

# Byzantinischer Alltag zu Schiff

»Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön«. Die Byzantiner hätten diesem in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts populären Lied (und Spielfilm) schwerlich zugestimmt, obgleich das Meer und seine Nutzung in Politik, Ökonomie und Alltag ihres Staates eine gewichtige Rolle spielte. Aus der Teilung des Imperium Romanum erwachsen, waren die Territorien des Ostreiches – Balkan, Kleinasien, bis ins 7. Jahrhundert auch Syrien/Palästina und Ägypten – rund um das Mittelmeer (im Kernraum um die Ägäis) angeordnet; die schnellste Kommunikation zwischen ihnen erfolgte zur See<sup>1</sup>. Wie zuvor das antike Rom, versorgten nun Getreideflotten aus Ägypten die neue Hauptstadt Konstantinopel<sup>2</sup>, das frühere Byzantion. Sie lag auf einer Halbinsel am südlichen Ausgang des Bosphorus, am Schnittpunkt wichtiger Land- und Seerouten aus allen vier Himmelsrichtungen<sup>3</sup>. Zu Land von einem hochragenden Mauerring geschützt, garantierte die maritime Vorherrschaft ihre (und des ganzen zentralistisch organisierten Staates) Sicherheit vom Wasser her. Thalassokratie (Beherrschung der Meere) war deshalb ein wichtiges Konzept byzantinischer Selbstbehauptung<sup>4</sup>. Mehrfach scheiterten zu Land mächtige Gegner an ihren technischen Defiziten auf See; nicht zuletzt das jahrhundertelange Ringen mit den Arabern um die mediterrane Vorherrschaft hatte eine starke maritime Komponente<sup>5</sup>. Als die byzantinische Marine, der Stolz der Rhomania<sup>6</sup>, ab der Mitte des 11. Jahrhunderts einen zunehmenden Niedergang erlebte<sup>7</sup>, gelang es den Teilnehmern des 4. Kreuzzuges 1204, Konstantinopel

von See her zu erstürmen<sup>8</sup>. Das bald schrumpfende Spätreich der Palaiologen war auf den guten Willen der italienischen Seerepubliken Venedig und Genua angewiesen, welche die Seewege aus eigenem Interesse kontrollierten und offen hielten<sup>9</sup>, bis gegen sie alle in den Osmanen eine neue Großmacht erwuchs.

Wenngleich die Wertigkeit der Seefahrt auch oder gerade in solchen Zeiten des Niedergangs zu Byzanz bewusst war, mit einer Sympathie für die Meere war diese Erkenntnis zu keiner Zeit verbunden<sup>10</sup>. Mehrere Gründe sind dafür namhaft zu machen, die sich zudem überlagern. Primär sind die Risiken zu nennen, welche den Schiffen unterwegs drohten, zum einen von Wind und schlechtem Wetter her<sup>11</sup>, zum anderen durch feindliche Angriffe, seien es gegnerische Flotten oder räuberische Piraten<sup>12</sup>. Reisen generell war seit der nachjustinianischen Zeit vermehrt mit Gefahren verbunden, konfrontierte den Einzelnen mit einer ungewohnten Umwelt, fern dem bekannten, Sicherheit aus der Vertrautheit vermittelnden heimischen Lebensraum; himmlischer Beistand war deshalb unterwegs vermehrt gefragt, wurde in Gebeten und auch materiell über Segensträger (Eulogien)<sup>13</sup> erstrebt. Nur wer aus dienstlicher Verpflichtung (Beamte, Soldaten, Diplomaten), Profitdenken (Händler), politisch-religiösen Motiven (Flüchtlinge) musste oder wer die Strapazen als göttlich auferlegte Prüfung hin zum erstrebten Ziel demütig auf sich nehmen wollte (Pilger, angehende Heilige), schlug den Weg in die Fremde ein<sup>14</sup>. Führte dieser über das weite Wasser,

1 Casson, *Ships* 281-296. – McCormick, *Origins* 481-500. – Pryor, *Types of ships* 36-38. – Udovitch, *Time*. – Zur byzantinischen Spätzeit: Koder, *Nēsiōtikē epikoinōnia*.  
 2 Herz, *Studien* 302-330 zu Konstantinopel. – Kislinger, *Pane e demografia*. – Sirks, *Food for Rome*. – Tengström, *Bread for the people*.  
 3 Prokopios, *De aedificiis* 1,5 (Haury/Wirth IV 27-29). – Manuel Chrysoloras, *Synkrisis*, Kap. 35 (Billò 16). – Schreiner, *Konstantinopel*. – Müller-Wiener, *Häfen von Byzantion*. – Avramea, *Land and sea communications* 64-77.  
 4 Koder, *Aspekte der thalassokratia*.  
 5 Eickhoff, *Seekrieg*. – Pryor/Jeffreys, *Age of the ΔΡΟΜΩΝ*.  
 6 Kekaumenos, *strateg.* §87 (Litavrin 308-310).  
 7 Lilie, *Handel und Politik* 613-633.  
 8 Koliass, *Military aspects*. – Angold, *Fourth Crusade*. – Moschonas, *Tetartē staurōphoria*.  
 9 Thiriet, *Romanie vénétiennne*. – Nicol, *Byzantium and Venice* 188-407. – Balard, *Romanie génoise*. – Balard/Laiou, *Italiens a Byzance*.  
 10 Geōrgios Pachymeres, *Historiai* 4,26 (Failler II 401-403). – Bessarion, *ep.* (Lampros IV 42-44). – Koder, *Aspekte der thalassokratia* 108f.  
 11 Siehe künftig Kislinger, *Der Natur zum Trotz*.  
 12 z. B. 868 an der dalmatinischen Küste: Liber pontificalis, Kap. 108 (Duchesne II 184,27f.) und *ep.* 41 Papst Hadrians II. MGH Epp. IV 759, 27-29). – 1192 nahe Rhodos: Jacoby, *Diplomacy* 101f. – An einer per Schiff transportierten Platon-Handschrift zeigten Piraten 1383 kein Interesse, der zerfledderte Codex

trug aber arge Wasserflecken davon (Dēmētrios Kydōnēs, *Correspondance* 259 [Loenertz II 163]. – Manuel II., *Letters*, *ep.* 4 [Dennis 13]). – Dimitroukas, *Reisen und Verkehr* 530-536. – Makris, *Schiffahrt* 193-210. 284f. – Passend dazu riet (knapp vor 1300) Maximos Planudes (*ep.* 5 [Leone 15]) einem Arzt in Ephesos, dem er eine Handschrift geliehen hatte, strikt davon ab, ihm diese auf dem Seeweg zurückzusenden, wegen der Piratengefahr unterwegs (freundl. Hinweis C. Cupane, Wien). – Zu Strandräuberei s. Nikētas Chōniatēs, *Historia* 326-329 (van Dieten).  
 13 Vikan, »Guided by Land and Sea«. – Allg. Foskolou, *Blessing for sale?* (mit älterer Lit.). Allein schon (geformte? und in Wasser gelöste) Erde vom Fuß der Säule, auf der Symeon Stylites der Jüngere stand, vermag einen Seesturm zu beruhigen (*Vita s. Symeonis Stylitae jun.* (BHG 1689), Kap 235 [van den Ven I 211f.]). Einzelne der Darstellungen auf (tönernen) Pilgermedaillons könnten intentionell spezifisch Reisende angesprochen haben, so Christi Einzug in Jerusalem oder Menas-Ampullen mit Schiffsmotiv (Vikan, »Guided by Land and Sea« 77f. 84f.). Eulogia mit der Gestalt des Phokas, eines frühen Heiligen der Seeleute, dargestellt auf einem Schiff existieren (Vikan, »Guided by Land and Sea« 78f., vgl. ein Stück im Besitz des RGZM Mainz, Inv.-Nr. O.43037). Alexandrinische Schiffseigentümer hätten laut dem Piacenza-Pilger, Kap 11 (Geyer [CCSL 175] 135) (spätes 6. Jh.) ihre Schiffe vor Fahrtantritt mit geweihtem Jordan-Wasser besprengt.  
 14 Kislinger, *Reisen*. – Vgl. Galatariotou, *Travel and perception*. – Laiou, *Byzantine traders*.

sahen sich die Passagiere auch bei üblichem Verlauf während der Saison (von November bis etwa zum 10. März ruhte die Schifffahrt witterungsbedingt weitgehend: *mare clausum*)<sup>15</sup> mit Erschwernissen konfrontiert, welche ihnen die Seefahrt nicht angenehm oder gar amüsant erscheinen ließen. Den Alltag an Bord<sup>16</sup> wollen nachstehende Ausführungen skizzieren.

## Die beschwerliche Normalität zur See

Das byzantinische Mittelalter kannte gleich der Antike keine auf Reisende spezialisierte Seefahrt<sup>17</sup>, sondern der Warenverkehr entlang häufig befahrener Haupttrouten<sup>18</sup> sowie lokale Verbindungen dienten sekundär auch dem Personentransport gegen Gebühr (*naulon*), auf Schiffen mit einer durchschnittlichen Länge von 20m und Breite von 5-6m<sup>19</sup>. Bedenkt man die freizuhaltende Verkehrsfläche für Arbeiten der Besatzung und den Stapelraum, welchen mehrere Anker (ca. 2-2,5 zu 1,3-1,5m)<sup>20</sup>, Taue und Werkzeug<sup>21</sup> zwecks rascher Verfügbarkeit an Deck einnahmen, so muss dort für die Passagiere und ihre Habe (Lebensmittel und Gepäck wurden mittschiffs gelagert)<sup>22</sup> recht wenig Platz verblieben sein. Eine Bestätigung hierfür erbringt das »rhodische Seerecht« (antiken Ursprungs, in der uns erhaltenen Form aus dem 9./10. Jahrhundert, hier

fortan Nom. naut.)<sup>23</sup>, das jedem männlichen Reisenden einen Raum von 3 × 1 Elle (also 1,5-1,8m × 0,5-0,6m) zugestand, Frauen nur eine Elle und kleineren Kindern die Hälfte davon<sup>24</sup>. Es blieb, wie Thomas Magistros über einer Seepassage im frühen 14. Jahrhundert von Thessalonike nach Konstantinopel und zurück darlegt, »überhaupt nirgendwo etwas unbestückt, es gab überall Menschen und Gepäck, so daß jeder von jedem mit Füßen getreten wurde«<sup>25</sup>. Bei sommerlichen Temperaturen riefen menschliche Ausdünstungen gerade im schlecht ventilierten Unterdeck angesichts knappen Süßwassers (dazu auch unten S. 173) zur Körperpflege argen Gestank hervor<sup>26</sup>. Fauliges Bilgenwasser, verrottende Essensreste (s. dazu Anm. 50), Ungeziefer<sup>27</sup> und Ratten an Bord, mittels derer gleich zwei Mal (542 und wiederum 1347) die Pest in Konstantinopel eingeschleppt wurde<sup>28</sup>, vermittelten das Gefühl, unter den Verdammten im Hades zu weilen; die Notdurft war vermutlich außenbords zu verrichten – bei Wellengang, der wiederum Seekrankheit bewirken konnte, kein leichtes Unterfangen<sup>29</sup>.

Der Kapitän wäre nicht glücklich gewesen, hätte er nicht Fracht für 50 Schiffe in den Rumpf geladen – was übrigens keineswegs zwingend heißt, dass er selbst der Händler und Eigner der Güter war –, wogegen er an Deck die Passagiere dem Regen und der Kälte preisgab<sup>30</sup>. Im November 1446

15 Dagron, Firmament. – Rougé, Navigation hivernale. – Tammuz, Mare clausum. – Zur Aufweichung des Prinzips im Mittelalter s. McCormick, Origins 450-468.  
 16 Vgl. dazu bisher (hauptsächlich anhand von Schriftquellen): Dimitroukas, Reisen und Verkehr 510-544. – Karpozelos, Taxiōtikos perigraphes – und (wenig ergiebig) Koukoulos, Nautikos bios. – Hier außer Betracht bleibt der mehrfach behandelte und satirisch überzeichnete Brief des Synesios (Synesios, ep. 5 [Garzya 11-26]) von 402 über die Missgeschicke während einer Seefahrt entlang der nordafrikanischen Küste, vgl. Vogt, Synesios.  
 17 Eine Ausnahme bildete die kaiserliche Privat-»Yacht« (eine Dromone) seit der Zeit von Leon VI.: Konstantinos Porphyrogennetos, DA1. Kap. 51 (Moravcsik/Jenkins 246-248). – Blysidou, Epiboulē.  
 18 Kislinger, Verkehrsrouten. – Avramea, Land and sea communications 77-88.  
 19 Dieser Wert resultiert aus dem Vergleich des Schiffs Yassi Ada A (Bass/van Doorninck, Yassi Ada 86) mit den wenigen anderen Wracks aus dem byzantinischen Seeraum des 6.-12. Jhs., zu denen Angaben über ihre Größe vorliegen (Parker, Shipwrecks Nr. 518. 1111. – Kingsley, Shipwreck archaeology 47. – McCormick, Origins 414f. – Vgl. Roman, Étude architecturale). Über diesem Wert liegen deutlich die Abmessungen der Wracks von Pantano Longarini (6. Jh.) mit 30m L., 9m B. (Throckmorton, Roman wreck) und Pelagonnissos (12. Jh.) mit 25m L., 8m B. (Parker, Shipwrecks Nr. 796) welche einen Endpunkt (Casson, Ships 170-190) bzw. Wiederansatz (Nikētas Chōniatēs, Historia 172 [van Dielen]) größerer Dimensionen im überregionalen Schiffsverkehr markieren mögen (allg. dazu Pryor, Geography 26-32). Für die ungleich zahlreichen Boote lokalen bis regionalen Gebrauchs steht die Mehrheit der Funde von Yenikapı zu Istanbul (ehemaliger Theodosios-Hafen), dazu: Kocabaş, The »Old Ships« 103-175. 214 (Übersicht) mit Abmessungen von 8m L., 2m B.; Laiou, Byzantine traders 88. – Kriegsschiffe waren zwar länger (im Fall der Dromonen des 10. Jhs. bis zu 40m, s. Byzanz – Pracht und Alltag 293f.), aber aufgrund des auf Schnelligkeit angelegten Querschnitts von gleicher, wenn nicht geringerer Breite (Kocabaş, The »Old Ships« 176-182. 214 [YK 16]). Angesichts der durch die Ruderer und Soldaten umfangreichen Besatzung (Haldon, Theory and practice 202. 224. 244f. 336f.) dürfte, sofern in Ausnahmefällen auch Passagiere befördert wurden (McCormick, Origins 39 Anm. 149; 139 Anm. 27; 407), deren Freiraum bescheiden gewesen sein.  
 20 Van Doorninck, Anchors. Die Lagerung an Deck wird in Häfen den Ankerdiebstahl erleichtert haben, worauf das rhodische Seerecht Nom. naut. III 1 und 2 Bezug nimmt (Ashburner 10-12).  
 21 Lampros, Tria keimena. Für Reparaturen an Bord, auch unter Wasser am Kiel (Miracula Artem., mir. 27 [Crisafulli/Nesbitt 152]), war ein eigener Schiffszimmermann (*naupēgos*) zuständig. Zu seinen Werkzeugen werden Äxte, Hämmer, Meisel, Dechseln (zum Aushauen von Vertiefungen), Hippen (Klappmesser), Bohrer und Dichteisen gehört haben, vgl. Katzev, Iron objects. Das Inventar des Kollegen zu Serçe Limani (s. Anm. 39) war noch umfangreicher (Hocker, Tools).

22 Vita s. Leonis Cataniae (BHG 981b), Kap. 25 (Alexakis 170f.).  
 23 Nom. naut. – Vgl. Letsios, Seegesetz 253-266 (deutsche Übersetzung der Quelle).  
 24 Nom. naut. I 9 und 13 (Ashburner 2).  
 25 Treu, Gesandtschaftsreise 5-18 (Text), hier 16. Wenige Jahrzehnte später klagte Demetrios Kydones, der häufig im kaiserlichen Auftrag diplomatische Missionen wahrnahm, durchaus analog, dass man tagsüber an Deck mit Füßen getreten, über Nacht in den Bauch des Schiffes geworfen werde, die Zeit ohne Essen und Schlaf hinbringen müsse (Dēmētrios Kydōnēs, Correspondance, or. II [Loenertz I 14] und ep. 109 [Loenertz I 147]). Die Gefangenen, welche die arabischen Eroberer Thessalonikes 904 fortführten, um sie auf Sklavenmärkten zu verkaufen oder gegen Lösegeld freizugeben, waren in stickiger Luft unter Deck, an Ruderbänke gebunden, eingepfercht, angeblich auf einem Schiff 800 Menschen: Iōannēs Kameniatēs, De expugnatione Thessalonicae, Kap. 66-69. 74 (Böhlig 56-59. 64).  
 26 Die Extremsituation von Gefangenen schildert Iōannēs Kameniatēs, De expugnatione Thessalonicae, Kap. 68 (Böhlig 57f., Übersetzung: Einnahme Thessalonikes 93f.): »Es gab für uns nicht so viel Wasser, wie wir zum Leben brauchten, sondern nur so viel, wie den Tod, der gleichwohl immer drohte, noch eben zögern ließ. Wer von dem Wasser trank, der nippte zunächst nur davon, wenn er sich nicht die Nase zuhielt, um beim Trinken nicht gleich den ganzen üblen Geruch zu bemerken [...] um vielleicht etwas frische Luft einziehen zu können und nicht über allem anderen Schrecklichen wegen unser aller Ausdünstungen auch noch den Atem anhalten zu müssen«.  
 27 Iōannēs Kameniatēs, De expugnatione Thessalonicae, Kap. 69 (Böhlig 58).  
 28 Kislinger/Stathakopoulos, Pest und Perserkriege 88-93. – Iōannēs Kantakuzenos, Historiai IV,8 (Schopen III 49). – Kleinchroniken 89, Notiz 1 (Schreiner I 619). – Bulst, Der »Schwarze Tod« 142.  
 29 Wind und Wogen sowie das Schwanken des Schiffes zwangen den an Dysenterie leidenden Theoleptos von Philadelphia, der im Spätherbst 1321 zu Schiff Alt-Phokaia von Konstantinopel her erreichte, seine Notdurft an Bord hintanzuhalten; er beklagt auch die Beengtheit (*stenochōria*) durch die zahlreichen Passagiere und den üblen Geruch (Kourousēs, Manuēl Gabalas 336f.); ähnlich Iōannēs Kameniatēs, De expugnatione Thessalonicae, Kap. 67 (ad a. 904) (Böhlig 56; Übersetzung: Einnahme Thessalonikes 91): »Schlimmer als alles andere war aber das Bedürfnis des Leibes, dem nachzukommen es keine Möglichkeit gab, während das natürliche Bedürfnis so drängend war«. Ein Opfer der Seekrankheit mit heftigem Erbrechen wurde Theophylaktos von Ohrid, der 1108 zur See aus der Hauptstadt nach Thessalonike reiste: Theophylakt, ep. 120 (Gautier II 553-557).  
 30 Treu, Gesandtschaftsreise 13. – Dimitroukas, Reisen und Verkehr 540f.

fürten serbische Würdenträger, welche auf einer Flottille von drei Schiffen Helena Palaiologina, die griechische Braut von Lazar Branković, von ihrer peloponnesischen Heimat nach Ragusa (Dubrovnik) geleitet hatten, Klage darüber, die Anreise sei wegen Handelsgeschäften unnötig verzögert worden, Felle, sogar Lebewilder seien an Bord genommen worden; in Korfu hätten entlaufene Hunde eines Kapitäns den Aufbruch verzögert<sup>31</sup>. Von einem Hafen zum nächsten ging der Tramphandel, von der Annahmestelle zum Landungsplatz, wo soviel geliefert wurde, wie vorher geladen worden war<sup>32</sup>. Liegezeiten, bedingt durch schlechtes Wetter, verlängerten die Reisedauer zusätzlich<sup>33</sup>.

Derartig beengte Verhältnisse reduzierten die Privatsphäre, die üble Behandlung gleichsam als menschliche Fracht erhöhte das Potential für zwischenmenschliche Auseinandersetzungen, provoziert auch vom – aus Sicht des gebildeten Reisenden – albernen Geschwätz der Matrosen und von widersprüchlichen Anordnungen seitens der Mannschaft<sup>34</sup>. Nicht von ungefähr berücksichtigt das erwähnte Seerecht den Fall, dass »jemand von den Kapitänen, Kaufleuten oder Matrosen einen anderen mit der Faust schlägt und ihn blind macht oder ihm einen Tritt versetzt oder es zu einem Bruch kommt«<sup>35</sup>. Speziell Matrosen (als häufige Übeltäter?) wurden angehalten, Streitigkeiten mit Worten auszutragen, was aber wenig gefruchtet haben dürfte, denn gleich danach ist von Schlägen auf den Kopf und Verwundungen ebendort oder anderswo die Rede<sup>36</sup>, verursacht durch Steine oder Eisenwerkzeuge<sup>37</sup>. Führte ein Reisender handliches und teures Gut, etwa Gold, mit sich, drohten Diebstahl<sup>38</sup> und Schlimmeres. Unterdecks, am Ort der einstigen Hecksektion des Serçe Limanı-Schiffes (gesunken an der Südwestküste Kleinasiens nach 1025)<sup>39</sup> wurden nebst einer Schnellwaage vier Vorhängeschlösser (für Truhen oder Ledertaschen) gefunden<sup>40</sup>. Der Besitzer, vielleicht ein Kaufmann, wusste wohl, warum er sie mit sich führte. Als Seeleute im frühen Byzanz der Kollektion eines Steinschneiders gewahr wurden, planten sie einen Raubmord an ihm, dem der Reisende nur entging, indem er seinen Besitz über Bord warf<sup>41</sup>.

»Make love, not war« motivierte hingegen Maria von Ägypten, eine spätere Eremitin, ein Schiff von Ägypten nach Palästina zu besteigen, wo sie wahllos mit Jerusalem-Pilgern

sexuellen Verkehr pflegte, weniger, um das notwendige Fährgeld aufzubringen, denn aus nymphomanem Trieb<sup>42</sup>. Üblicherweise wird es eher bei Verbalerotik an Bord geblieben sein: Anhand von listenartigen Notizen habe ausgerechnet ein Mönch seinen Mitreisenden zu Schiff nach Konstantinopel dargelegt, wie viele Schenken es dort gebe, wer von den Gastwirtinnen der Kapitale auch Prostituierte beschäftige, ob eine Kupplerin zudem selbst käuflich sei – also Tipps für den kommenden Landgang gegeben, die offene Ohren fanden, wie Psellos (11. Jh.) empört, aber doch mit voyeuristischem Anklang berichtet<sup>43</sup>. Eine Variante zu Gesprächen unter den Reisenden werden Gesellschaftsspiele gebildet haben. Zumindest für Schach und Backgammon/Tabli konnte beim Schiff von Serçe Limanı der archäologische Nachweis anhand entsprechender Spielfiguren bzw. eines Spielsteines erbracht werden<sup>44</sup>. Einen weiteren Zeitvertreib bildete das Fischen, was Funde von Netzbeschwerern aus Blei (auch im Fall von Yassi Ada A), Treibkörpern und eines Fischspeers erweisen<sup>45</sup>. Der dabei erzielte Fang bereicherte in willkommener Weise das Speisenangebot an Bord, allerdings war es Passagieren untersagt, Fische zu braten<sup>46</sup>, was bei der potentiellen Brandgefahr auf Holzschiffen nur zu verständlich ist.

Diesen Umstand berücksichtigte auch die Kombüse, welche auf dem Schiff von Yassi Ada vorhanden war. Gelegen im Heckbereich, war sie ins Oberdeck eingesenkt und überdacht. Die Feuerstelle bildete eine mit Ziegeln ummantelte Lade mit den Maßen von 1,0m × 0,7m, über der ein Grillrost angebracht war. Trotz eines Rauchabzuges werden die Arbeitsbedingungen auf nur 3,2m × 1,2m von Öllämpchen erleuchteter Fläche<sup>47</sup>, auf welcher auch noch Küchengeschirr und Vorratsgefäße untergebracht waren<sup>48</sup>, selbst bei ruhiger See un bequem gewesen sein. Die Mühen des Koches (*parascharitēs*) galten im Vergleich dennoch wenig; sein Lohn betrug nur die Hälfte von dem der Matrosen (*nautai*)<sup>49</sup>, die er essensmäßig mit Fisch und fetten Fleischstücken versorgte<sup>50</sup>. Ob auch stets Mahlzeiten für Passagiere zubereitet wurden<sup>51</sup>, hat offen zu bleiben; das rhodische Seerecht enthält keine diesbezüglichen Regelungen. Dagegen spricht, freilich als singuläre Evidenz, dass sogar ein nächtlicher Kurzaufenthalt 1310 in Lemnos dazu genutzt wurde, um rasch Proviant, der aufgrund der Länge der Fahrt zur Neige ging, zu erwerben, wobei die In-

31 Krekić, Dubrovnik 351 f. (Regesten 1118-1120). Zur Person der Braut s. PLP IX, Nr. 21364.

32 Treu, Gesandtschaftsreise 14.

33 Dimitroukas, Taxidi. Verzögerung wegen Flaute zu Methone (Sommer 533): Prokopios, Bellum vand. I 13, 10 (Haurly/Wirth I 370). Siehe auch Anm. 51.

34 Dēmētrios Kydonēs, Correspondance I 147 (ep. 109). – Theodoros Daphnopates, Correspondance, ep. 36 (Darrouzès/Westerink 203).

35 Nom. naut. III 7 (Ashburner 14 f.).

36 Ebenda III 5 (Ashburner 13). – Dagron/Feissel, Trois horoscopes 121, 123.

37 Nom. naut. III 6 (Ashburner 14).

38 Ebenda III 3 (Ashburner 12), wobei auffälligerweise eine etwaige Anstiftung durch den Kapitän abzuklären ist.

39 Bass u. a., Serçe Limanı.

40 Pulak, Padlocks.

41 Iōānēs Moschos, Pratum spirituale Kap. 203 (PG 87,3, 3093). Vgl. Vita s. Niconis (BHG 1366, 1367), Kap. 22 (Sullivan 90-92): Die Matrosen denken, der Heilige führe Gold statt realer Salz in einer Tasche mit sich.

42 Vita s. Mariae Aegyptiae (BHG 1042), Kap. II 19-21 (PG 87,3, 3712). – Leontsine, Prostitution 76 f.

43 Michael Psellos, ep. 97 (Kurtz/Drexel II 125).

44 Cassavoy, Gaming pieces.

45 Kuniholm, Fishing gear. – Venetia Piercy/Bass, Fishing gear.

46 Nom. naut. II 10 (Ashburner 2). Präventiv war wohl auch privates Spalten von Holz untersagt: Nom. naut. II 11 (Ashburner 2).

47 van Doorninck, Galley. – Vitelli, Lamps.

48 Bass, Pottery.

49 Nom. naut. II 7 (Ashburner 1).

50 Vita s. Cyrilli Phileotis (BHG 468), Kap. 6 (Sargologos 61) (11. Jh.). Im Wrack von Serçe Limanı fanden sich Knochen von Schweinen und Ziegen, wobei die räumliche Separation (Schafsknochen mittschiffs; Fisch, Schaf und Schwein im Heckbereich) dazu veranlasste, religiös differenzierten Konsum zu erwägen: Armitage, Faunal remains.

51 So Dimitroukas, Reisen und Verkehr 541 unter Bezug auf Vita s. Niconis (BHG 1366, 1367), Kap. 22 (Sullivan 90), wo aber vom Essen der Matrosen die Rede ist, an dem der Heilige, anzunehmen aufgrund seines Prestiges, teilhat.

selb Bewohner die Eile und Dunkelheit nutzten, schlechte Ware überteuert zu verkaufen<sup>52</sup>. Derartige Zwischenlandungen mochten auch zum Kochen genutzt worden sein<sup>53</sup>.

Es war freilich ein anderer Bedarf, welcher diese Landgänge erforderte, nämlich das Auffüllen der Vorräte an Trinkwasser<sup>54</sup>. Bei mediterranem Schönwetter ist für die arbeitende Besatzung ein Konsum von 5l pro Tag einzukalkulieren, im Fall von Ruderern sogar bis zu 8l<sup>55</sup>; für die einfachen Reisenden sollten 2-3l ausgereicht haben. Das ungünstige Verhältnis von Nutzgewicht zu Emballage bei Amphoren (1,5 : 1; Holzfässer hingegen 3,5-4,5 : 1) begrenzte zusammen mit dem Frachtvolumen eine Vorratshaltung an Bord, welche im Fall einer einfachen Dromone 5000l betrug<sup>56</sup>. Handelsschiffe wiesen zwar mehr an Kapazität auf, bei ihnen schränkten aber die zu maximierende Warenmenge (s. o. Anm. 29) und geringere Geschwindigkeit wiederum die Wasserautonomie ein. Über die Zuteilung an Trinkwasser entschied allein der Kapitän (*nauklēros*)<sup>57</sup>. Ließ er bei hochgestellten Passagieren verschwenderischen Konsum zu und trat dadurch quälender Mangel ein, begann sich eine Meuterei abzuzeichnen<sup>58</sup>. Selbst wenn ein Kaufmann das gesamte Schiff angemietet hatte, blieb es dem Kommandanten überlassen, über das mitzunehmende Quantum an Wasser, Proviant und Tauen zu bestimmen<sup>59</sup>. Dem *nauklēros* oblag es klarerweise auch zu entscheiden, ob er unsichere Routen überhaupt befuhr<sup>60</sup>, einen Passagier nötigte, das Schiff vorzeitig zu verlassen<sup>61</sup> oder ihm die Ausschiffung am erwünschten Ort verwehrte<sup>62</sup>.

Es gab gleichwohl etliche Punkte, in denen der Kapitän von Rechts wegen seiner Kundschaft gegenüber haftbar war. Kaufleuten wird angeraten, altersschwache Schiffe zu meiden und zunächst Erkundigungen bei Kollegen einzuziehen, ehe sie einen Vertrag mit einem *nauklēros* abschließen. »Ob das Schiff vollständig ausgerüstet ist, mit starkem Mast und Segel, Beledung, Anker und Hanfseilen, ausgestatteten Beibooten, genügend Matrosen, die flink und behende sind und ob die

Schiffsseiten seetüchtig sind. Kurz, die Kaufleute sollen alles kontrollieren und danach beladen«<sup>63</sup>. Ist die Fracht sodann an Bord, hat der *nauklēros* bei Leinen, Kleidungsstücken und Getreide sicherzustellen, dass Wellen und Gischt keinen Schaden verursachen, indem er für ihre Abdeckung sorgt<sup>64</sup>. Kam es gar zu einem Wassereinbruch, war der Kapitän angehalten, die Eigner gefährdeter Waren zeitgerecht darauf hinzuweisen, ihre Waren aus dem Laderaum nach oben zu bringen, ansonsten gingen Schäden zu seinen Lasten<sup>65</sup>. Vereinbarte Zielorte sind anzufahren. Will der Kaufmann einen zusätzlichen Hafen besuchen, geschieht das ohne Zustimmung des *nauklēros* auf sein Risiko<sup>66</sup>. In summa ergibt sich daraus eine rechtlich ebenbürtige Position des Kaufmanns, der natürlich gegenüber dem einfachen Reisenden ein wesentlich höheres Kapital und damit auch Risiko in die Geschäftsbeziehung mit dem Kapitän bzw. dem Schiffseigner einbrachte.

Eine in Byzanz wie anderswo durchaus mögliche Trennung beider Funktionen<sup>67</sup> ist von Relevanz, wenn ein Fehlverhalten von Kapitän und Besatzung zu Beschädigungen oder Verlust des Schiffes geführt haben. Selbiges ist gegeben, wenn Verantwortliche nicht an Bord gewesen sind oder die Beladung mangelhaft überwacht haben<sup>68</sup>. Auf See sind Kollisionen mit anderen Schiffen zu gewärtigen. Ist ein ankerndes Schiff mit gerefften Segeln nächtens unbeleuchtet oder zeigt es seine Präsenz nicht akustisch an, so liegt die Schuld bei dessen Besatzung, ansonsten ist der Auffahrende verantwortlich<sup>69</sup>. Fehlende Aufmerksamkeit des Steuernden und Schlaf der Mastwache werden als Gründe *expressis verbis* genannt, anzunehmen aufgrund ihrer Häufigkeit. Auch Alkohol wird bei den trinkfreudigen Seeleuten<sup>70</sup> bisweilen die Ursache gewesen sein; ein Konnex des Sinkens von Schiff Yassı Ada A, welchem ein übersehenes Unterwasserriff ein Leck riss<sup>71</sup>, mit seiner Ladung von Amphoren der Typen LR 1 (Subtyp 1 CA) und 2 (Subtyp 2 CA)<sup>72</sup>, die häufig Wein enthielten<sup>73</sup>, bleibt aber reine Hypothese.

52 Treu, Gesandtschaftsreise 14. 16. Das achttägige Warten auf günstigen Wind zuvor auf Proikonnesos bot Gelegenheit, sich währenddessen mit frischem Gemüse und Wein zu versorgen, wogegen das lokale Angebot an Brot knapp war.  
53 Vita s. Gregorii Decapolitae (BHG 711), Kap. 24 (Makris 90): Ein Mönch fährt mit dem Beiboot vom Schiff Lebensmittel holen, um am Ufer eine Mahlzeit zu bereiten.  
54 Kurze Landgänge dienten allein diesem Zweck: Vita s. Porphyrii (BHG 1570), Kap. 55 (Grégoire/Kugener 45) (Anfang 5. Jh.). – Vita s. Cyrilli Phileotis (BHG 468), Kap. 5,7 (Sargologos 61). – Pryor, Geography 80-86.  
55 Pryor, Types of ships 53 mit Anm. 36.  
56 Ebenda 54.  
57 Nom. nat. III 12 (Ashburner 2).  
58 Iōannēs Moschos, Pratum spirituale Kap. 174 (PG 87,3, 3041-3044).  
59 Nom. nat. III 22 (Ashburner 25).  
60 In der Vita s. Gregorii Decapolitae (BHG 711), Kap. 22 (Makris 28) bedurfte es der Überzeugungskraft des Heiligen, die Seeleute zu bewegen, ca. 831 von Korinth aus ins kalabrische Rhegion in See zu stechen, gewiss bedingt durch die Furcht vor arabischen Korsaren. Zehn Jahre darauf fiel Ioseph Hymnographos bei der Umschiffung der Peloponnes in die Hände solcher Piraten (Oikonomides, St Andrew). Um 920 musste Theodoros von Kythera ein Jahr lang warten, ehe er von Monembasia aus auf seine Insel übersetzen konnte, dies auf einer patrouillierenden Marineeinheit (Vita s. Theod. Cyth. (BHG 2430), 286). Die sonstige Lokalschiffahrt war offensichtlich durch die Raubzüge der Araber auf Kreta lahmgelegt worden. Zu deren damaligen Plünderungen entlang der Ostküste der Peloponnes s. Vita s. Petri ep. Argivorum (BHG 1504) Kap. 14f. (Cozza-Luzi 10f.).

61 Vita s. Blasii Amoriensis (BHG 278), Kap. 19 (AASS 666), der von Rom kommend in Methone (südwestliche Peloponnes) an Land gesetzt wird. Ohne Schutz durch den Heiligen wurde das Schiff danach in der Ägäis zur Beute von Piraten. Bei Gefahr in Verzug für Schiff und Ladung, speziell durch Nahen von Feinden, konnte der Kapitän auch vorzeitig einen Ankerplatz oder Hafen verlassen und an Land befindliche Passagiere zurücklassen: Nom. nat. III 15 (Ashburner 20f.).  
62 Vita s. Nicolai Sionitae (BHG 1347), Kap. 36-38 (Ševčenko 62-66).  
63 Nom. nat. III 11 (Ashburner 18f.).  
64 Ebenda III 34. 38 (Ashburner 30-33).  
65 Ebenda III 34 (Ashburner 30f.).  
66 Ebenda III 39 (Ashburner 33f.).  
67 Die Kirche von Alexandria verfügte im frühen 7. Jh. über Handelsschiffe: Vita s. Ioannis Eleemosynarii (BHG 886) Kap. 28 (Festugière/Rydén 380); zu den Schiffen der Athos-Klöster und des Ioannes Theologos-Klosters auf Patmos im 11./12. Jh. s. Pitsakis, Monastères-armateurs. – Živojinovic, Trade of Mount Athos 102-109. – Nystazopoulou-Pelekidou, Ploia. – Smyrlis, Fortune bes. 107-112. 219-225.  
68 Nom. nat. III 26-27 (Ashburner 26f.).  
69 Ebenda III 36 (Ashburner 31f.).  
70 Demétrios Kydonēs, Correspondance, ep. 109 (Loenertz I 146).  
71 Bass, Conclusions 318.  
72 Bass, Pottery 155-165.  
73 Kislinger, Weinhandel 150-153 mit Anm. 77. 84. 100. – Bryant/Murry, Amphora contents 328f. – Eine Reihe von Wracks im Marmara-Meer ist mit dem Transport von Wein aus Ganos (an der Nordküste) vom 10. Jh. an in Bezug zu setzen: Günsenin, Vin de Ganos. – Külzer, Ganos-Gebirge.

Geschah der Schiffbruch nicht in Ufernähe, blieb das Beiboot (*akatos, karabos, skaphidion*)<sup>74</sup> die einzige Zuflucht. Dorthin rettete sich Ioannēs Eugenikos, Mitglied der griechischen Delegation am Unionskonzil von Ferrara-Florenz, welches er aber schon vorzeitig im September 1438 verlassen hatte<sup>75</sup>. Obwohl sein Schiff mit drei Decks (im mittleren lagen die Quartiere) und über 400 dwt Fassungsvermögen groß und neu war, widerstand es nicht einem heftigen Oktobersturm, der Wasser von oben durch (noch?) ungenügend abgedichtete Planken eindringen ließ<sup>76</sup> und zum Verrutschen der Fracht führte. Als es endlich gelungen war, das Segelgut zu bergen (unter Verlust der Manövrierfähigkeit), hatte das Schiff bereits zu viel Wasser übernommen und zerbrach unter dem Gewicht und der Spannung. Zwei Tage lang taumelt die segel- und ruderlose Barke durch aufgewühlte, von Regen gepeitschte See. Alle leiden an Durst, das Sprechen wird mühsam, Zähneklappern ist zu hören, ehe man Land erblickt, mit herausgerissenen Planken darauf zu rudert und es südlich Ortona erreicht. Mehr als die Hälfte der rund 70 Mann Besatzung und Passagiere war nicht mehr am Leben. Derart tragische Erfahrungen lassen konkret verstehen, weshalb literarisch die Mühsal und Schrecken auf dem Meer<sup>77</sup> gegenüber den Positiva maritimen Handels<sup>78</sup> darstellungsmäßig entschieden dominierten und das glückliche Einlaufen im Hafen (*epibatēriōn*) ein eigenes Thema der Rhetorik bildete.

## Bibliographie

### Quellen

- Bessarion, ep.: Βησσαρίων καρδινάλιος Κωνσταντίνῳ Δεσπότη τῷ Παλαιολόγῳ, Hrsg. v. S. Lampros. *Παλαιολόγεια καὶ Πελοποννησιακά* 4 (Athēna 1930) 32-45.
- MGH Epp. IV: Epistulae Karolini Aevi IV. Hrsg. v. E. Perels. MGH Epp. VI (Berlin 1925).
- Eugenikos, Dankrede: Τοῦ Νομοφύλακος Ἰωάννου τοῦ Εὐγενικοῦ λόγος διαλαμβάνων τὸ κατ' αὐτὸν ἐξάισιον παρὰ θεοῦ θαῦμα τῆς ἐν θαλάσῃ πικροῦ θανάτου ἀπαλλαγῆς ἀκριβῶς πάντη τε καὶ ἀψευδῶς καὶ εὐχαριστήριος ἐν μέρει. Hrsg. v. S. Lampros. In: *Παλαιολόγεια καὶ Πελοποννησιακά* I (Athēna 1912) 271-314.
- Dēmétrios Kydōnēs, Correspondance: Démétrius Kydones, Correspondance. Hrsg. v. R.-J. Loenertz. *Studi e testi* 186; 208 (Paris 1956; 1960).
- Geōrgios Pachymerēs, Historiai: Relations historiques de Georges Pachymerēs, livre 4-6. Hrsg. v. A. Failler, übers. v. V. Laurent. CFHB 24,2 (Paris 1984).
- Gregōrios Kyprios, Encomium maris: Κυροῦ Γεωργίου τοῦ Κυπρίου ἐγκώμιον εἰς τὴν Θάλασσαν. PG 142 (Paris 1865) 433-444.
- Ioannēs Kameniatēs, De expugnatione Thessalonicae: Ioannis Caminiatae de expugnatione Thessalonicae. Hrsg. v. G. Böhlig. CFHB 4 Ser. Ber. (Berolini, Novi Eboraci 1973).
- Einnahme Thessalonikes: G. Böhlig, Die Einnahme Thessalonikes durch die Araber im Jahre 904. *Byzantinische Geschichtsschreiber* 12 (Graz u. a. 1975).
- Ioannēs Kantakuzenos, Historiai: Ioannis Cantacuzeni eximperatoris Historiarum libri IV: Graece et Latine III. Hrsg. v. L. Schopen. CSHB 13 (Bonnae 1832).
- Ioannēs Moschos, Pratum spirituale: Joannis Moschi Pratum spirituale. PG 87,3 (Paris 1860) 2852-3112.
- Kekaumenos, strateg.: Советы и рассказы Кекамена. Сочинение византийского полководца IX века. Hrsg. v. G. G. Litavrin. *Византийская библиотека. Источники* (S.-Peterburg 2003).
- Kleinchroniken: Die byzantinischen Kleinchroniken I. Hrsg. u. übers. v. P. Schreiner. CHFB 12/1, Ser. Vindob. (Wien 1975).
- Konstantinos Porphyrogennetos, DA: Constantine Porphyrogenitus, De administrando imperio. Hrsg. v. G. Moravcsik, übers. v. R. J. H. Jenkins. CFHB 1 = DOS 1 (Washington D.C. 1985).
- Liber pontificalis: Le liber pontificalis 2. Hrsg. v. L. Duchesne. BEFAR Ser. 2; 3,2 (Paris 1892).
- Manuel Chrysoloras, Synkrisis: Manuele Crisolora, Confronto tra l'Antica e la Nuova Roma. Hrsg. v. C. Billò. *Medioevo Greco* 0, 2000, 1-26.
- Manuel II., Letters: The letters of Manuel II Palaeologus. Hrsg. v. G. T. Dennis. DOT 4 = CFHB 8 (Washington D.C. 1977).
- Maximos Planudes, ep.: Maximi Monachi Planudis Epistulae. Hrsg. v. P. A. M. Leone. *Classical and Byzantine Monographs* 18 (Amsterdam 1991).
- Michael Psellos, ep.: Michaelis Pselli Scripta minora 2: Epistulae. Hrsg. v. E. Kurtz / F. Drexler. *Orbis Romanus* 12 (Milano 1941).

74 Dimitroukas, *Taxidi* 174 Anm. 35. – Dimitroukas, *Reisen und Verkehr* 525f.

75 Zur Person des Autors s. PLP III (Wien 1978) Nr. 6189. Nachstehende Fakten basieren auf der von S. Lampros edierten Dankrede des Eugenikos. Trapp, *Aktualität* 55-57. – Vertiefende Analyse durch Dimitroukas, *Rückreise*.

76 Ioannēs Kameniatēs, *De expugnatione Thessalonicae*, Kap. 69 (Böhlig 59) berichtet von Lederhäuten, die nachts an Deck ausgebreitet wurden, offensichtlich, damit das Schiffsinere trocken blieb.

77 Dennis, *Perils*. – Mullett, *Peril on the sea*.

78 Gregōrios Kyprios, *Encomium maris*. – Browning, *City and the Sea*.

- Miracula Artem.: Miracula Artemii. The miracles of St. Artemios. Hrsg. v. V. S. Crisafulli / J. W. Nesbitt. The Medieval Mediterranean 13 (Leiden u.a. 1997).
- Nikētas Chōniatēs, Historia: Niketae Choniatae Historia. Hrsg. v. J. L. van Dieten. CFHB 11 Ser. Ber. (Berolini, Novi Eboraci 1975).
- Nom. naut.: The Rhodian sea-law – Nomos rhodion nautikos. Hrsg. v. W. Ashburner (Oxford 1909, Nachdr. Aalen 1976).
- Piacenza-Pilger: Antonini Placentini Itinerarium. Hrsg. v. P. Geyer. CCSL 175 (Turnholt 1975) 127-153.
- Prokopios, De aedificiis: Procopii Caesariensis opera omnia 4. Peri ktismaton libri VI sive de aedificiis cum duobus indicibus praefatione excerptisque Photii adiectis. Hrsg. von J. Haury (Leipzig 1964)
- Bellum vand.: Procopius Caesariensis opera omnia 1. De Bellis libri I-IV. Hrsg. v. J. Haury / G. Wirth (Lipsiae 1962).
- Synesios, ep.: Synesii Cyrenensis Epistolae. Hrsg. v. A. Garzya. Scriptores Graeci et Latini (Romae 1979).
- Theodoros Daphnopates, Correspondance: Théodore Daphnopatēs, Correspondance. Hrsg. v. J. Darrouzès / L. G. Westerink (Paris 1978).
- Theophylakt, ep.: Théophylacte d'Achrida, Lettres. Introduction, texte, traduction et notes. Hrsg. v. P. Gautier. CFHB 16 (Thessalonique 1986).
- Vita s. Blasii Amoriensis (BHG 278): De S. Blasio Amoriensi, Vita S. Blasii. In: AASS Nov. IV (Brüssel 1925) 657-669.
- Vita s. Cyrilli Phileotis (BHG 468): Nicolaus Catacepenus, La vie de Saint Cyrille le Philéote moine byzantin (+1110). Hrsg. u. übers. v. E. Sargologos. SubsHag 39 (Bruxelles 1964).
- Vita s. Gregorii Decapolitae (BHG 711): Ignatios Diakonos und die Vita des Hl. Gregorios Dekapolites. Hrsg. v. G. Makris. Byzantinisches Archiv 17 (Stuttgart 1997).
- Vita s. Ioannis Eleemosynarii (BHG 886): Léontios de Néapolis, Vie de Jean de Chypre, dit l'Aumônier. In: Vie de Syméon le Fou et Vie de Jean de Chypre. Hrsg. v. A. J. Festugière / L. Rydén. Bibliothèque Archéologique et Historique 95 (Paris 1974) 343-437.
- Vita s. Leonis Cataniae (BHG 981b): The Greek life of St. Leo bishop of Catania (BHG 981b). Text and notes by A. G. Alexakis, transl. by S. Wessel. SubsHag 91 (Bruxelles 2011).
- Vita s. Mariae Aegyptiae (BHG 1042): Vita Mariae Aegyptiae. PG 87,3 (Paris 1860) 3697-3725.
- Vita s. Nicolai Sionitae (BHG 1347): The Life of Saint Nicholas of Sion. Hrsg. v. I. Ševčenko. The Archbishop Iakovos Library of Ecclesiastical and Historical Sources 10 (Brookline MA 1984).
- Vita s. Niconis (BHG 1366, 1367): The life of Saint Nikon, Vita Niconis. Hrsg. u. übers. v. D. F. Sullivan. The Archbishop Iakovos Library of Ecclesiastical and Historical Sources 14 (Brookline MA 1987).
- Vita s. Petri ep. Argivorum (BHG 1504): Vita et conversatio Petri episcopi Argivorum. Hrsg. v. G. Cozza-Luzi. In: G. Cozza-Luzi (Hrsg.), Novae Patrum Bibliothecae IX (Romae 1888) 1-80.
- Vita s. Porphyrii (BHG 1570): Markos Diakonos, Vita Porphyrii. Vie de Porphyre: évêque de Gaza. Hrsg. v. H. Grégoire / M.-A. Kugener. Collection Byzantine (Paris 1930).
- Vita s. Symeonis Stylitae jun. (BHG 1689): La vie ancienne de S. Syméon Stylite le Jeune (521-592) I-II. Hrsg. v. P. van den Ven. SubsHag 32 (Brüssel 1962, 1970).
- Vita s. Theod. Cyth. (BHG 2430): Ὁ Βίος τοῦ ἁγίου Θεοδώρου Κυθήρων (10ος αἰ.). Hrsg. von N. A. Oikonomides. In: Πρακτικά τρίτου πανιόνιου συνεδρίου, 23-29 Σεπτεμβρίου 1965, I (Athēna 1967) 264-291 (Text: 281-291).

## Literatur

- Angold, Fourth Crusade: M. Angold, The Fourth Crusade. Event and context. The Medieval World (Harlow u.a. 2003).
- Armitage, Faunal remains: Ph. L. Armitage, Faunal remains. In: Bass u.a., Serçe Limanı 471-484; 487-490.
- Avramea, Land and sea communications: A. Avramea, Land and sea communications, fourth-fifteenth centuries. In: A. E. Laiou (Hrsg.), The economic history of Byzantium. From the seventh through the fifteenth century 1. DOS 34 (Washington D.C. 2002) 57-90.
- Balard, Romanie génoise: M. Balard, La Romanie génoise (XII<sup>e</sup> du début du XV<sup>e</sup> siècle). BEFAR 235 = Atti della Società Ligure di Storia Patria N. S. 18 (Rom 1978).
- Balard/Laiou, Italiens a Byzance: M. Balard / A. E. Laiou / C. Otten-Froux (Hrsg.), Les Italiens a Byzance. Édition et présentation de documents. Byzantina Sorbonensia 1 (Paris 1987).
- Bass, Conclusions: G. F. Bass, Conclusions. In: Bass/van Doorninck, Yassi Ada 311-319.
- Pottery: G. F. Bass, The pottery. In: Bass/van Doorninck, Yassi Ada 165-188.
- Bass/van Doorninck, Yassi Ada: G. F. Bass / F. H. van Doorninck jr., Yassi Ada I. A seventh-century Byzantine shipwreck (College Station TX 1982).
- Bass u.a., Serçe Limanı: G. F. Bass / S. D. Matthews / J. R. Steffy / F. H. van Doorninck jr., Serçe Limanı. An eleventh-century shipwreck I. The ship and its anchorage, crew, and passengers (College Station TX 2004).
- Blysidou, Eriboulē: B. N. Blysidou, Η ἐπιβουλή στὰ ΔαμIANOῦ καὶ ἡ ναυπήγηση »βασιλικῆς δρομωνίου«. Diptycha 6, 1994/1995, 79-88.
- Browning, City and the Sea: R. Browning, The city and the sea. In: S. Vryonis jr. (Hrsg.), The Greeks and the sea. Gold Medal Series 1 = Hellenism 18 (New Rochelle N.Y. 1993) 97-112.
- Bryant/Murry, Amphora contents: V. M. Bryant jr. / R. E. Murry jr., Preliminary analysis of amphora contents. In: Bass/van Doorninck, Yassi Ada 327-331.
- Bulst, Der »Schwarze Tod«: N. Bulst, Der »Schwarze Tod« im 14. Jahrhundert. In: M. Meier (Hrsg.), Pest. Die Geschichte eines Menschheitstraumas (Stuttgart 2005) 142-161; 406-409.
- Byzanz – Pracht und Alltag: Byzanz – Pracht und Alltag [Ausstellungskat. Bonn] (München 2010).
- Cassavoy, Gaming pieces: K. Cassavoy, The gaming pieces. In: Bass u.a., Serçe Limanı 329-343.
- Casson, Ships: L. Casson, Ships and seamanship in the ancient world (Baltimore, London 1995).
- Dagron, Firmament: G. Dagron, Das Firmament soll christlich werden. Zu zwei Seefahrtskalendern des 10. Jahrhunderts. In: G. Prinzing / D. Simon (Hrsg.), Fest und Alltag in Byzanz (München 1990) 145-156; 210-215.

- Dagron/Feissel, *Trois horoscopes*: G. Dagron / D. Feissel, *Trois horoscopes de voyage en mer* (5<sup>e</sup> s. après J.-C.). *REB* 40, 1982, 117-133.
- Dimitroukas, Taxidi: I. Dimitroukas, *Το ταξίδι του ρήτορα Θωμά Μάγιστρου* (1310). *Μια επανέξεταση*. *Σύμμεικτα* 10, 1996, 163-188.
- Reisen und Verkehr: Ch. Dimitroukas, *Reisen und Verkehr im byzantinischen Reich vom Anfang des 6. Jhr. bis zur Mitte des 11. Jhr.* *Historical Monographs* 18 (Athen 1997).
- Rückreise: I. Dimitroukas, *Die Rückreise des Johannes Eugenikos von dem Ferrara-Konzil und sein Schiffbruch auf der Adria im Jahre 1438*. *Σύμμεικτα* 15, 2002, 229-245.
- Dennis, Perils: G. T. Dennis, *Perils of the deep*. In: C. Sode / S. A. Takács (Hrsg.), *Novum Millennium. Studies on Byzantine History and Culture dedicated to Paul Speck* (Aldershot 2001) 81-88.
- van Doorninck, Anchors: F. H. van Doorninck jr., *The anchors*. In: Bass/van Doorninck, *Yassi Ada* 121-143.
- Galley: F. H. van Doorninck jr., *The galley*. In: Bass/van Doorninck, *Yassi Ada* 87-120.
- Eickhoff, Seekrieg: E. Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650-1040)* (Berlin 1966).
- Foskolou, Blessing for sale?: V. Foskolou, *Blessing for sale? On the production and distribution of pilgrim mementoes in Byzantium*. *BZ* 105, 2012, 53-84.
- Galatariotou, Travel and perception: C. Galatariotou, *Travel and perception in Byzantium*. *DOP* 47, 1993, 221-241.
- Günsenin, Vin de Ganos: N. Günsenin, *Le vin de Ganos: Les amphores et la mer*. In: *Eupsychia. Mélanges offerts à H. Ahrweiler*. *Byzantina Sorbonensia* 16,1 (Paris 1998) 281-288.
- Haldon, Theory and practice: J. F. Haldon, *Theory and practice in tenth-century military administration: Chapters II, 44 and 45 of the Book of Ceremonies*. *T*, 13, 2000, 201-352.
- Herz, Studien: P. Herz, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*. *Historia Einzelschriften* 55 (Stuttgart 1988).
- Hocker, Tools: F. M. Hocker, *The tools*. In: Bass u. a., *Serçe Limanı* 298-314.
- Jacoby, Diplomacy: D. Jacoby, *Diplomacy, trade, shipping and espionage between Byzantium and Egypt in the Twelfth Century*. In: C. Scholz (Hrsg.), *Polypeuros Nous. Miscellanea für Peter Schreiner zu seinem 60. Geburtstag*. *ByzA* 19 (München, Leipzig 2000) 83-102.
- Karpozelos, Taxidiōtikēs perigraphēs: A. Karpozelos, *Ταξιδιωτικὲς περιγραφὲς καὶ ἐντυπώσεις σὲ ἐπιστολογραφικὰ κείμενα*. In: N. G. Moschonas (Hrsg.), *Ἡ ἐπικοινωνία στο Βυζάντιο. Πρακτικά Β' Διεθνούς Συμποσίου*. *Αθήνα, 4-6 Οκτωβρίου 1990* (Athēna 1993) 511-541.
- Katzev, Iron objects: M. L. Katzev, *Iron objects*. In: Bass/van Doorninck, *Yassi Ada* 231-265.
- Kingsley, Shipwreck archaeology: S. A. Kingsley, *Shipwreck archaeology of the Holy Land. Processes and parameters* (London 2004).
- Kislinger, Der Natur zum Trotz: E. Kislinger, *Der Natur zum Trotz: Reisen in Byzanz*. In: *Wundervoller Anblick und überreicher Nutzen? Der Byzantiner und seine Umwelt*. *Tagung Mainz 2011* (in Vorber.).
- Pane e demografia: E. Kislinger, *Pane e demografia: l'approvigionamento di Costantinopoli*. In: O. Longo / P. Scarpi (Hrsg.), *Nel nome del pane*. *Kongress Bozen 1993*. *Homo Edens* 4: *Regimi, miti e pratiche dell'alimentazione nelle civiltà del Mediterraneo* (Bozen/Trento 1995) 279-293.
- Reisen: E. Kislinger, *Reisen und Verkehrswege in Byzanz. Realität und Mentalität, Möglichkeiten und Grenzen*. In: I. Iliev (Hrsg.), *Proceedings of the 22<sup>nd</sup> International Congress of Byzantine Studies, Sofia 2011*. 1: *Plenary Papers* (Sofia 2011) 341-387.
- Verkehrsrouten: E. Kislinger, *Verkehrsrouten zur See im byzantinischen Raum*. In: E. Kislinger / J. Koder / A. Külzer (Hrsg.), *Handelsgüter und Verkehrswege. Aspekte der Warenversorgung im östlichen Mittelmeerraum (4. bis 15. Jahrhundert)*. *Symposium Wien 2005*. *Veröffentlichungen zur Byzanzforschung* 18 (Wien 2010) 149-174.
- Weinhandel: E. Kislinger, *Zum Weinhandel in frühbyzantinischer Zeit*. *Tyche* 14, 1999, 141-156.
- Kislinger/Stathakopoulos, Pest und Perserkriege: E. Kislinger / D. Stathakopoulos, *Pest und Perserkriege bei Prokop*. *Chronologische Überlegungen zum Geschehen 540-545*. *Byzantion* 69, 1999, 76-98.
- Kocabaş, The »Old Ships«: U. Kocabaş (Hrsg.), *The »Old Ships« of the »New Gate« / Yenikapı'nın eski gemileri 1. Yenikapı shipwrecks / Yenikapı Batıkları I* (Istanbul 2008).
- Koder, Aspekte der thalassokratia: J. Koder, *Aspekte der thalassokratia der Byzantiner in der Ägäis*. In: E. Chrysos / D. Letsios / H. A. Richter / R. Stupperich (Hrsg.), *Griechenland und das Meer*. *Symposium Frankfurt 1996*. *Peelus* 4 (Mannheim, Möhnesee 1999) 101-109.
- Nēsiōtikē epikoinōnīa: J. Koder, *Νησιωτικὴ ἐπικοινωνία στο Αἰγαίό κατά τον ὄψιμο μεσαίωνα*. In: N. G. Moschonas (Hrsg.), *Ἡ ἐπικοινωνία στο Βυζάντιο. Πρακτικά Β' Διεθνούς Συμποσίου*. *Αθήνα, 4-6 Οκτωβρίου 1990* (Athēna 1993) 445-455.
- Kolias, Military aspects: T. G. Kolias, *Military aspects of the conquest of Constantinople by the Crusades*. In: A. Laiou (Hrsg.), *Urbs capta. The Fourth Crusade and its consequences*. *La IV<sup>e</sup> Croisade et ses conséquences*. *Réalités Byzantines* 10 (Paris 2005) 123-138.
- Koukoules, Nautikos bios: Ph. Koukoules, *Ο ναυτικός βίος*. In: Ph. Koukoules, *Βυζαντινὸν βίος καὶ πολιτισμὸς* 5 (Athēna 1952) 344-386.
- Kourousēs, Manuēl Gabalas: S. I. Kourousēs, *Μανουὴλ Γαβαλάς, εἶτα Ματθαῖος μητροπολίτης Ἐφέσου (1271/2-1355/60) I. Τὰ βιογραφικὰ* (Athēna 1972).
- Krekić, Dubrovnik: B. Krekić, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Âge* (Paris 1961).
- Külzer, Ganos-Gebirge: A. Külzer, *Das Ganos-Gebirge in Ostthrakien (Isiklar dağı)*. In: P. Soustal (Hrsg.), *Heilige Berge und Wüsten. Byzanz und sein Umfeld*. *Veröffentlichungen zur Byzanzforschung* 16 (Wien 2009) 41-52.
- Kuniholm, Fishing gear: P. I. Kuniholm, *The Fishing Gear*. In: Bass/van Doorninck, *Yassi Ada* 296-306.
- Laiou, Byzantine traders: A. E. Laiou, *Byzantine traders and seafarers*. In: S. Vryonis jr. (Hrsg.), *The Greeks and the sea*. *Gold Medal Series* 1 = *Hellenism* 18 (New Rochelle N.Y. 1993) 79-96.
- Lampros, Tria keimena: S. Lampros, *Τρία κείμενα συμβάλλοντα εἰς τὴν ἱστορίαν τοῦ ναυτικοῦ παρὰ τοῖς Βυζαντινοῦς*. *Neos Hellenomnemon* 9, 1912, 162-177.
- Leontsine, Prostitution: S. Leontsine, *Die Prostitution im frühen Byzanz*. *Dissertationen der Universität Wien* 194 (Wien 1989).

- Letsios, Seegesetz: D. G. Letsios, Νόμος Ροδίων Ναυτικός. Das Seegesetz der Rhodier. Untersuchungen zu Seerecht und Handelsschiffahrt in Byzanz. Veröffentlichungen zum Schifffahrtsrecht 1 (Rhodos 1996).
- Lilie, Handel und Politik: R.-J. Lilie, Handel und Politik zwischen den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081-1204) (Amsterdam 1984).
- Makris, Schiffahrt: G. Makris, Studien zur spätbyzantinischen Schiffahrt. Collana storica di fonti e studi 52 (Genua 1988).
- McCormick, Origins: M. McCormick, Origins of the European economy. Communication and commerce, A.D. 300-900 (Cambridge 2001).
- Moschonas, Tetartē staurophoria: N. G. Moschonas (Hrsg.), Η τετάρτη σταυροφορία και ο ελληνικός κόσμος. Το Βυζάντιο Σήμερα 5 (Athēna 2008).
- Müller-Wiener, Häfen von Byzantion: W. Müller-Wiener, Die Häfen von Byzantion, Konstantinupolis, Istanbul (Tübingen 1994).
- Mullett, Peril on the sea: M. E. Mullett, In Peril on the sea: Travel genres and the unexpected. In: R. Macrides (Hrsg.), Travel in the Byzantine world. Papers from the thirty-fourth Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham 2000. Society for the Promotion of Byzantine Studies Publications 10 (Aldershot 2002) 259-284.
- Nicol, Byzantium and Venice: D. M. Nicol, Byzantium and Venice. A study in diplomatic and cultural relations (Cambridge 1988).
- Nystazopoulou-Pelekidou, Ploia: M. Nystazopoulou-Pelekidou, Τα πλοία της μονής Πάτμου. In: Πρακτικά διεθνούς συμποσίου. Ἰ. Μονή Ἁγ. Ἰωάννου τοῦ Θεολόγου. 900 χρόνια ιστορικής μαρτυρίας (1088-1988), Πάτμος, 22-24 Σεπτεμβρίου 1988. Ἐταιρεία Βυζαντινῶν καὶ Μεταβυζαντινῶν μελετῶν. Διπτύχων παράφυλλα 2 (Athēna 1989) 93-114.
- Oikonomides, St Andrew: N. Oikonomides, St Andrew, Joseph the Hymnographer and the Slavs of Patras. In: J. O. Rosenqvist (Hrsg.), Leimon: Studies presented to Lennart Rydén on his sixty-fifth birthday. Studia Byzantina Upsaliensia 6 (Uppsala 1996) 71-78.
- Parker, Shipwrecks: A. J. Parker, Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces. BAR International Series 580 (Oxford 1992).
- Pitsakis, Monastères-armateurs: C. G. Pitsakis, À propos des monastères-armateurs à Byzance: Les origines athonites. In: E. Chrysos / D. Letsios / H. A. Richter / R. Stupperich (Hrsg.), Griechenland und das Meer. Symposium Frankfurt 1996. Peleus 4 (Mannheim, Möhnesee 1999) 151-164.
- Pryor, Geography: J. H. Pryor, Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571 (Cambridge 1992).
- Types of ships: J. H. Pryor, Types of ships and their performance capabilities. In: R. Macrides (Hrsg.), Travel in the Byzantine World. Society for the Promotion of Byzantine Studies Publications 10 (Aldershot 2002) 33-58.
- Pryor/Jeffreys, Age of the ΔΡΟΜΩΝ: J. H. Pryor / E. Jeffreys, The age of the ΔΡΟΜΩΝ. The Byzantine navy ca 500-1204. The Medieval Mediterranean 62 (Leiden, Boston 2006).
- Pulak, Padlocks: C. Pulak, The padlocks. In: Bass u. a., Serçe Limanı 437-446.
- Roman, Étude architecturale: R. Roman, Étude architecturale comparative de sept navires de commerce greco-romains et byzantins (Lille 1997).
- Rougé, Navigation hivernale: J. Rougé, La navigation hivernale sous l'Empire Romain. REA 54, 1952, 316-325.
- Schreiner, Konstantinopel: P. Schreiner, Konstantinopel. Geschichte und Archäologie (München 2007).
- Sirks, Food for Rome: B. Sirks, Food for Rome. Studia Amstelodamensia ad Epigraphicam. Ius antiquum et Papyrologicam pertinentia 31 (Amsterdam 1991).
- Smyrlis, Fortune: K. Smyrlis, La fortune des grands monastères byzantins, fin du X<sup>e</sup>-milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Monographies CHCByz 21 (Paris 2006).
- Tammuz, Mare clausum: O. Tammuz, Mare clausum? Sailing seasons in the Mediterranean in early Antiquity. Mediterranean Historical Review 20, 2005, 145-162.
- Tengström, Bread for the people: E. Tengström, Bread for the people. Studies on the Corn-Supply of Rome during the Later Empire (Stockholm 1974).
- Thiriet, Romanie vénétienne: F. Thiriet, La Romanie vénétienne au Moyen-Âge. Le développement et l'exploitation du domaine colonial vénétien (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles). BEFAR 193 (Paris 1959).
- Throckmorton, Roman wreck: P. Throckmorton / J. Throckmorton, The Roman wreck at Pantano Longarini. International Journal of Nautical Archaeology 2,2, 1973, 243-266.
- Trapp, Aktualität: E. Trapp, Aktualität in byzantinischen Reiseberichten. In: Ch. Cormeau (Hrsg.), Zeitgeschehen und seine Darstellung im Mittelalter. L'actualité et sa représentation au Moyen Âge. Kongress Bonn 1992. Studium Universale 20 (Bonn 1995) 47-58.
- Treu, Gesandtschaftsreise: M. Treu, Die Gesandtschaftsreise des Rhetors Theodulos Magistros. In: Festschrift C. F. W. Müller. Jahrbücher für classische Philologie, Supplementband 27 (Leipzig 1900) 5-30.
- Udovitch, Time: A. L. Udovitch, Time, the sea and society: Duration of commercial voyages on the southern shores of the Mediterranean during the High Middle Ages. In: La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo 2: Vie marittime, istituzioni e strutture organizzative, terminologia. Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo 25,2 (Spoleto 1978) 503-563.
- Venetia Piercy/Bass, Fishing gear: G. Venetia Piercy / G. F. Bass, Fishing Gear. In: Bass u. a., Serçe Limanı 423-435.
- Vikan, »Guided by Land and Sea«: G. Vikan, »Guided by Land and Sea«. Pilgrim Art and Pilgrim Travel in Early Byzantium. In: Tesserae. Festschrift für Josef Engemann. JbAC, Ergänzungsband 18 (Münster 1991) 74-92.
- Vitelli, Lamps: K. D. Vitelli, The lamps. In: Bass/van Doorninck, Yassi Ada 189-201.
- Vogt, Synesios: J. Vogt, Synesios auf Seefahrt. In: P. Granfield / J. A. Jungmann (Hrsg.), Kyriakon. Festschrift Johannes Quasten 1 (Münster 1970) 400-408.
- Zivojinovic, Trade of Mount Athos: M. Zivojinovic, The Trade of Mount Athos Monasteries. ZRVI 29/31, 1991, 101-116.

## Zusammenfassung / Summary / Résumé

### Byzantinischer Alltag zu Schiff

Schiffe waren im byzantinischen Raum das schnellste und kostengünstigste Verkehrsmittel, um Personen und Handels-güter über längere Strecken zu transportieren. Zudem grün-dete sich die Stärke des Reiches wesentlich auf die Beherr-schung der Meere (Thalassokratie). Obgleich man Nutzen und Notwendigkeit der Seefahrt erkannte und umsetzte, standen die Unwägbarkeiten des Wetters und die Gefahr feindlicher Angriffe einer positiven Grundeinstellung zu ihr entgegen. Reisen generell bedeutete, den bekannten und damit siche-ren Lebensraum zu verlassen, und dafür die fremde Weite gerade der See einzutauschen. Die Enge des Lebens an Bord, hygienische Defizite, simple Ernährung, knappes Trinkwasser, raue Sitten bis Willkür der Seeleute, Hitze oder Kälte, See-krankheit, Sturm und drohender Schiffbruch steuerten zum negativen Image der byzantinischen Seefahrt bei.

### Byzantine everyday life at sea

In the Byzantine area, ships were the fastest and most eco-nomic means of transport for people and commercial goods over longer distances. What is more, the dominance of the Empire essentially relied on the domination of the seas (thal-associacy). Although the benefits and necessity of seafaring were recognised and realised, uncertain climatic conditions and the danger of enemy offences interfered with an exclu-sively positive attitude to it. In principle, to travel implied to leave the known and secure living environment and to enter the unknown vastness precisely of the seas. The limitedness of life on board, hygienic deficits, a simple diet, scarce drink-ing water, coarse customs to arbitrary seamen, heat and cold, seasickness, gales and the menace of shipwreck added to the negative image of Byzantine seafaring. Translation: M. Struck

### La vie à bord à l'époque byzantine

Les bateaux représentaient le moyen de transport à longue distance le plus rapide et le plus économique pour les voya-geurs et les marchandises. En outre, la force de l'Empire reposait sur le contrôle des mers (thalassocratie). On reconnut certes l'utilité et la nécessité de la navigation, toutes deux concrétisées d'ailleurs, mais face à une attitude fondamentale positive s'élevaient les impondérabilités météorologiques et la menace d'attaques ennemies. Entreprendre un voyage signi-fiait quitter son territoire familial et sûr pour le vaste monde inconnu, ici de la mer. La promiscuité à bord, le manque d'hygiène, la nourriture simple, l'eau potable rationnée, les mœurs grossières – voire l'arbitraire – des marins, la chaleur ou le froid, le mal de mer, les tempêtes et le risque de nau-frage contribuèrent à une image négative de la navigation byzantine. Traduction: Y. Gautier