen. Zum einen, weil sie eben frühzeitig, d. h. noch bei den Vertragsverhandlungen in Venedig 1201, mit ins Spiel gebracht wurden, obwohl sie für eine Eroberung Zaras nicht nötig und viel weniger geeignet waren als die anderen Schiffe⁴⁸. Be-

Reich am Vorabend des Vierten Kreuzzugs, in: Wolfgang von STROMER (Hg.), *Venedig und die Weltwirtschaft um 1200* (Schriftenreihe des Deutschen Studienzentrums in Venedig 7, 1999) S. 159–175, hier S. 170–172. Vgl. auch Gerhard RÖSCH, *Der Handel Ägyptens mit dem Abendland um 1200*, in: Wolfgang STROMER (ebda.) S. 235–256, hier S. 239 f., der darauf hinweist, Venedig habe selbst gegen Versuche Innozenz' III. protestiert, den Handel mit Ägypten zu verbieten. Zu den negativen Folgen für die italienischen Seestädte nach der Eroberung Damiettes 1219 vgl. ebda. S. 240. Zur älteren Literatur, die auf das Interesse Venedigs am Erhalt ägyptischer Märkte hinweist vgl. QUELLER, *Defense* (wie Anm. 35) S. 718.

44) LILIE, *Fernhandel* (wie Anm. 43) S. 171.

45) Selbst ein mit Venedig sympathisierender Historiker wie Frederic C. LANE, *Seerepublik Venedig* (1980) S. 71, der von einer enormen Beanspruchung der venezianischen Kräfte durch den Vertrag ausgeht, hält es für möglich, daß Enrico Dandolo von Anfang an wußte, daß die französischen Gesandten ihre Möglichkeiten überschätzten und die Möglichkeit einkalkulierte, daß die Kreuzfahrer ihre Schuld „irgendwie würden abarbeiten müssen“ (ebda., S. 72).

46) Eine Übersicht über die verschiedenen Thesen und Theorien der Forschung bezüglich Umleitung des 4. Kreuzzugs vgl. Donald E. QUELLER/Susan J. STRATTON, *A century of controversy on the Fourth Crusade*, *Studies in Medieval and Renaissance History* 6 (1969) S. 231–277. Quellers eigene Position vgl. oben Anm. 34 und 35.

47) QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* (wie Anm. 2) S. 18.

48) In den Quellen ist nur von venezianischen Kriegsgaleeren die Rede, nicht

stenfalls konnten sie als Garant venezianischer Herrschaftsansprüche auf Zara dienen (entsprechend dem ausgehandelten Vertrag).

An dieser Stelle ist auf die Einschätzung der Gesamtflotte durch Queller-Madden einzugehen. Daß deren Zusammensetzung eine Schwachstelle für die von den Autoren vertretenen Thesen darstellt, scheint erkannt worden zu sein, denn gegenüber der ersten Auflage von Quellers „The Fourth Crusade“⁴⁹ wurde dem Charakter dieser Flotte jetzt ein eigener Kommentar gewidmet:

„The enourmous fleet that the Venetians had built was uniquely designed for an attack on Egypt. Fifty or more galleys would be required to defeat the Ayyubid navy, which would attempt to destroy the crusader fleet. The horse transports, designed to operate in shallow water and back up to sandy beaches, were perfectly suited for the Egyptian shore. Indeed, Egypt was the only maritime power in the Mediterranean that necessitated such an imposing battle fleet. It was certainly not designed for an attack on Constantinople. The squadron of galleys had no opposing navy in the Bosphorus. Its duties were limited to towing transporters and braking chains. Constantinople also lacked broad sandy beaches on which the amphibious horse transports could launch their armored knights.“⁵⁰

Diese scheinbar bestechende Argumentation ist bei näherer Betrachtung wenig substantiell: a) Hafensperren, wie z. B. Ketten, gab es sowohl in Zara (wo sich die Flotte beim Zerschlagen der Kette als sehr wirkungsvoll erwies) und Konstantinopel⁵¹, als auch in Damiette⁵². Das Argument kann für ein einzelnes Ziel nicht herangezogen werden. b) Eine Fülle von Belegen bei Villehardouin, Robert de Clari und Niketas Choniates zeigen, daß die Pferdetransporter am Strand vor Konstantinopel ebenso notwendig und ebenso effektiv waren und ihre Pferde und Ritter ebenso schnell von Bord brachten wie bei einem präsumptiven Ziel Ägypten⁵³. c) Auch die Transportschiffe brachten

von venezianischen *huissiers*, also Landungsboten.

49) Donald E. QUELLER, *The Fourth Crusade. The Conquest of Constantinople 1201–1204* (1978).

50) QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* (wie Anm. 2) S. 70.

51) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 78 und 159.

52) Siehe oben S. 105 mit Anm. 3.

53) Vgl. z. B. Villehardouin (wie Anm. 1) c. 78, 156 und 174; Robert de Clari (wie Anm. 13) c. 43.

ihre Fußsoldaten ohne Probleme an Land⁵⁴. d) Beim Angriff auf Konstantinopel erwiesen sich die Galeeren z. T. als kühne Vorkämpfer⁵⁵, von einer auf das Ziehen von anderen Schiffen beschränkten Aufgabe kann keine Rede sein⁵⁶. e) Die tatsächlich eher geringe Bedrohung durch die arabische Seemacht zu Beginn des 13. Jahrhunderts haben wir bereits oben erwähnt⁵⁷. f) Die bereits in Venedig eingeladenen 300 schweren Belagerungsmaschinen⁵⁸ – und hier sind nicht die üblichen Schleudern an Bord der Galeeren gemeint – sprechen gegen ein reines Flachwasser-Unternehmen an der ägyptischen Küste, so wie es nach dem Zitat von Queller-Madden scheinen könnte.

Hinzuweisen ist im übrigen auf einen weiteren Aspekt, auf die Anzahl der venezianischen Galeeren innerhalb der Gesamtflotte. Die Zahl der Galeeren ist nicht nur insgesamt groß. Sie ist auch im Verhältnis zu den Transportern groß. Die von Queller angenommene Zahl von 450 Schiffen für die Kreuzfahrer ist viel zu hoch⁵⁹. Frederic C. Lane etwa ist da deutlich zurückhaltender und geht von 200 Schiffen aus⁶⁰. Ich komme höchstens auf ca. 150 Kreuzfahrerschiffe (Grund-

54) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 237 und 253; bei einem anderen Angriff schossen die Soldaten von ihren Barken aus zunächst den Strand von den Griechen frei. Robert de Clari (wie Anm. 13) c. 43.

55) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 173 und 174.

56) Selbst wenn es so gewesen wäre, könnte man dieses Argument geradezu umgekehrt sehen: Wenn die Venezianer, die ja die teilweise starken Strömungen am Bosphorus kannten, auf eine Eroberung der Stadt aus waren, mußten sie von Anfang an für geeignete Schiffe sorgen, um die der Strömung stärker ausgesetzten Transporter ins Gefecht zu schleppen. Bei einem Angriff auf ägyptische Küsten wären keine Schlepphilfen nötig gewesen. Spätere Angriffe auf Damiette zeigen denn auch, daß man auf Galeeren gut verzichten konnte (siehe oben S. 105).

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

58) Siehe oben S. 111 mit Anm. 31.

59) QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* (wie Anm. 2) S. 17 und QUELLER bereits in: *A Note on the Reorganization of the Venetian Coinage by Doge Enrico Dandolo*, *Rivista Italiana di Numismatica e Scienze Affini* 67 (1979) S. 167–172, hier S. 170, wobei Queller ausdrücklich feststellt, daß bei diesen 450 Schiffen die 50 venezianischen Galeeren noch nicht mitgezählt sind, d. h. insgesamt von 500 Schiffen auszugehen ist. Vgl. ebenso DERS., *Defense* (wie Anm. 35) S. 724. An anderer Stelle freilich erwähnt Queller (QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* [wie Anm. 2] S. 68), daß die Zahlen der Schiffe in den Quellen von 200 bis 480 reichten, wobei er sich dem unteren Wert anzuschließen scheint und seine tatsächliche Position in diesem Punkt etwas diffus wirkt.

60) LANE, *Seerepublik* (wie Anm. 45) S. 71. Dabei wird nicht deutlich, ob dies Lanes eigene Schätzung ist, oder ob er sich auf Quellen bezieht.

lage ist hier die ursprünglich erwartete Teilnehmerzahl von 33 500 Mann)⁶¹.

Meine Berechnung – m. W. der erste Versuch, anhand der vorausgesetzten Teilnehmer des 4. Kreuzzugs den benötigten Schiffsraum zu ermitteln und so die Wahrscheinlichkeit der in Umlauf befindlichen Zahlen zu überprüfen – basiert auf den Tonnage-Werten von Lane bzw. Tucci. Diese Werte stammen entsprechend der Quellenlage aus dem 14. bzw. 15. Jahrhundert⁶². Auf diesen Unsicherheitsfaktor ist hinzuweisen, wenngleich davon auszugehen ist, daß sich vom 13. Jahrhundert bis zum genannten Zeitraum nicht viel geändert hat; eine Grenzzone gibt es eher im 16. Jahrhundert⁶³. Zur Bestätigung meiner im Vergleich zu anderen niedrigen Zahlen suchen wir gleichwohl nach etwas weiterem, was genau meßbar ist. Meßbar ist die Kapazität der venezianischen Werften. Der Bau von 100 Schiffen – oder, falls man vorhandene in die Planung miteinbezog, selbst von 50 Schiffen – wären für die venezianischen Werften immer noch eine gewaltige Anstrengung gewesen und würde als Erklärung, daß Venedig alle wirtschaftlichen Unternehmungen für ein Jahr aussetzte und alle Kräfte in den Kreuzzug steckte⁶⁴, völlig ausreichen. Denn – und damit kommen wir zum Meßbaren – sogar nach Erweiterung des Arsenal im 14. Jahrhundert war es für Venedig außerordentlich schwierig, selbst unter hohem Personaleinsatz und wegen dringender Notwendigkeit aufgrund eines Krieges, innerhalb eines halben Jahres 20 leichte Galeeren zu bauen (schwere Galeeren hätten doppelt so lange gebraucht)⁶⁵. Dies ist ein Problem, das Queller mit Verweis auf Lane in der ersten Auflage von „The Fourth Crusade“ selbst erwähnt⁶⁶. In der zweiten Auflage geht er denn auch eher davon aus, daß Venedig auf zahlreiche vorhan-

61) Die hier zu leistende Berechnung wurde aus Platzgründen in den Anhang verlegt.

62) Vgl. LANE, *Navires et Constructeurs à Venise pendant la Renaissance* (École pratique des Hautes Études, 6^e section, Œuvres étrangères V, Centre de Recherches Historiques, 1965) S. 239–243 (= überarbeitete Fassung seiner Arbeit *Venitian Ships and Shipbuilders of the Renaissance* [1934]). Vgl. ferner Ugo TUCCI, *Un problema di metrologia navale: la botte veneziane*, *Studi veneziani* 9 (1967) S. 201–246. Zu den Problemen bei der Umrechnung der älteren Meßgrößen in moderne Einheiten siehe ausführlicher unten S. 123 (Anhang).

63) LANE, *Seerepublik* (wie Anm. 45) S. 710.

64) Vgl. Robert de Clari (wie Anm. 13) c. 7.

65) Vgl. LANE, *Venitian Ships* (wie Anm. 62) S. 132–135.

66) QUELLER, *Crusade* (wie Anm. 49) S. 167 Anm. 43.

dene private Schiffe als Transportmittel zurückgriff⁶⁷. Wenn es bei den erweiterten Gegebenheiten im 14. Jahrhundert gerade zu 40 leichten Galeeren innerhalb eines Jahres gereicht hätte, ist eine Flotte von 450 Schiffen⁶⁸ in der Tat unrealistisch. Setzt man dagegen die Anfertigung von 40–50 neuen Schiffen für ein Jahr voraus und greift etwa 100 bereits vorhandene zurück (was für Venedig ja auch wirtschaftliche Einbußen bedeutete), ist eine Menge von etwa 150 Transportschiffen realisierbar, sowohl was die Notwendigkeiten betrifft, als auch von den Möglichkeiten, eine solche innerhalb der festgesetzten Frist bereitzustellen. Im übrigen ist dies für das beginnende 13. Jahrhundert immer noch eine gewaltige Armada. Rechnet man noch die 50 venezianischen Galeeren⁶⁹ hinzu, bestätigt die ermittelte Zahl von ca. 200 Schiffen die Angaben der *Devastatio Constantinopolitana* und bei Hugo von St. Pol⁷⁰.

Das vorausgesetzt, stellt sich bei der Zahl der z u s ä t z l i c h eingesetzten venezianischen Kriegsgaleeren noch mehr die Frage nach der Ursache einer Größenordnung von 50 Schiffen, ergibt sich doch ein bemerkenswertes Zahlenverhältnis von 3 Transportern auf ein venezianisches Kriegsschiff⁷¹ (eine Frage, die sich bei den von Queller angenommenen 450 Schiffen nicht stellen würde, aber immerhin noch bei den von Lane angenommenen 200 Transportern). Mit etwas bösem Willen könnte man fragen, ob diese Schiffe nur die Aufgabe hatten, einen äußeren Gegner zu bekämpfen, oder nicht auch die Funktion, die

67) QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* (wie Anm. 2) S. 17.

68) Siehe oben S. 116 mit Anm. 59 und unten S. 121 mit Anm. 81.

69) Antonio CARILE bemerkt in seinem Artikel ‚Dandolo, Enrico‘, in: *Lex.MA* 3, Sp. 491, die ursprüngliche Zahl von 50 Galeeren sei von Venedig später auf 62 erhöht worden. Das würde zwar eine weitere Stütze für meine anschließende Argumentation bedeuten, dennoch bin ich dieser Zahl gegenüber skeptisch. Die Begründung für seine Annahme äußerte Carile in seiner Darstellung *Per una storia dell'impero latino di Costantinopoli (1204–1261)* (1978) S. 89. Als Beleg nennt er die *Devastatio* (wie Anm. 28) S. 10, 25. Tatsächlich sind dort nicht 62 Galeeren angegeben, sondern 72 (zu meiner Einschätzung der 72 Galeeren in der *Devastatio* siehe unten Anhang, S. 125). Ferner verweist Carile auf FARAL, Villehardouin (wie Anm. 1) c. 57, wo aber explizit von einer Erhöhung der Zahl der Galeeren nichts steht.

70) Siehe unten Anhang S. 125.

71) Ein solches Verhältnis würde auch die geplante Verteilung der Beute zu gleichen Hälften zwischen den Kreuzfahrern und Venedig leichter erklären, während bei einer Flotte von 450 Kreuzfahrerschiffen (die diese ja schließlich bezahlten, jedenfalls der Idee nach) und 50 venezianischen Kriegsschiffen doch ein gewisses Ungleichgewicht besteht.



Abb. 2: DO I. 406: SächsHStA, O. U. 6 (Dorsualnotizen)

Kreuzfahrerflotte zu überwachen und „auf Kurs zu halten“, auf venezianischem, versteht sich. Denn, wie gesagt, gegen eine Galeere hatte solch ein Transporter im Nahkampf wenig Chancen. Die Kriegsschiffe waren sicherlich eine nicht nur hypothetische Bedrohung für den Fall, daß die Kreuzfahrer nach der Eroberung von Zara auf den Gedanken gekommen wären, allein weiterzusegeln. So blieben die Transportschiffe vor Anker, bis den Kreuzfahrern der Proviant für eine weite Seereise ausging und auch wegen der vorgerückten Jahreszeit an das Ziel Heiliges Land nicht mehr zu denken war, von Ägypten ganz zu schweigen.

Ziehen wir aus unseren Beobachtungen ein Resümee: Bei Hinterfragung der Gründe für Venedigs militärisches Engagement beim 4. Kreuzzug bzw. ab wann die Stadt eine Kursabweichung desselben plante, erhält die These, daß es ihr schon bei der Aushandlung des Vertrages mit den Kreuzfahrern nicht um das Heilige Land oder Ägypten ging, neue Nahrung.

V. Die Größe der von Venedig tatsächlich ausgelieferte Flotte

Zu fragen bliebe noch, ob die von den Venezianern bereitgestellte Transportflotte in vollem Umfang ausgeliefert wurde und auch auf den Kreuzzug auslief (denn selbst Villehardouin räumt ein, Venedig habe seinen Teil des Vertrages erfüllt⁷²; praktisch möglich wäre das auch bei geringerer Zahl der Kreuzfahrer, weil die Matrosen von Venedig gestellt wurden⁷³), oder ob die Kreuzfahrer mit einer reduzierten Anzahl von Schiffen losfuhren, entsprechend der tatsächlich erreichten Teilnehmerzahl. In letzterem Falle hätte man es – bei einer vorausgesetzten Personenzahl von ca. 11 000⁷⁴ – lediglich mit 52⁷⁵ bzw. 70 Transportern⁷⁶ (plus den 50 Kriegsgaleeren) zu tun, wobei ich in

72) Vgl. z. B. Villehardouin (wie Anm. 1) c. 57.

73) Dabei ist von 110–130 Matrosen pro Schiff auszugehen, vgl. etwa BASTARD DE PÉRÉ, *Navires* (wie Anm. 15) S. 347 u. 350.

74) Vgl. MAYER, *Kreuzzüge* (wie Anm. 3) S. 175. Die Angabe bei Robert de Clari (wie Anm. 13) c. 11, der von 1 000 Rittern und 50 000 bis 60 000 Fußsoldaten spricht, sind völlig unzuverlässig.

75) Nach der Ladekapazität von TUCCI (siehe Anhang S. 123 f. mit den dort erläuterten Raum- und Ladegewichtsvorgaben): $11\,000 \times 1,5 \text{ t} = 16\,500 \text{ t} = 20\,625 \text{ botti} : 400 \text{ botti} = 52 \text{ Schiffe}$.

76) Nach der Ladekapazität von LANE (siehe Anhang S. 123 f.): $11\,000 \times 1,5 \text{ t}$

beiden Fällen von der von mir vorausgesetzten Last für die Ritter ausging, aus denen sich das in Venedig erschienene Heer wohl hauptsächlich zusammengesetzt haben dürfte. Eine verringerte Anzahl von Schiffen halte ich aber für unwahrscheinlich: Wie bereits in anderem Zusammenhang erwähnt, hatten die Transportschiffe 300 Belagerungsmaschinen an Bord⁷⁷. Das würde bei einer reduzierten Anzahl bedeuten, daß manche Transporter bis zu drei Belagerungsmaschinen hätten tragen müssen. Das ist kaum möglich, denn es befanden sich, wie wir von Gottfried von Villehardouin wissen, auch Mangeln oder Mangonellen mit langem Wurfarm darunter, von denen man bei einmastigen Schiffen vielleicht je eine auf dem Vorder- und Achterkastell unterbringen konnte; bei zweimastigen Schiffen nur auf dem Achterkastell, ansonsten ein Kreuzen mit Lateinersegeln wohl zu erheblichen Bedienungsschwierigkeiten geführt hätte⁷⁸. Mit Sicherheit aber konnte nicht auch noch mittschiffs eine Belagerungsmaschine positioniert werden, wegen des dort befindlichen Mastes und Segels. Bei 2 Geschützen pro Schiff kommt man mit den von mir postulierten 150 Schiffen jedoch aus.

Vielleicht könnte die Zahl von ca. 150 Schiffen für die Kreuzfahrer auch eine mögliche Erklärung für ein weiteres Problem liefern, wobei ich betone, daß es sich beim folgenden lediglich um einen Deutungs-Vorschlag handelt. Es geht um eine nicht ganz klare Angabe Gottfrieds von Villehardouin, über die bereits gerätselt wurde⁷⁹, daß nämlich die Flotte an Transportschiffen, Galeeren und Lastschiffen wohl dreimal so umfangreich war, „que il n'aüst en l'ost de genz“⁸⁰. In der Tat ist die Stelle nicht ganz einfach und sie war es auch, die Queller-Madden auf die gewaltige Zahl von 450 Transportschiffen (zusätzlich zu den

= 16 500 t = 27 555 botti : 400 botti = 70 Schiffe. Nach der von mir angenommenen Ladefläche (9 qm) käme man auf 78,5 Schiffe (11 000 x 9 qm = 99 000 qm : 1 260 qm Ladefläche pro Schiff), wobei aber wegen der unterschiedlichen Konstruktion von Transportern für Fußsoldaten und Pferdetransportern ein gewisses Risiko in der Berechnung zu berücksichtigen ist, siehe ebenfalls Anhang.

77) Siehe oben S. 111 mit Anm. 31.

78) Die aus zwei Spieren bestehende Rute (d. h. die „Rahe“ eines Lateinersegels) reicht ja bis weit vor den Mast und wird nicht, wie bei normalen Rahen, waagerecht gefahren.

79) In der ersten Auflage von „The Fourth Crusade“ (S. 15 bzw. S. 167 Anm. 43) griff QUELLER dabei auf die Hilfe von Lane zurück (siehe dazu auch unten S. 122 mit Anm. 87).

80) Villehardouin (wie Anm. 1) c. 56.

Begleit-Galeeren) kommen ließ und u. a. als Begründung für die wirtschaftlichen „Sachzwänge“ diente⁸¹, aus denen heraus Venedig den Kreuzzug umleiten „mußte“⁸². Andere Autoren interpretierten die Stelle in dem Sinne, daß von den ursprünglich erwarteten Kreuzfahrern nur ein Drittel erschienen sei⁸³. Im Zusammenhang lautet der betreffende Text: „Et li navies que il orent appareillé fu si riches et si bels que onques nus hon crestiens plus bell ne plus riche ne vit: si cum de nés et de galies et de uissiers bien a troiz tanz que il n'aüst en l'ost de genz.“ Im vorhergehenden Satz war von den Venezianern die Rede gewesen, auf die sich das „que il orent appareillé“ bezieht. Übersetzt also: „Und die Schiffe, die sie vorbereitet hatten, waren so prächtig und so schön, daß kein Christ je etwas Prächtigeres und Schöneres gesehen hat: nämlich an Transportschiffen, an Galeeren und an Pferdetransportern ...“ Wobei man sich nicht daran stören darf, daß „il“ im Singular steht: Der Bezug auf den vorhergehenden Satz ist eindeutig. Außerdem hat Faral die Handschriften seiner Gruppe OA⁸⁴ an dieser Stelle

81) QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* (wie Anm. 2) S. 17: „Villehardouin tells us ..., and there is every reason to beleave him, that the Venitians had prepared ships for at least three times as many crusaders as appeared in Venice. We must conclude, therefore, that the Venetians had prepared, in addition to the fifty galleys, some four hundred fifty transports.“ Vgl. ebenso QUELLER, *Venetian Coinage* (wie Anm. 59) S. 170; ebenso QUELLER, *Defense* (wie Anm. 35) S. 724. Diese Schiffe brauchten (venezianische) Besatzungen, und so folgert Queller, auf seinen 500 Schiffen aufbauend, daß rund 14 000 Menschen dazu nötig waren (ebda. S. 17, mit Verweis auf CARILE, *Per una storia* [wie Anm. 69] S. 90, der dort aber nur von 190 Schiffen ausgeht), eine wahrlich immense Kraftanstrengung, mit dem Ergebnis: „Failure would be a disaster for the merchants of the Rialto ...“.

82) Auch jüngere „offizielle“ Darstellungen aus Italien vertreten den Standpunkt der Umleitung des Kreuzzuges wegen wirtschaftlicher Notwendigkeiten infolge der Kosten beim Flottenbau, vgl. z. B. Donald M. NICOL, *La quarta crociata*, in: *Storia di Venezia 2, L'Età del comune*, hg. von Giorgio CRACCO/Gherardo ORTALLI, Istituto della Enciclopedia Italiana (1995) S. 155–181, hier S. 162.

83) Als Beispiel für viele vgl. John GODFREY, 1204. *The Unholy Crusade* (1980) S. 73, wobei mir freilich die englische Übersetzung des betreffenden Satzes bei Villehardouin nicht ganz korrekt erscheint („Villehardouin in fact says that the splendid Venetian fleet now awaiting them ,could easily have carried three times as many men as there were in the whole army put together.“). Hierzu wäre im übrigen anzumerken, daß bei der ersten Erhebung der Chartergebühren weniger als die Hälfte des ausgehandelten Fahrpreises zusammenkam (Villehardouin [wie Anm. 1] c. 58), was die finanzielle Katastrophe nicht geringer macht, aber immerhin bedeuten würde, daß fast die Hälfte der erwarteten Kreuzfahrer erschienen war.

84) Oxford, Bodleian Library, Laud. misc. 587 und Paris, Bibliothèque Nationa-

in den Variantenapparat verbannt. Gemeinsam gehen sie auf eine ältere Vorlage als die übrigen Handschriften zurück, wobei O Leithandschrift von Farals Edition ist⁸⁵. In dieser Gruppe finden wir die Lesart *ils*, was durchaus besser „paßt“. Das sei indes nicht überbewertet, denn Gottfried von Villehardouin bzw. seine Abschriften gehen gerade mit derartigen Unterscheidungen oft wenig sorgsam um. Genau das ist das Problem bei der Fortsetzung des Satzes. Faral übersetzt diese so: „bien trois fois autant qu'il y avait de gens en l'armée.“⁸⁶ Was bedeuten würde, es gäbe dreimal soviel von den genannten Schiffen wie Menschen im Heer. Lane bezeichnete die Aussage Queller gegenüber als „the impressionistic guess of a landlubber“⁸⁷. Da aber selbst Kritiker Gottfrieds von Villehardouin einräumen müssen, daß er in Zahlenangaben meist recht exakt ist⁸⁸, lohnt auch hier näheres Hinsehen. Bezieht man nämlich das „il“ (bzw. dann „ils“) in der Fortsetzung des Satzes ebenfalls auf die Venezianer, bekommt der Satz eine andere Richtung: Die von ihnen vorbereiteten Schiffe seien „wohl dreimal so viele, wie sie [= die Venezianer] Leute im Heer hatten“ (im anderen Überlieferungsstrang bei Faral steht anstelle des *aüst*] *avoient* bzw. *eussent*⁸⁹, was den Pluralcharakter der Aussage unterstreicht). Auch die jüngste deutsche Übersetzung bringt den Satz in der zuletzt genannten Fassung⁹⁰.

le, Fonds français 4972.

85) Vgl. FARAL, Villehardouin (wie Anm. 1) S. XLVI f.

86) FARAL, Villehardouin (wie Anm. 1) S. 59.

87) Vgl. LANE, zitiert von QUELLER, Fourth Crusade, 1. Aufl. (wie Anm. 49) S. 167 Anm. 43.

88) QUELLER, ebda. In der Tat kann man bei einem Verhandlungsführer, der mit Größenordnungen von 20 000 Fußsoldaten, 9 000 Knappen und 4 500 Rittern arbeitet, erwarten, daß er zwischen 150 und 450 unterscheiden kann. Der einzige Vorwurf, der ihn als „Landratte“ treffen könnte, ist der, daß er in seiner oben zitierten Angabe vielleicht nicht genau den Unterschied zwischen einer Galeere und einer *hussier* kannte; immerhin ein verzeihlicher Irrtum: BASTARD DE PÉRÉ, Navires (wie Anm. 15) S. 351 und 355, beschreibt aufgrund von Dokumenten zwei *huissiers* von jeweils ca. 33 m Länge mit 120 bzw. 150 Rudern. Auch die übrigen Schiffsmaße (Länge über alles, Länge über Kiel usw.) „sont celles d'une galère“.

89) Farals Maßnahme, im vorhergehenden Teil den einen Überlieferungsstrang in den Variantenapparat zu legen, im anschließenden Teil den anderen Überlieferungsstrang, erscheint mir an dieser Stelle nicht ganz konsequent.

90) Gerhard E. SOLLBACH, Chroniken des Vierten Kreuzzugs. Die Augenzeugenberichte von Geoffroy de Villehardouin und Robert de Clari (1998) S. 32.

Wenn Gottfried von Villehardouin von der Zahl der Schiffe (150 Schiffe für die Kreuzfahrer, 50 für die Venezianer) auf die darauf befindlichen Menschen geschlossen hat, macht sein oben genanntes Zahlenverhältnis „drei zu eins“ durchaus Sinn („... dreimal so viel Schiffe, wie sie – die Venezianer – bemannt hatten ...“).

Anhang

Berechnung der Größe der Kreuzfahrerflotte

Nicht ganz einfach bei Umrechnungsversuchen zur Ermittlung der Tonnage ist die Einschätzung der venezianischen *botti* (d. h. der venezianischen Maßeinheit der Schiffs-Tonnage) auf moderne Meßgrößen. Zu den Schwierigkeiten, die sich hierbei ergeben vgl. LANE, Seerepublik (wie Anm. 45) S. 709–711 und ausführlich in DERS., *Navires* (wie Anm. 62) S. 239–243.

Zum besseren Verständnis des folgenden sei eine kurze Erläuterung zur *botte* (venez. *bota*) vorangestellt. 1 *botte* sind nach der Berechnung von LANE 0,6 t (*Navires*, [wie Anm. 62] S. 240–242), also 1 t = 1,67 *botti*; nach TUCCI (*Un problema* [wie Anm. 62] S. 201–246) gilt bis zum 18. Jahrhundert: 1 *botte* = 0,8 t, folglich 1 t = 1,25 *botti*. – Ausgangspunkt unserer Überlegung ist eine durchschnittlich angenommene Länge von 30 Metern pro Transporter bei einer durchschnittlichen Breite von 14 Metern und jeweils drei zur Beladung geeigneter Decks. Daraus ergibt sich eine Ladefläche von ca. 1 260 qm. Ein solches Schiff könnte über 400 Fußsoldaten aufnehmen, wobei jedem ein Raum von 3 qm zur Verfügung stände. Tatsächlich betrug er, jedenfalls auf französischen Schiffen, nur 0,63 m x 1,75 m, „chèrement louée et sévèrement réglementée“, vgl. BASTARD DE PÉRÉ, *Navires* (wie Anm. 15) S. 342, mit Bezug auf Régine PERNOUD, *Le IV^e livre des statuts de Marseille* (1935) S. 30 f., liv. IV art. 25 (revidiert 1253). Bei meiner großzügigen Bemessung von 3 qm ist indes der Proviant mitgerechnet (zu Art und Volumen der Verpflegung vgl. Urkunden der älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig 1, edd. G. L. Fr. TAFEL/G. M. THOMAS [1856, ND 1964] S. 365, und CARILE, *Per una storia* [wie Anm. 69] S. 90). Für diese 20 000 Fußsoldaten bräuchte man also 50 Schiffe. Machen wir zur Sicherheit die Probe nach Ladegewicht: Legt man für einen solchen Fußsoldaten samt Ausrüstung und Verpflegung ein Gewicht von jeweils einer halben Tonne zugrunde, kommt man bei 400 Soldaten auf 200 Tonnen Gewicht je Schiff, umgerechnet auf venezianische Maßeinheiten sind dies 250 *botti* (nach Tucci). Damit ist die Ladefähigkeit eines solchen Schiffes noch längst nicht erreicht: LANE, Seerepublik (wie Anm. 45) S. 710 f., nennt im 16. Jahrhundert, neben einer Vielzahl von Schiffen mit einer Ladefähigkeit von 400 *botti*, solche mit bis zu 1 000 *botti*. Daher ist es nicht verwunderlich, wenn Villehardouin (wie Anm. 1) c. 101 berichtet, daß sich von Zara 500 Soldaten mit einem Transportschiff davonmachten. Nach meiner Voraussetzung von 400 Soldaten ist

daher noch genügend Platz für die Matrosen und Belagerungsmaschinen, die ja auch an Bord waren, siehe oben S. 120 mit Anm. 77. Die angenommenen 20 000 Mann Fußvolk hätte man nach den Werten von Tucci rein nach Gewicht auf 31 bis 32 Schiffen verteilt ($[20\,000 \times 0,5 \text{ t} = 10\,000 \text{ t} = 12\,500 \text{ botti}]$: 400 *botti* Ladefähigkeit pro Schiff); nach der Gewichtsnormierung von Lane auf 41 bis 42 Schiffen ($[20\,000 \times 0,5 \text{ t} = 10\,000 \text{ t} = 16\,700 \text{ botti}]$: 400 *botti* pro Schiff). Weil man aber nicht nur nach Gewicht, sondern auch nach Fläche gehen muß, erscheinen mir meine 50 Schiffe für die Fußsoldaten als wahrscheinlicher.

Bei der Berechnung von Ladefläche und -gewicht bei den Pferdetransportern ist zu differenzieren: Als Ladefläche für die Pferde war, so MOLLAT (wie Anm. 15) S. 353, nur der Raum unterhalb des 2. Decks geeignet, wo sich an Steuerbord und Backbord „Boxen“ von etwa 0,73 m x 2,59 m befanden (die Zuordnung auf dieses Deck ist gerade bei einem Landungsunternehmen insofern einleuchtend, als sich die Ladeluken für die Pferde auf Höhe oder sogar knapp unterhalb der Wasserlinie befanden, weshalb man sie sorgfältig abdichten mußte, vgl. MOLLAT, ebda., mit Abbildung 2. Beim Angriff auf die feindliche Küste lagen sie dann knapp oberhalb der Wasserlinie, vgl. das bei BASTARD DE PÉRÉ, *Navires* [wie Anm. 15] S. 355 beschriebene Verfahren). Nach dem bei Mollat abgebildeten Fahrzeug mit einer Länge von ca. 30 m und einer Breite von ca. 8 m ergäbe das eine Kapazität von maximal 82 Pferden pro Schiff. Allgemein spricht Mollat von 50 bis 100 Pferden (ebda., S. 353). Mitzubерücksichtigen sind aber neben den 4 500 Rittern auch die 9 000 Knappen, die sich mit einiger Sicherheit ebenfalls an Bord der *huissiers* befunden haben dürften. Diesen 13 500 Personen standen als „Ladefläche“ jetzt nur noch 2 Decks zu Verfügung ($2 \times [30 \text{ m} \times 8 \text{ m}] = 480 \text{ qm}$ je Schiff), so daß bei einem vorausgesetzten Raumangebot von 3 qm pro Mann eine Flotte von 85 Schiffen benötigt worden wäre ($[13\,500 \times 3 \text{ qm}] : 480 \text{ qm} = 84,38$). Dabei wäre der Proviant im Laderaum mit einer Höhe von 3 m (Abb. 2 bei MOLLAT) bzw. 4,34 m (Abb. bei LEWIS/RUNYAN, *European Naval* [wie Anm. 20] S. 73) zwar unterzubringen gewesen, nicht aber die für die Schiffe benötigten Bedienungsmannschaften, so daß bei einer Besatzung von 110–130 Mann (gerechnet mit 100 kg und 0,60 m x 1,75 m pro Person) tatsächlich nicht von 85, sondern wohl etwa von 100 *huissiers* auszugehen ist. Womit sich die Berechnung Mollats unterem Grenzwert angenähert bzw. ihn bei 45 Pferden pro Schiff unterschritten hätte (in diesem unteren Bereich siedelt aufgrund von Angaben des 12. Jahrhunderts auch PRYOR, *Transportation* 1 [wie Anm. 5] S. 21, die Ladekapazität solcher Schiffe mit 40 Pferden an, wobei er dann auf die Gesamtzahl von etwa 110 kommt, Quellen des 13. Jahrhunderts nennen 60 Pferde, vgl. PRYOR, *Transportation* 2 [wie Anm. 6] S. 105).

Macht man auch hier zur Kontrolle eine Berechnung nach Gewicht, ergibt sich folgendes Bild (dabei ist nach Auskunft eines Veterinärmediziners von einem Durchschnittsgewicht bei mittelalterlichen Pferden von maximal 400 kg auszugehen; weil jedoch noch die gesamte Ausrüstung, Verpflegung usw. mitzurechnen ist, wurde für die 4 500 Ritter und 9 000 Knappen ein Gewicht von jeweils 1,5 t angesetzt, worin die Pferde jetzt allerdings miteingerechnet sind): $13\,500 \times 1,5 \text{ t}$

= 20 250 t. Legt man die Umrechnung von Tucci zugrunde (1 *botte* = 0,8 t), ergäbe das eine Summe von 25 312,5 *botti* : 400 *botti* pro Schiff = 63,3 Schiffe. Nach der Normierung der *botte* durch Lane (1 *botte* = 0,6 t) käme man auf 85 Schiffe für die Ritter. Aus oben erwähnten Platzgründen für Soldaten und Mannschaft ist indes auch hier an den von mir genannten ca. 100 Schiffen festzuhalten. Zusammen mit den angenommenen 50 Schiffen für die Fußsoldaten ergeben sich also insgesamt ca. 150 Schiffe (rein nach Ladegewicht wären es, entsprechend Umrechnung der *botte* von Lane, 127 Schiffe). Nimmt man indes Schiffe statt mit 400 *botti* mit höherer Ladekapazität an (1000 *botti*), verringert sich die Zahl der Schiffe deutlich (namentlich bekannte Beispiele für Groß-Schiffe vgl. QUELLER/MADDEN, *The Fourth Crusade* [wie Anm. 2] S. 19, 69 und 221). Hiervon hat es aber wahrscheinlich nicht viele gegeben.

Vergleicht man die ermittelten Werte mit den verschiedenen Zahlenangaben der Quellen, ergeben sich Annäherungswerte mit folgenden Autoren:

Die *Devastatio Constantinopolitana* (wie Anm. 28) S. 10, 25, in der der Chronist berichtet: *Fuerunt autem naves 40, galiae 72, oxirii 100*. Auch hier ist also von 100 *huissiers* die Rede, und die Angabe von 40 Truppentransportern würde sich in etwa mit dem Ergebnis decken, das sich auf der Grundlage von Lanes Umrechnungskurs rein nach Ladegewicht ergibt (siehe meine obige Rechnung: 41 bis 42 Schiffe), was meiner Ansicht nach aber aus Raumgründen zuwenig ist. Hinwiederum ist in der *Devastatio* nicht von 50, sondern von 72 Galeeren die Rede (wobei ich eine Verwechslung bzw. Vermischung der Schiffstypen seitens des Chronisten für nicht unmöglich halte). In ihren Richtwerten wird man diese Quelle jedenfalls ernstnehmen müssen. Auch sonst scheint der Chronist sorgfältig auf Zahlen geachtet zu haben, als er den Verlust von 4 Truppentransportern und 2 Pferdetransportern ausdrücklich vermerkt.

Ebenfalls zeigen sich Übereinstimmungen mit Hugo von St. Pol, der von insgesamt 200 Schiffen spricht (... *que vasa navigio 200 munero fuerunt, preter naviculas et bargas*). Hugonis Comititis S. Pauli epistula de expugnata per Latinos urbe Constantinopoli, in: TAFEL/THOMAS (wie oben) S. 306. Vgl. auch QUELLER, *Venetian Coinage* (wie Anm. 59) S. 169 Anm. 10. Mit den bei Niketas Choniates überlieferten Zahlenangaben ist weniger anzufangen, obwohl es auf den ersten Blick scheinbare Übereinstimmungen gibt. Der Chronist spricht von 110 Dromonen für die Beförderung der Pferde, 60 großen Schiffen und 70 riesigen Lastschiffen, vgl. Nicetae Choniatae *Historia* (wie Anm. 32) S. 539, 93 ff. Auch hier ist von ca. 100 Pferdetransportern die Rede; wenn er diese aber als Dromonen bezeichnet, fragt man sich, wo die 50 venezianischen Galeeren geblieben sind, denn weitere Galeeren werden nicht genannt. Daß diese unter der Summe der Transporter zu finden sind, ist zweifelhaft. Die im gleichen Kontext genannte Zeit, die Venedig zum Bau der Schiffe zur Verfügung stand (3 Jahre) und die Anzahl der von Venedig aus eingeschifften Soldaten (1 000 Reiter und 30 000 Mann Fußvolk) sind kaum geeignet, das Vertrauen in Niketas Choniates' Präzision in diesem Punkte zu erhöhen.

Auch die Angabe des Andrea Dandolo paßt nicht zum ermittelten Ergebnis. Der Doge berichtet in seiner Chronik (*Andreae Danduli Chronica per extensum descripta*, ed. E. PASTORELLO, *Muratori* 12,1, S. 276) von 300 Schiffen einschließlich der Galeeren. Der Vertrag selbst sei für 4 500 Ritter und nur 8 000 Fußsoldaten abgeschlossen worden (was schon nach dem bei TAFEL/THOMAS [wie oben] S. 365, abgedruckten Vertrag nicht stimmen kann). Vgl. auch PRYOR, *Transportation* 1 (wie Anm. 5) S. 21 mit Anm. 44.

Als Ergebnis ist festzuhalten, daß von ca. 200 Schiffen insgesamt, d. h. unter Einschluß der Kriegsgaleeren, auszugehen ist; andere in Quellen und Literatur genannten Zahlen halte ich aufgrund der damaligen technischen Gegebenheiten für unzutreffend. Dabei sei nochmals betont, daß ich bei allen meinen Berechnungen von den für meine Argumentation ungünstigeren Voraussetzungen ausging, vgl. meine Raumbemessung. Rein nach Ladegewicht – selbst das habe ich großzügig angesetzt – wäre man mit noch weniger als 150 Schiffen für die Kreuzfahrer ausgekommen.