

## Verkehrsrouten zur See im byzantinischen Raum

Die Seeleute sind, kaum ist der Hafen verlassen, dem Tod nahe, die schmale Hoffnung auf Rettung liegt auf den Planken, die sie tragen. Habgier führte zum Befahren des Meeres, aber auch der reichste Kaufmann besitzt nichts, solange er unterwegs den Winden ausgeliefert ist, durch die Gischt und wogende See aufkommen. Einige hatten schon die Heimat in Sicht, als das Schiff scheiterte und sie auf elende Weise ertranken<sup>1</sup>.

Es ist gar nicht nötig, diesem düsteren Bild, das Libanios hier zeichnete, korrigierend die Wirklichkeit einer blühenden Schifffahrt im gesamten Mittelmeerraum seiner Zeit gegenüberzustellen<sup>2</sup>. Der Verfasser ist gemäß den Regeln eines rhetorischen Progymnasma vorgegangen und hat in der *Synkrisis nautilias kai georgias* die Vorteile des Landlebens mit den Unwägbarkeiten der See verglichen. Bei aller drastischen Schilderung werden die Wichtigkeit und zeitlose Elemente der Seefahrt offenbar, so das rasche Kommunizieren, die Möglichkeiten für den Handel<sup>3</sup>, aber auch die Notwendigkeit der Logistik und trotzdem ein hohes Ausgeliefertsein an äußere Gefahren.

In den auf Libanios folgenden Jahrhunderten, als die politische und auch ökonomische Einheit des Mittelmeerraumes zunächst durch die Völkerwanderung ins Wanken geriet und dann vor allem mit der arabischen Expansion zerbrach, haben die Verkehrsrouten zur See<sup>4</sup> zwischen den verbliebenen Teilen des nun oströmisch-byzantinischen Imperiums und darüber hinaus noch an Bedeutung gewonnen, dies aus zwei Hauptgründen: Während erstens das Wegenetz zu Lande in seiner gesamten Ausdehnung ständig erhalten werden mußte und

<sup>1</sup> Libanii Opera, ed. R. FOERSTER, vol. VIII: Progymnasmata – Argumenta orationum demosthenicarum. Leipzig 1915, 349–353.

<sup>2</sup> Zur (spät)antiken Seefahrt s. (in knapper Auswahl) L. CASSON, Ships and Seamanship in the Ancient World. Baltimore–London 1995; O. HÖCKMANN, Antike Seefahrt. München 1985; J. ROUGÉ, La marine dans l'antiquité. Paris 1975; The Maritime World of Ancient Rome, ed. R. L. Hohlfelder (*Memoirs of the American Academy in Rome. Suppl. Vol. 6*). Ann Arbor, Mich. 2008; A. TILLEY, Seafaring of the Ancient Mediterranean (*BAR Int. Series* 1268). Oxford 2004; P. ARNAUD, Les routes de la navigation antique: itinéraires en Méditerranée. Paris 2005; R. BOCKIUS, Die spätromischen Schiffwracks aus Mainz. Schiffarchäologisch-technikgeschichtliche Untersuchung spätantiker Schiffsfunde vom nördlichen Oberrhein (*Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums* 67). Mainz 2006; A. J. PARKER, Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces (*BAR Int. Series* 580). Oxford 1992; K. LEHMANN-HARTLEBEN, Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres (*Klio. Beiheft XIV*). Leipzig 1923.

<sup>3</sup> Beide Faktoren erwähnt von einer positiven, gewiß von den Erfahrungen seiner Zeit geprägten Warte die Theses von Georgios Pachymeres, Ei pleusteon (I 585 WALTZ), laut R. BROWNING, The City and the Sea, in: *The Greeks and the Sea*, ed. by Sp. Vryonis jr., New Rochelle–New York 1993, 97–112, „largely a tissue of commonplaces and clichés“ (110).

<sup>4</sup> D. CLAUDE, Spätantike und frühmittelalterliche Orientfahrten: Routen und Reisende, in: *Voyages et voyageurs à Byzance et en Occident du VI<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle*, ed. A. Dierkens – J.-M. Sansterre. Genf 2000, 235–253; L. BREGLIA, Le antiche rotte del Mediterraneo. Rom 1966; A. AVRAMEA, Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries, in: *The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century*, I–III. Ed. A.E. Laiou. Washington, D.C. 2002, I 57–90. Eigene Kapitel dazu bieten die diversen Hauptbände der TIB, so J. KODER, Aigaion Pelagos (Die nördliche Ägäis) (*TIB* 10). Wien 1998, 99–106 oder H. HELLENKEMPER – F. HILD, Lykien und Pamphylien (*TIB* 8). Wien 2004, 282–293; s. weiters I. Ch. DIMITROUKAS, Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich vom Anfang des 6. Jhr. bis zur Mitte des 11. Jhr., I–II (*Historical Monographs* 18). Athen 1997, 432–510; E. MALAMUT, Les îles de l'empire byzantin, VIII<sup>e</sup>–XII<sup>e</sup> siècles, I–II (*Byzantina Sorbonensia* 8). Paris 1988, 535–561; DIES., Sur la route des saints byzantins. Paris 1993, 237–239, 299–311; A. PERTUSI, Bisanzio e l'irradiazione della sua civiltà in occidente nell'alto medioevo, in: *Centri e vie di irradiazione della civiltà nell'alto medioevo (Settimane di studi del centro italiano di studi sull'alto medioevo XI)*. Spoleto 1964, 75–133, v. a. 82–92; F. MICHEAU, Les itinéraires maritimes et continentaux des pèlerinages vers Jerusalem, in: *Occident et Orient au Xe siècle (Publications de l'Université de Dijon LVII)*. Paris 1979, 79–111; R. GERTWAGEN, Harbours and facilities along the eastern mediterranean searoutes to Outremer, in: *Logistics of Warfare in the Age of the Crusades*, ed. J. Pryor. Aldershot 2008, 95–118; D. GKAGKTZES – M. LEONTSINE – A. PANOPOULOU, Πελοπόννησος και νοτιά Ιταλία. Σταθμοί επικοινωνίας στη μέση βυζαντινή περίοδο, in: *E epikoinonia sto Byzantio*. Athen 1993, 469–486; R.-J. LILIE, Handel und Politik zwischen dem byzantinischen Reich und den italienischen Kommunen Venedig, Pisa und Genua in der Epoche der Komnenen und der Angeloi (1081–1204). Amsterdam 1984, 243–263; Byzantine Trade, 4<sup>th</sup>–12<sup>th</sup> Centuries. The Archaeology of Local, Regional and International Exchange, ed. M. Mundell-Mango. Farnham 2009; J.H. PRYOR, Wind, waves, and rocks: the routes and the perils along them, in: *Maritime aspects of migration*, ed. K. Friedland. Köln–Wien 1989, 71–85.

schon eine punktuelle Störung (Einsturz einer Brücke, Überschwemmung von Abschnitten oder Wintersperre von Paßübergängen) weitreichende Konsequenzen haben konnte, erforderten die Wasserstraßen keine dauernde Wartung. (Die justinianische Verlagerung des *Cursus publicus* zwischen Chalkedon und Helenopolis auf den Seeweg ging gewiß von solchen Überlegungen aus<sup>5</sup>. Generell konnten querende Meerestappen einer Landroute eingefügt sein<sup>6</sup>). Etliche der neuen Antagonisten des Reiches besaßen zweitens keinerlei Erfahrung zur See und erwarben sie späterhin kaum (Ostgoten, Langobarden, Franken, noch weniger die Bulgaren), was Byzanz in diesen Fällen die Überlegenheit und damit Sicherheit zur See beließ.

Agierten aber die Gegner zur See anders, eigenorientiert und aktiv (speziell die Araber<sup>7</sup>), dann erfuhren die Verkehrswege eine zusätzliche, jetzt geopolitische Konditionierung. Es handelt sich um den wichtigsten Faktor, welcher die Warenströme auf dem Meere erleichterte oder einengte. Zuvor bereits mussten grundlegend als weitere Voraussetzungen zum einen die geographisch-klimatische Machbarkeit gegeben sein, die Schiffbarkeit, zum anderen die materiell-technischen Mittel existieren, welche das Befahren der See gestatteten<sup>8</sup>. Alle drei Faktoren, in aufsteigender Folge eben von der Schiffbarkeit über das Know-How zur geopolitischen Stabilität und/oder militärischen Absicherung hatten ausreichend erfüllt zu sein, damit ein maritimes Wegenetz entstand und funktionierte. Seine primären Routen sollen hier dargelegt werden, wobei nur vereinzelt bzw. im Ausblick über 1204 hinausgegangen wird, bedingt durch den fortan geopolitisch und ökonomisch stark gewandelten Raum.

An Meereslandschaften waren für das Byzantinische Reich verkehrsmäßig im Norden das Schwarze Meer, südwestlich anschließend Propontis und Ägäis disponibel, nach Westen hin das Ionische Meer und die Adria, über die Straße von Messina und den Kanal von Sizilien die Tyrrhenis, nach Osten und Süden schließlich das weite ostmediterrane Becken.

Die Dardanellen und weit mehr noch der Bosphorus boten als Meerengen die Möglichkeit, Land- und Seerouten zu kreuzen, die Gründung von Konstantinopel an einem solchen Schnittpunkt ist ja kein Zufall<sup>9</sup>. Die Reichshauptstadt war einer der international bedeutsamsten Handelsplätze für verschiedenartigste Waren, sie produzierte solche und konsumierte diese noch mehr. Das impliziert jeweils einen regen Handelsverkehr in die diversen Himmelsrichtungen<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Prokop, *Anekdoten* 30, 8–9 (III 182 HAURY–WIRTH). Cf. J. LEFORT, *Les communications entre Constantinople et la Bithynie*, in: *Constantinople and its Hinterland (Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications 3)*. Aldershot 1995, 207–218, hier 212–213; C. MANGO, *The Empress Helena, Helenopolis, Pylae*. *TM* 12 (1994) 143–158. A. KOLB, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich (Klio. Beihefte, N.F. 2)*. Berlin 2000, 205.

<sup>6</sup> Vgl. ebenfalls im Bereich der Propontis die Fahrt von Konstantinopel nach Pylai (AVRAMEA, *Land and Sea Communications* 83; den *magistros* Manuel [*PmbZ* 4707] führte 820 seine Flucht zuerst nach Pylai, von wo er dann weiter nach Syrien den *cursus publicus* benutzte: Georgios Monachos cont. 796 [BEKKER]) oder über die Adria von Apulien (Via Appia aus Rom) (B. VETERE, Brindisi, Otranto, in: *Itinerari e centri urbani nel Mezzogiorno normanno-svevo. Atti delle decime giornate normanno-sveve*, Bari 1991, a cura di G. Musca. Bari 1993, 427–448, hier 439–442, 446) zu Schiff nach Dyrrhachion, dann ostwärts über die Via Egnatia: M. FASOLO, *La Via Egnatia, I. Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos (Viae Publicae Romanae 1)*. Rom 2005; N. OIKONOMIDES, *The Medieval Via Egnatia*, in: *The Via Egnatia under Ottoman Rule (1380–1699)*, ed. E. Zachariadou. Rethymnon 1996, 9–16.

<sup>7</sup> E. EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650–1040)*. Berlin 1966; N. ANDRIOTES *et alii*, *Byzantine and Arab Sailing Ships (7th–13th cent.)*. Athen–Oinoussai 2001; weiters zahlreiche Beiträge von V. CHRISTIDES v. a. in der Zeitschrift *Graeco-Arabica*.

<sup>8</sup> M. McCORMICK, *Origins of the European Economy. Communication and Commerce, A.D. 300–900*. Cambridge 2001; J.H. PRYOR, *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 49–1571*. Cambridge <sup>2</sup>1992; Ch. E. ERICSON, *Navis oneraria. The Cargo Carrier of late Antiquity. Studies in Ancient Ship Carpentry (Acta Academiae Aboensis ser. A Humaniora 63/3)*. Abo 1984; J.R. STEFFY, *Wooden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*. London <sup>2</sup>1998.

<sup>9</sup> W. MÜLLER-WIENER, *Die Häfen von Byzanzion, Konstantinupolis, Istanbul*. Tübingen 1994. Zum Lob von Konstantinopel als Hafen s. Himerios, *Or.* 62, 3 (225 COLONNA) und Manuel Chrysoloras, *Vergleich von Rom und Konstantinopel*. (cap. 35, ed. C. BILLÖ in *Medioevo greco* 0 [2000] 16). Sein Überschwang bei der Fassungskraft der hauptstädtischen Häfen mutet angesichts der merkantilen Situation der Zeit anachronistisch an, will vielleicht rhetorisch die Vergangenheit zur Zukunft machen.

<sup>10</sup> Themistios, *Oratio* IV 52cd (I 75 SCHENKL – DOWNEY): „Dem Kaiser bringen hier alljährlich die Ägypter ihre Gaben dar, die Syrer, Ionier, Aioler, nahezu alle Menschen. die Gaben sind Schiffe voll mit Reichtümern und das beste, was die Natur erzeugt, von allen Seiten her kommt es und wird hier angehäuft“. Vgl. im späten 12. Jahrhundert Michael Choniates, *Brief* 50, 61–65 (69–70 KOLOVOU). G. DAGRON, *The Urban Economy, Seventh–Twelfth Centuries*, in: *The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century, I–III*. Ed. A.E. Laiou. Washington, D.C. 2002, II 393–461; M. MUNDELL MANGO, *The Commercial Map of Constantinople*. *DOP* 54 (2000) 189–207; E. KISLINGER, *Zum Weinhandel in frühbyzantinischer Zeit*. *Tyche* 14 (1999) 141–156.

Von und zu den südlicher gelegenen Regionen war der Seeweg nach Konstantinopel einmal vom ersten Faktor, der Schiffbarkeit, geprägt. Die Gliederung von Land und Meer zwang nämlich allen eine Nordost–Südwest-Transversale durch das Marmarameer und (vorbei an Herakleia und Proikonessos<sup>11</sup>) die Dardanellen auf, ehe die dann gewählte Route schon auf das Reiseziel hindeutete.

Lag es im zentralen Mittelmeerraum (Route A)<sup>12</sup>, wurde die Fahrt westwärts an Lemnos und der Chalkidike entlang fortgesetzt<sup>13</sup>, dann schwenkte man südwärts, sofern nicht bereits Saloniki das Ziel war<sup>14</sup>, durchlief die Sporaden<sup>15</sup> und gelangte an Euböa östlich (schneller) oder westlich (sicherer) vorbei<sup>16</sup> in die Gewässer vor Attika<sup>17</sup>. Nun stand zur Wahl, ob in etwa bei Milos<sup>18</sup> die Fahrt doch nach Osten ging – und zwar via Ios oder Thera entlang des südzykladischen Inselbogens und zwischen Kreta und Karpathos nach Zypern<sup>19</sup> – oder die Peloponnes westwärts umrundet wurde. Bis gegen Ende des 6. Jahrhunderts wechselten die Reisenden des öfteren auch in Korinth das Schiff und durchfuhren den gleichnamigen Golf<sup>20</sup>. Dann kam diese Teilroute (a) zunächst ab, höchstwahrscheinlich, weil die slawische Landnahme bis ins 9. Jahrhundert keine sicheren Anlaufstationen mehr bot<sup>21</sup>; die äußere Umrundung der Peloponnes (b) wurde bevorzugt. Der geopolitische Faktor wird hierin erstmals sichtbar. Nach Patras<sup>22</sup> (bei a) oder

<sup>11</sup> Der Hl. Gregorios Dekapolites erreichte Proikonessos von Ephesos aus, segelte dann weiter nach Ainos: G. MAKRIS, Ignatios Diakonos und die Vita des hl. Gregorios Dekapolites. Edition und Kommentar (*Byzantinisches Archiv* 17). Stuttgart–Leipzig 1997, cap. 17–21 (82–86); I. DIMITROUKAS, Το ταξίδι του ρήτορα Θωμά Μάγιστρον (1310). Μία επανέξεταση. *Symmeikta* 10 (1996) 163–188, hier 181–182. Zu Herakleia s. A. KÜLZER, Ostthrakien (Europe) (*TIB* 12). Wien 2008, 208, 398–408. Bereits dort endete ca. 1177/78 die heimlich unternommene Pilgerfahrt des Ioannes Mesarites nach Palästina, indem ihn kaiserliche Beamte auf Betreiben des Vaters von Bord eines alexandrinischen Schiffes holten (A. HEISENBERG, Neue Quellen zur Geschichte des lateinischen Kaisertums und der Kirchenunion, I: Der Epitaphios des Nikolaos Mesarites auf seinen Bruder Johannes, in: Sitzungsberichte Bayer. Akad. Wiss., philosoph.-philolog. und hist. Kl. 1922/5. München 1922, 24–25

<sup>12</sup> Zum Verlauf von Route A insgesamt anhand diverser Reisen s. den Anhang. Die nachstehenden Anmerkungen zu einzelnen Stationen führen nur jeweils spezifische Informationen auf.

<sup>13</sup> P. SOUSTAL, Thrakien (Thrake, Rhodope und Haimimontos) (*TIB* 6). Wien 1991, 146. Bei einer küstennahen und regionalen Fahrt bildeten Ainos (Händler von See dort im 12. Jahrhundert belegt das Kosmosoteira-Typikon, cap. 63 [50 PETIT]. KÜLZER, Ostthrakien 205) und Christoupolis (Kavala) geeignete Anlaufstationen: Gregorios Dekapolites, cap. 21 (86 MAKRIS); Wilhelm von Tyrus, *Chronicon* XXII 14 (II 1025 HUYGENS). Zu Chrysopolis an der Strymon-Mündung s. A. DUNN, From polis to kastron in Southern Macedonia: Amphipolis, Khrysoupolis, and the Strymon delta, in: *Castrum* 5. Archéologie des espaces agraires méditerranéens au Moyen Age. Madrid–Rom–Murcia 1999, 399–413, hier 406–408.

<sup>14</sup> J.-C. CHEYNET – B. FLUSIN, Du monastere Ta Kathara à Thessalonique: Théodore Stoudite sur la route de l'exil. *REB* 48 (1990) 193–211. Theophylaktos von Ohrid, Brief 120 (a. 1108, 553–557 GAUTIER). Die Beschreibung der Handelsmesse bei Timarion (53–55 ROMANO) erwähnt u. a. Textilien aus Böotien, der Peloponnes und Italien, was Route A entspricht. M. TREU, Die Gesandtschaftsreise des Rhetors Theodulos Magistros, in: Festschrift C.F.W. Müller (= *Jahrbücher für classische Philologie, Supplement* 27). Leipzig 1900, 5–30; DIMITROUKAS, ταξίδι 163–188. Leben des Hl. Sabas des Jüngeren, ed. D. TSAMES, Philotheou Konstantinoupoleos tou Kokkinou Agiologika Erga I. Thessalonike 1985, cap. 68 (292, a. 1342). Nikephoros Gregoras, *Rhomaïke Historia* XXIX 5 (III 226 SCHOPEN): Thessalonike–Lemnos–Samothrake–Imbros–Lesbos–Tenedos.

<sup>15</sup> Ioannes Kameniates, De expugnatione Thessalonicae cap. 67 (57 BÖHLIG). AVRAMEA, Land and Sea Communications 85. Zu den Diadromoi-Inseln (Halonesos und Peristera) s. J. KODER – F. HILD, Hellas und Thessalia (*TIB* 1). Wien 1976, 147.

<sup>16</sup> J. KODER, Negroponte. Untersuchungen zur Topographie und Siedlungsgeschichte der Insel Euboia während der Zeit der Venezianerherrschaft (*Österr. Akad. Wiss., phil.-hist. Kl., Denkschriften* 112 = *Veröffentl. Komm. für die Tabula Imp. Byz.* 1). Wien 1973, 40–41; J.H. PRYOR, Wind, waves, and rocks 82–83.

<sup>17</sup> LILIE, Handel und Politik 247.

<sup>18</sup> AVRAMEA, Land and Sea Communications 87.

<sup>19</sup> MALAMUT, Iles II 549. GERTWAGEN, Harbours and facilities 103, 110–111. Nicolao da Martoni erreichte 1394 von Kythera kommend über Melos, Astypalaia und Rhodos sein Ziel Alexandria: Io notaio Nicola de Martoni. Il peleggrinaggio ai luoghi santi da Carinola a Gerusalemme 1394–1395. A cura di M. Piccirillo (*Studium Biblicum Franciscanum. Collectio maior* 42). Gorle 2003, 18–28. J. KODER, Νησιωτική επικοινωνία στο Αιγαίο κατά το όψιμο μεσαίωνα, in: E epikoinonia sto Byzantio. Athen 1993, 445–455, hier 451–452.

<sup>20</sup> CLAUDE, Orientfahrten 242.

<sup>21</sup> Amalarius, *Versus marini* 65: „sta procul a terra, Slavorum litora linque“ (MGH Poetae I 428). McCORMICK, Origins of the European Economy 138–141; E. KISLINGER, Regionalgeschichte als Quellenproblem. Die Chronik von Monembasia und das sizilianische Demenna (*Öster. Akad. Wiss., phil.-hist. Kl., Denkschriften* 294 = *Veröffentl. Komm. für die Tabula Imp. Byz.* 8). Wien 2001, 33–36, 98–100.

<sup>22</sup> Sowohl Liutprand von Cremona (a. 968), *Relatio de Legatione Constantinopolitana* cap. 60 (214 CHIESA) als auch Saewulf (a. 1102; *Peregrinationes tres*. Saewulf, John of Würzburg, Theodoricus, ed. R. B. C. HUYGENS, [CCCM 139]. Turnholt 1994, 59) besuchen dort das Grab des Hl. Andreas, was jeweils einen Halt des Schiffes belegt. Die Verpflichtung slawischer Siedler im Umland,

Monembasia<sup>23</sup>/Kap Tainaron und Methone<sup>24</sup> (bei b) verlief dann die Fahrt östlich an den ionischen Inseln (Zakynthos, Kephallenia, Paxos, Korfu) vorbei über Dyrrhachion<sup>25</sup> gen Norden und (1) in die dalmatinische Adria nach Zadar und bis Venedig<sup>26</sup>. Von Butrint bis Valona bot sich alternativ die erste Querung der Adria<sup>27</sup>, bevorzugt nach Otranto<sup>28</sup> an (2). Eine weitere Fahrt (3) führte über Tarent<sup>29</sup> entlang Kalabrien (Cro-

reisende Beamte und fremde Gesandte zu verpflegen (De administrando imperio, cap. 49) spricht ebenfalls für Patras als übliche Zwischenstation. S. weiters Nicolao da Martoni (a. 1395) 150–164 (PICCIRILLO): Korinth–Bitrinita/Tolophon–Lepanto/Naupaktos–Patras–Leukas–Korfu.

<sup>23</sup> Die Pest erreichte, Theophanes, Chronographie 422–423 (DE BOOR) zufolge, 746/47 von Sizilien und Kalabrien über „Monobasia“, das (Thema) Hellas und schließlich Konstantinopel, was insgesamt den Hauptverkehrsweg widerspiegelt. Theodoros Studites, Brief 274 (II 405 FATOUROS): Bischof Ioannes von Monembasia flüchtet (vor 818) vor den Ikonoklasten nach Rom; die Einsatzflotte für Syrakus ankert 878 in Hierax bei Monembasia: Theophanes Continuatus 309–311 (BEKKER). Zum venezianischen Export (12. Jh.) von Olivenöl aus Lakonien, der über Skala/Elos an der Eurotas-Mündung (P. ARMSTRONG, The Survey Area in the Byzantine and Ottoman Periods, in: The Laconia Survey, I. London–Athen 2002, 339–402, hier 342) und eher nicht über den Marinestützpunkt Monembasia lief, s. LILIE, Handel und Politik 198–199, 202, 275.

<sup>24</sup> KISLINGER, Regionalgeschichte 93–94. Theophanes Continuatus V 61 (300–301 BEKKER): arabischer Raid im Seeraum von Methone bis Patras und in den (westlichen) Golf von Korinth; Vita des Blasios von Amorion. AASS Nov. IV 657; LILIE, Handel und Politik 200–201; GERTWAGEN, Harbours and facilities 108–109.

<sup>25</sup> J. FERLUGA, Dyrrhachion und sein Gebiet vom 7. bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts, in: DERS., Untersuchungen zur byzantinischen Provinzverwaltung, VI.–XIII. Jahrhundert. Gesammelte Aufsätze. Amsterdam 1992, 477–563; E. KISLINGER, Dyrrhachion und die Küsten von Epirus und Dalmatien im frühen Mittelalter. Beobachtungen zur Entwicklung der byzantinischen Oberhoheit (im Druck); Amalarius, Versus marini 26 (MGH Poetae I 427). In der Stadt sind (vor) 1081 bereits Venezianer und Amalfitaner wohl des Handels wegen ansässig: Anna Komnene, Alexias V 1, VI 6, 4 (140 bzw. 180 REINSCH – KAMBYLIS). A. DUCELLIER, La présence latine sur les cotes albanaises du XI au XIII<sup>e</sup> siècle: modalités et conséquences, in: Eupsychia. Mélanges offerts à Hélène Ahrweiler (*Byzantina Sorbonensia* 16). Paris 1998, 209–223, hier 212–214.

<sup>26</sup> Annales regni Francorum ad annum 811 (96 RAU) und Johannes Diaconus, Historia Veneticorum (*olim* Chronicon Venetum) II 29 und 41 (112 und 120 BERTO): Doge Obellierus wird nach Konstantinopel verbannt. Zwischen 811 und 819 reiste der spätere Doge Justinian nach Konstantinopel und zurück (Johannes Diaconus, Historia Veneticorum II 31 [114 BERTO]). Amalarius, Versus marini 26–36 (427 MGH Poetae I): (Venedig?)–Zadar–Dyrrhachion–Ägina–Konstantinopel. Annales regni Francorum ad annum 821 (126 RAU): Patriarch Fortunatus von Grado setzt sich über Zadar nach Konstantinopel ab. Johannes Diaconus, Historia Veneticorum II 46 (122 BERTO): im Bereich der Neretva Mündung ermordeten Piraten 834/835 venezianische Kaufleute, die aus dem beneventanischen Raum heimwärts führen; Andrea Dandolo, Cronica per extensum descripta 168 (PASTORELLO): Der Sohn des Dogen Ursus II. wird 913 bei der Rückkehr aus Konstantinopel von Kroaten gefangengenommen. Das Schiffswrack Mljeta mit Amphoren aus dem Umraum von Konstantinopel wird auf 850–1000 datiert (PARKER, Ancient Shipwrecks 278 [Nr. 703]); V. VIDRIH PERKO, Seaborne Trade Routes in the North-East Adriatic and their Connections to the Hinterland in the Late Antiquity, in: L'Adriatico della tarda antichità all'età carolingia. A cura di G. Brogiolo – E. Delogu. Firenze 2005, 49–77, v.a. 50–52, 65. Niketas Choniates, Chronike diegesis 540–542 (VAN DIETEN): Zadar–Dyrrhachion–Korfu (a. 1203). E. KISLINGER, Reisen und Verkehrswege zwischen Byzanz und dem Abendland vom neunten bis in die Mitte des 11. Jahrhunderts, in: Byzanz und das Abendland im 10. und 11. Jahrhundert, hrsg. von E. Konstantinou. Köln–Weimar–Wien 1997, 231–257, hier 249–250; PRYOR, Winds, waves, and rocks 77–78 und Anm. 22; DERS., Geography, technology, and war 94. – Venezianische Kaufleute reisten bereits 795–797 bis nach Palästina: Miracula Genesisii (BHL 3314), ed. W. WATTENBACH in *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 24 (1872) 1–21, vgl. McCORMICK, Origins of the European Economy 526–527, 885–887 (Nr. 239, 233 und 238). Zur Präsenz in Ägypten s. H. ZUG TUCCI, Negociare in omnibus partibus per teram et per aquam: il mercante veneziano, in: Mercati e mercanti nell'Alto Medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea (*Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo* XL). Spoleto 1993, 51–84.

<sup>27</sup> Vita di Sant'Elia il Giovane, ed. G. ROSSI-TAIBBI, Palermo 1962, cap. 28–30 (42–44), cap. 66 (106), cap. 73 (116). Sogar die Flotten von Pisa 1099 und Genua 1100 haben aufgrund ihres Haltmachens vor Korfu bei ihrer Anfahrt nach Palästina (bzw. Rückfahrt von dort) diesen Weg genommen (PRYOR, Geography, technology, and war 93), obwohl eine südlichere Route von Sizilien über Kreta direkter und schneller gewesen wäre: Anna Komnene XI 10 (350 REINSCH – KAMBYLIS). LILIE, Handel und Politik 194, 617–621; GERTWAGEN, Harbours and facilities 105; P. SOUSTAL, Nikopolis und Kephallenia (*TIB* 3). Wien 1981, 95.

<sup>28</sup> Prokop, Bellum gothicum II 5, 1 (II 170 HAURY – WIRTH), III 10, 5–11 (II 337–338 HAURY – WIRTH), III 18, 4–8 (II 374–375 HAURY – WIRTH), III 27, 4 (II 417 HAURY – WIRTH), III 30, 2 (II 426 HAURY – WIRTH). V. VON FALKENHAUSEN, Réseaux routiers et ports dans l'Italie méridionale byzantine (VI<sup>e</sup>–XI<sup>e</sup> s.), in: He kathermerine zoe sto Byzantio. Athen 1989, 711–731, hier 715–717; EADEM, Tra Occidente e Oriente: Otranto in epoca bizantina, in: Otranto nel Medioevo tra Bisanzio e l'Occidente, a cura di H. Houben. Galatina 2007, 13–60.

<sup>29</sup> Prokop, Bellum gothicum III 27, 17 (II 419 HAURY – WIRTH), IV 26, 2 (II 629 HAURY – WIRTH); Paulus Diaconus, Historia Langobardorum V 6–7 (214–216 BARTOLINI). Anno 839, knapp vor der arabischen Eroberung der Stadt, sind dort Amalfitaner, angeblich zu Handelszwecken gekommen, bezeugt: Chronicon Salernitanum, cap. 79 (76 WESTERBERGH); 888 reiste der Diakon Daufertus von Tarent aus nach Konstantinopel: Erchempert, Historia Langobardorum Beneventanorum, cap. 80 (264 WAITZ [MGH SRL]). P. CORSI, La spedizione italiana di Costante II. Bologna 1983, 116–118; V. VON FALKENHAUSEN, Taranto in epoca bizantina. *Studi medievali* III 9/1 (1968) 133–166; DIES., Taranto, in: Itinerari e centri urbani nel Mezzogiorno normanno-svevo. Atti delle decime giornate normanno-sveve, Bari 1991, a cura di G. Musca. Bari 1993, 451–476, hier 459–461 (normannische Periode).

tone<sup>30</sup>, Rhegion<sup>31</sup>) bis an die sizilianische Küste rund um Catania<sup>32</sup>. Erneut nach Norden (3α) ließ sich durch die Straße von Messina und über die liparischen Inseln<sup>33</sup> die tyrrhenische Küste Italiens mit Rom<sup>34</sup> erreichen, wogegen bei fortgesetzt südlichem Kurs (3β) ein nordafrikanisches Ziel<sup>35</sup> angesteuert wurde (s. Anhang, Route A).

Wer aus Konstantinopel nach Ägypten oder Palästina wollte (Route B)<sup>36</sup>, wandte sich per Schiff schon bei Tenedos<sup>37</sup> südwärts, passierte Lesbos<sup>38</sup> und Chios<sup>39</sup>, fuhr zwischen Samos/Ikaria nach Patmos<sup>40</sup>, dann Rhodos<sup>41</sup> und noch weiter an der Südküste Kleinasiens (mit Attaleia<sup>42</sup> und Seleukeia<sup>43</sup>) entlang, bis a) die Passage übers

<sup>30</sup> Die Stadt wird gleich Otranto im Krieg gegen die Ostgoten mehrfach von byzantinischen Flottenverbänden angelaufen (Prokop, *Bellum gothicum* III 28, 17–18 [II 422–423 HAURY – WIRTH], III 30, 12–15 [II 428–429 HAURY – WIRTH], IV 26, 1–2 [II 629 HAURY – WIRTH]); 596 erobern sie kurzfristig die Langobarden (Gregor der Große, *Epist.* VII 23 [476–478 NORBERG]). E. ZANINI, *Le Italie bizantine. Territorio, insediamenti ed economia nella provincia bizantina d'Italia (VI–VIII secolo)*. Bari 1998, 168, 283–284; V. VON FALKENHAUSEN, *Die Städte im byzantinischen Italien. MEFRA Moyen Age* 101 (1989) 401–464, hier 449–450. S. Anhang, Route A (Papst Konstantin und „Heliodor“).

<sup>31</sup> V. VON FALKENHAUSEN, *Reggio bizantina e normanna*, in: *Calabria bizantina. Testimonianze d'arte e strutture di territori*. Soveria Mannelli (CZ) 1991, 249–282. Nach der Vita di Sant' Elia il Giovane, cap. 37 (56 ROSSI TAIBBI) reist der Priester Demetrios von Rhegion nach Konstantinopel, wo er zum Bischof von Korfu (das auf dieser Route liegt) eingesetzt wird. Vgl. Anhang, Route A.

<sup>32</sup> Papst Virgilius passierte 546 Catania auf dem Weg von Rom über Patras nach Konstantinopel: *Liber pontificalis*, cap. 61, 4–5 und Agnellus, *Liber pontificalis eccl. Rav.*, cap. 70 (302). Vgl. Anhang, Route A (Vita Willibaldi und „Heliodor“). E. CALIRI, *Movimenti di uomini e cose nella letteratura agiografica siciliana: note preliminari*, in: *L'Africa romana XVI*, a cura di A. Akerraz *et alii*. Roma 2006, 1167–1184.

<sup>33</sup> Adomnanus, *De locis sanctis* III 6 (234 BIELER): Konstantinopel – Sizilien – Vulcano – Rom (679/688); Vita Willibaldi 101 (MGH SS XV [HOLDER-EGGER]): Syrakus – Catania – Rhegion – Lipari – Neapel. VON FALKENHAUSEN, *Reseaux* 721; E. KISLINGER, *Sightseeing in the Byzantine Empire*, in: *E epikoinonia sto Byzantio*. Athen 1993, 457–459.

<sup>34</sup> Vgl. von Rom ostwärts Anhang, Route A (Papst Konstantin, Vita Willibaldi) und gewiß analog, wenngleich quellenmäßig weniger detailliert die Fahrt von Papst Martin I. 653 nach Konstantinopel über Messina, Kalabrien und Naxos (McCORMICK, *Origins of the European Economy* 483–488; *PL* 129, 590B–C). VON FALKENHAUSEN, *Reseaux* 722–725. *Passio Niconis Neapolitanus AASS Mart.* III 446; Vita des Gregorios Dekapolites, cap. 23–24 (88–90 MAKRI): Rhegion – Rom auf einem Schiff aus Neapel, und cap. 26 (92 MAKRI) Rom – Syrakus. Vita di Sant' Elia il Giovane, cap. 52 (80 ROSSI-TAIBBI): Taormina – Amalfi.

<sup>35</sup> *Doctrina Jacobi* V 20 (217 DAGRON [TM 1, 1991]); *Miracula Demetrii* II 6 (239 LEMERLE): Die Fracht bestand aus vorgefertigten Architekturteilen für eine Kirche (dazu unten Anm. 76). In umgekehrter Richtung gelangte „African Red Slipware“ in den ägäischen Raum, s. C. ABBADIE-REYNAL, *Céramique et commerce dans le bassin égéen du IV<sup>e</sup> au VII<sup>e</sup> siècle*, in: *Hommes et richesses dans l'empire byzantin, I (IV<sup>e</sup>–VII<sup>e</sup> siècle)*. Paris 1989, 143–159. – Eine Kombination der Teilrouten 3α und 3β dokumentiert die Präsenz eines „Agareners“ in Salerno ca. 870/871 und hierauf eines amalfitanischen Händlers in Nordafrika: *Chronicon Salernitanum*, cap. 110 (122–123 WESTERBERGH).

<sup>36</sup> Zum Verlauf von Route B insgesamt anhand diverser Reisen s. den Anhang. Die nachstehenden Anmerkungen zu einzelnen Stationen führen nur jeweils spezifische Informationen auf.

<sup>37</sup> *Miracula Demetrii* I 8, 70–72, I 9, 76–77 (I 102–103, 107–108 LEMERLE); Cerbanus, *Translatio mirifici martyris Isidori a Chio insula in civitatem Venetam (RHC, Hist. occ. V)* 325; Nikephoros Gregoras, *Rhomaïke Historia* XXIX 19, 27 (III 236, 241–242 BEKKER) jeweils zu Reisen von und nach Konstantinopel. KODER, *Aigaion Pelagos* 287–291; LILIE, *Handel und Politik* 254.

<sup>38</sup> Die Insel diente 821 den Flotteneinheiten von Thomas dem Slawen als Sammelpunkt für den Angriff auf Konstantinopel. Auch Getreidetransporter wurden 822 eingesetzt: Theophanes *Continuatus* II 13 (55 BEKKER); Ioseph Genesios, *Basileiai* II 6 (29 LESMÜLLER-WERNER – THURN). KODER, *Aigaion Pelagos* 77, 230–234.

<sup>39</sup> *Miracula Demetrii* I 8 und I 9 (102 und 107 LEMERLE); die *Miracula Artemii* erwähnen cap. 3 (5 PAPADOPOULOS-KERAMEUS) einen Händler aus Chios, der Konstantinopel zu Schiff erreichte; Cerbanus, *Translatio Isidori* 325 (Chrysopolis [Üsküdar?]) – Tenedos – Mitylene – Chios), 323 (Kreta – Ikaria – Chios); KODER, *Aigaion Pelagos* 143–153; LILIE, *Handel und Politik* 118–110.

<sup>40</sup> Vita des Leontios, Patriarch von Jerusalem (11. Jh.), cap. 16–17 (50–52 TSUGARAKIS); Vita des Christodoulos (11. Jh.): Palästina – Milet (117–118 BOINES); Vita des Hl. Sabas Jun. (14. Jh.), cap. 16–17 (V 215–216 PAPADOPOULOS-KERAMEUS). PRYOR, *Winds, waves, and rocks* 84.

<sup>41</sup> Markos Diakonos, *Vita Porphyrii*, cap. 54–55 (44–45 GRÉGOIRE – KUGENER): Konstantinopel – Rhodos in fünf Tagen; ein naukleros namens Georgios aus Rhodos begab sich auf seinem Schiff nach Konstantinopel: *Miracula Artemii*, cap. 35 (55 PAPADOPOULOS-KERAMEUS); Vita des Leontios, Patriarch von Jerusalem (11. Jh.), cap. 68 und 70 (110. 112 TSUGARAKIS). Anna Komnene XI 10 3 (350–351 REINSCH – KAMBYLIS): eine byzantinische Flotte erreichte 1099 Rhodos von Konstantinopel über Samos und Kos. M. MIOTTO, *Αντικρουόμενες πληροφορίες από βυζαντινές και βενετικές πηγές για την ναυμαχία της Ρόδου (1099 η 1100)*. *Byzantiaka* 26 (2007) 191–207; GERTWAGEN, *Harbours and facilities* 111–112. Die Hafenbeschreibung in Theodoros Prodromos, *Rhodante und Dosikles* (12. Jh.) II 1–27 (19–20 MARCOVICH) könnte die zeitgenössische Lage reflektieren.

<sup>42</sup> Peter aus Galatien segelte ca. 850 von Attaleia aus nach Palästina (*Synaxarium ecclesiae Constantinopolitanae* 126 [DELEHAYE]).

<sup>43</sup> Gregorios Akrites gelangte vor 820 von Kreta nach Seleukeia und dann nach Jerusalem (*Synaxarium ecclesiae Constantinopolitanae* 372–373 [DELEHAYE]).

offene Meer (so bereits von Kap Chelidonia aus oder dann von Kalon Oros)<sup>44</sup> 1) nach Zypern oder (2) via diese Insel (Kap Arnauti – Paphos – Limassol) zum Endziel<sup>45</sup> kurz ausfiel. Alternativ konnte b) die Reise entlang der isaurisch–kilikischen Küste nach Syrien/Palästina fortgesetzt werden<sup>46</sup>. Weitaus bekannter ist Route B in der entgegengesetzten Richtung, in der aus Alexandrien in frühbyzantinischer Zeit die Flotten ausliefen, meist Variante b) oder a 1) nahmen: Über Zypern (?) und Chios brachten sie primär Getreide<sup>47</sup>, aber auch Metallwaren aus Silber und Kupfer sowie bereits damals Spezereien<sup>48</sup> – aus Kilikien wiederum Wein, Öl, Hülsenfrüchte und Pökelfleisch<sup>49</sup> –, gelegentlich auch die Pest<sup>50</sup> in die Reichshauptstadt.

<sup>44</sup> Direkte Passagen von Lykien nach Ägypten oder Palästina sind für die Antike und noch frühbyzantinische Zeit bezeugt: HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 284. M. ZIMMERMANN, Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer. *ZPE* 92 (1992) 201–217, hier 213–215.

<sup>45</sup> MALAMUT, Iles II 557–558; GERTWAGEN, Harbours and facilities 113, 115; HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 285–286. Der „Pilger von Piacenza“ (Itinerarium Antonini Placentini, um 570) erreichte das Heilige Land von Konstantinopel über Zypern (129 GEYER). Von Ägypten unterwegs nach Konstantinopel reiste der kretische Erzbischof Paulos 655 über Zypern: Vita des Heiligen Spyridon, cap. 20 (I 89 VAN DEN VEN). Der „Reiseführer“ des Epiphanius Hagiopolites (H. DONNER, Die Palästinabeschreibung des Epiphanius Hagiopolites. *ZDPV* 87 [1971] 42–91) zu den Heiligen Stätten beginnt mit dem Übersetzen nach Zypern (J. WILKINSON, Jerusalem Pilgrims Before the Crusades. London 2002, 208). Bis dorthin gelangt um 966 Athanasios Athonites, s. Vita A, cap. 91–95 (43–45 NOIRET), konnte aber wegen Unruhen in Palästina die Reise nicht fortsetzen. Ebenfalls auf Zypern endete 1056 der Versuch der Pilgerschar um Bischof Lietbert von Cambrai, der zuerst zu Land bis in die byzantinische Grenzstadt Lattakia gezogen war, von dort dann per Schiff über Zypern nach Jerusalem reisen wollte: Vita Lietperti episcopi Cameracensis. MGH SS XXX 855 (cap. 35), 858 (cap. 41). Vita des Leontios, Patriarch von Jerusalem (11. Jh.), cap. 17 (50–52 TSOUGARAKIS). Ludwig II. von Frankreich erreichte im März 1148 Zypern und dann Antiocheia von Attaleia (Odo von Deuil 130, 142). In der Gegenrichtung kehrte 1162 die von Ioannes Kontostephanos geleitete Gesandtschaft ins Königreich Jerusalem nach Konstantinopel zurück: K. HORNA, Das Hodoiporikon des Konstantin Manasses. *BZ* 13 (1904) 313–355, hier 317–318, 343. HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien I 285. Niketas Choniates 161 (VAN DIETEN): die byzantinische Flote erreicht 1169 Palästina über Zypern. – Zum zyprischen Regionalhandel bis Attaleia und an die palästinensische Küste s. D. JACOBY, Byzantine Trade with Egypt from the mid-tenth Century to the fourth Crusade. *Thesaurismata* 30 (2000) 25–77, hier 59–60; venezianischer Handel mit der Insel ist erst ab dem 12. Jahrhundert belegt, s. R. MOROZZO DELLA ROCCA – A. LOMBARDO, Documenti del commercio veneziano nei secoli XI–XIII. Roma 1940, I nr. 74 (a. 1139), nr. 82 (a. 1143). Die erst unter Ioannes II. Komnenos konzedierte Öffnung der Insel für Handel gemäß dem Privileg von 1082 erfährt dadurch eine Bestätigung.

<sup>46</sup> F. HILD – H. HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien, I–II (*TIB* 5). Wien 1990, 141–142; HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 284. Zu Bohemund II. (1126) s. Anhang, Route B.

<sup>47</sup> Ch. BAKIRTZIS, The Role of Cyprus in the Grain Supply of Constantinople in the Early Christian Period, in: Proceedings of the International Symposium „Cyprus and the Sea“. Nicosia 1995, 247–252. ZIMMERMANN, Die lykischen Häfen 206, 210, 215. M. GEROLYMATOU, Εμπορική δραστηριότητα κατά τους σκοτεινούς αιώνες, in: The Dark Centuries of Byzantium (7th–9th c.), ed. E. Kountoura-Galake. Athen 2001, 347–364, hier 349–352. Tenedos: KODER, Aigaion Pelagos 99, 289–290. Allg. J. DURLIAT, De la ville antique à la ville byzantine. Le problème des subsistances (*Collection de l'école française de Rome* 136). Rom 1990; A. E. MÜLLER, Getreide für Konstantinopel. Überlegungen zu Justinians Edikt XIII als Grundlage für Aussagen zur Einwohnerzahl Konstantinopels im 6. Jahrhundert. *JÖB* 43 (1993) 1–20; J. L. TEALL, The Grain Supply of the Byzantine Empire, 330–1025. *DOP* 13 (1959) 87–139.

<sup>48</sup> M. MUNDELL MANGO, Beyond the Amphora: Non-Ceramic Evidence for Late Antique Industry and Trade, in: Economy and Exchange in the East Mediterranean during Late Antiquity, ed. S. Kingsley – M. Decker. Oxford 2001, 87–106, hier 96–98.

<sup>49</sup> In Abydos, gelegen an den Dardanellen, mußten dafür laut dem Edikt von 496/97 Abgaben bezahlt werden, u. a. von Händlern aus Kilikien: J. DURLIAT – A. GUILLOU, Le Tarif d'Abydos. *BCH* 108 (1984) 581–598. Aus dem westkilikische Korykos kennen wir für das 4.–7. Jahrhundert 15 οινέμποροι und οίνηγοί (K. MENTZOU, Συμβολαί εις τήν μελέτην τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ κοινωνικοῦ βίου τῆς πρώιμου βυζαντινῆς περιόδου. Ἡ προσφορά τῶν ἐκ Μ. Ἀσίας καὶ Συρίας ἐπιγραφῶν καὶ ἀγιολογικῶν κειμένων (*Bibliothèque Sophias N. Saripolou* 31). Athen 1975, 110–111), von den 4 belegten ναύκληροι des Ortes (MENTZOU, *op. cit.* 158) ist einer zugleich Weinhändler. Vgl. F. R. TROMBLEY, Mediterranean Sea Culture between Byzantium and Islam, c. 600–850 A.D., in: The Dark Centuries of Byzantium (7th–9th c.), ed. E. Kountoura-Galake. Athen 2001, 133–169, hier 139–141. Die Weinliste in Flavius Cresconius Corippus, In laudem Justini Augusti minoris (ed. Averil Cameron. London 1976, vv. 85–102) führt Wein aus Zypern und Lesbos an, die beide an der besagten Route liegen: KISLINGER, Weinhandel 149–150; J. KODER, Maritime trade and the food supply for Constantinople in the middle ages, in: Travel in the Byzantine World, ed. R. Macrides (*Society for the Promotion of Byzantine Studies* 10). Aldershot 2002, 109–124 (mit weiterführender Literatur).

<sup>50</sup> M. McCORMICK, Bateaux de vie, bateaux de mort, in: Morfologie sociali e culturali in Europa fra tarda antichità e alto medioevo (*Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo* XLV). Spoleto 1998, 35–122; A. STATHAKOPOULOS, Famine and Pestilence in the Late Roman and Early Byzantine Empire. A Systematic Survey of Subsistence Crises and Epidemics (*Birmingham Byzantine and Ottoman Monographs* 9). Aldershot 2004, 110–165; allg. Pest. Die Geschichte eines Menschheitstraumas, hrsg. von M. Meier. Stuttgart 2005, besonders die Beiträge von M. MEIER, „Hinzu kam auch noch die Pest ...“. Die sogenannte Justinianische Pest und ihre Folgen (86–107, 396–400) und W. BRANDES, Die Pest in Byzanz nach dem Tode Justinians (565) bis 1453 (201–224, 418–428) (jeweils mit weiterführender Literatur).

Die west- und ostägäische Route waren untereinander mehrfach vernetzt. Besondere Bedeutung hat hierbei für westliche Levante-Reisende die Verbindung von Methone nach Kreta und Rhodos bzw. Andros/Kea nach Samos, wobei auf halber Strecke alternativ südwärts über Naxos schließlich Kreta erreichbar war<sup>51</sup>, oder nördlicher Euböa – Skyros – Chios<sup>52</sup>.

Der Schiffsverkehr schließlich von Konstantinopel nordwärts ist vereinfacht als Dreieck darzustellen, wobei die Krim (Chersonesos) samt Taman-Halbinsel (Matracha)<sup>53</sup> und die östliche Pontusküste mit Amisos/Sinope und Trapezunt<sup>54</sup> die zwei weiteren Eckpunkte bilden. Außergewöhnlich ist ebenda das relativ dünne Netz und die weiten Strecken, die nicht entlang der Küste, sondern über die offene See führten, was größtenteils auf die geographischen Vorgaben eines fast insellosen Meeres zurückzuführen ist. Die Aussage muß zudem etwas relativiert werden, da es sehr wohl entlang der westlichen Gestade des Pontos Euxinos auch eine Küstenroute nach Mesembria und Varna<sup>55</sup> und weiter zur Mündung der Donau und denen der russischen Ströme<sup>56</sup> gab.

Hier wirkte in der langfristigen Entwicklung erneut der geopolitische Faktor klar verändernd. Mit der Aufgabe des Donaulimes in der frühen Regierungszeit des Herakleios entfiel die Versorgungsrouten zu den dortigen Kastellen. Die awarische Präsenz meist am nördlichen Ufer und einige Jahrzehnte später die bulgarische Staatsgründung destabilisierten zusätzlich das Umfeld und blockierten diese Route langfristig<sup>57</sup>. Sogar der Ratschlag im Maurikios-Strategikon, gewaltsam die Vorräte slavischer Ansiedler über die Donauzubringer

<sup>51</sup> MALAMUT, Iles 549; KODER, Aigaion Pelagos 103. Ioannes Kameniates, cap. 67–70 (56–59 BÖHLIG) schildert, wie die arabische Flotte, als sie 904 von der Eroberung Thessalonikes gen Kreta segelte, diesen Kurs, um den Gegner zu täuschen, leicht südöstlich versetzt einschlug, daher nach Patmos gelangte, ehe sie über Naxos ihr eigentliches Ziel anließ. Vgl. zeitgenössisch Niketas Magistros, Vita der Theoktiste in *AASS* IV 224–233 zum westlichen Ast der Route über Euböa nach Paros oder Naxos und dann Kreta bzw. das Stadiodromikon der byzantinischen Flotte von 949, das entlang der ostägäischen Küste bis Samos führte, dann Kreta über Naxos, Ios, Thera und Dia erreichte: G. HUXLEY, A Porphyrogenitan Portulan. *GRBS* 17 (1976) 295–300; Cerbanus, Translatio Isidoris 323. MICHEAU, itinéraires maritimes 85 auf Basis von *AASS* Oct. VII 1023: Adson, Abt von Montier en Der stirbt 992 auf Jerusalem-Fahrt und wird in in „Astilia“ (= Astypalia?) begraben. Anno 1186 griff eine normannische Flotte Mykonos und Patmos an (LILIE, Handel und Politik 123; dazu unten Anm. 217); GERTWAGEN, Harbours and facilities 110–111.

<sup>52</sup> KODER, Aigaion Pelagos 104. Eine venezianische Flotte griff 1171 Euböa an, überwinterte dort und attackierte im Frühjahr darauf Chios: Niketas Choniates 392–394 (VAN DIETEN); Andrea Dandolo, Cronica per extensum descripta 252–253 (PASTORELLO).

<sup>53</sup> Theophanes 377–378 (DE BOOR); Vita des Nicetas Patrikios, cap. 30 (347 PAPACHRYSAANTHOU [TM 3, 1968]). A. I. ROMANČUK, Studien zur Geschichte und Archäologie des byzantinischen Cherson (*Colloquia Pontica* 11). Leiden–Boston 2005; C. MANGO, A Journey Round the Coast of the Black Sea in the Ninth Century. *Palaeoslavica* 10/1 (2002) (= *Chrysai pylai* I. Essays presented to I. Sevčenko) 255–264 (Krim–Sinope–Konstantinopel); N. OIKONOMIDES, Le marchand byzantin des provinces (IX<sup>e</sup>–XI<sup>e</sup> s.), in: *Mercati e mercanti nell'Alto Medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea (Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo XL)*. Spoleto 1993, 652–653. D. JACOBY, Byzantium, the Italian maritime powers and the Black Sea before 1204. *BZ* 100 (2007) 677–699, v. a. 681–682, 689; J. SHEPARD „Mists and portals“: the Black Sea's north coast, in: *Byzantine Trade* (wie Anm. 4) 421–441.

<sup>54</sup> A. BRYER – D. WINFIELD, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*. Washington, D.C. 1985, I 18–19, 92–95. Kaufleute aus Trapezunt brachten im frühen 10. Jahrhundert Spezereien nach Konstantinopel, wahrscheinlich zu Schiff: Eparchenbuch 10.2 (110 KODER). Zu Händlern aus Amastris/Amasra in Trapezunt s. Vita des Georgios von Amastris (s. IX) cap. 7 (III 42–45 VASILEVSKIJ), zur Hafenfunktion des Ortes selbst s. In laudem S. Hyacinthi Amastreni. *PG* 105, 421C–D. Zu Kerasos als Ausfuhrhafen nach Konstantinopel s. Eparchenbuch 9.1 (106 KODER). Andreas Libadenos, *Periegesis* 60, 12–26 (LAMPSIDES): Konstantinopel–Amisos–Platana–Trapezunt. Epiphanius Monachos, Vita des Hl. Andreas. *PG* 120, 244c: Überfahrt von Bosporos (Krim) nach Sinope (9. Jh.). K. BELKE, Paphlagonien und Honorias (*TIB* 9). Wien 1996, 135–137, 162–163; AVRAMEA, Land and Sea Communications 79.

<sup>55</sup> Theophanes, *Chronographia* 358 (DE BOOR). La vie de Saint Cyrille le Philéote, moine byzantin († 1110), ed. E. SARGOLOGOS (*Subsidia Hagiographica* 39). Brüssel 1964, cap. 28/4 (126). Wein aus Varna in Konstantinopel erwähnt Ptochoprodromos IV 396 (60 EIDENEIER).

<sup>56</sup> I. SORLIN, Voies commerciales, villes et peuplement de la Rosia au Xe siècle d'après le De Administrando imperio de Constantin Porphyrogénète, in: *Les centres proto-urbains russes entre Scandinavie, Byzance et Orient*, éd. par M. Kazanski *et alii* (*Réalités Byzantines* 7). Paris 2000, 337–355; J. FERLUGA, Der byzantinische Handel nach dem Norden im 9. und 10. Jahrhundert, in: *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, IV: Der Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen, phil.-hist. Kl. III 156)*. Göttingen 1987, 616–642; S. STANIMIROV, Underwater archaeological sites from Ancient and Middle Ages along Bulgarian Black Sea coast – classification *Archaeologica Bulgarica* 7/1 (2003) 1–34.

<sup>57</sup> CLAUDE, Orientreise 249–250; W. POHL, Die Awaren. Ein Steppenvolk in Mitteleuropa, 567–822 n. Chr. München 2002; D. ZIE-MANN, Vom Wandervolk zur Großmacht. Die Entstehung Bulgariens im frühen Mittelalter (7.–9. Jh.) (*Kölner Historische Abhandlungen* 43). Köln–Weimar–Wien 2007; A. R. LEWIS, The Danube Route and Byzantium 802–1195, in: *Actes du XIV<sup>e</sup> congrès int. des études byzantines*. Bukarest 1975, II 359–368; McCORMICK, Origins of the European Economy 553–557.

ins eigene Gebiet zu schaffen<sup>58</sup>, wurde hinfällig. Ein ziviler und durchgehender Schiffsverkehr auf der Donau hob – abgesehen von einem kurzem politischen Frühling um und nach der Mitte des 9. Jahrhunderts auf der west-östlichen Balkan-Transversale<sup>59</sup> – erst wieder an, als das ungarische Reich vom Westen her und Byzanz nach Norden und Westen expandierten, den Großraum im frühen 11. Jahrhundert befriedeten und sich für den Handel profitable Absatzmärkte entlang der Fernrouten<sup>60</sup> aufboten. Als die osmanische Expansion erneut Engpässe für den Warentransit schuf, umging diese in spätyzantinischer Zeit der kombinierte Land-See-Weg von Konstantinopel zum unteren Dnjestr und durch Moldawien weiter nordwestlich bis nach Lemberg<sup>61</sup>.

Der nordwestliche Schwarzmeerraum bis hin zur Krim ist vom 13. Jahrhundert an nicht bloß ein Umschlagplatz für orientalische Waren, sondern es werden auch die Produkte des eigenen Hinterlandes vermarktet, allen voran Getreide<sup>62</sup>. Damit ist ein wesentlicher Unterschied zu früheren Jahrhunderten gegeben, als Papst Martin I. (Mitte des 7. Jahrhunderts), klagte, in seiner Verbannung auf der Krim könne er Brot nur von den Besatzungen vorbeikommender Schiffe erhalten<sup>63</sup> und Konstantin VII. festhält, „wenn von Aminos, von Paphlagonien und von den Küsten des Themas Armeniakon keine Feldfrüchte hinüberkommen, können die Chersoniten nicht leben“<sup>64</sup>. Natürlich war die Lebensweise von Nomadenvölkern wie den Petschenegen nicht an Gewinnen durch Getreideanbau orientiert, aber der Aufstieg der Region späterhin zur Kornkammer muß auch andere Gründe gehabt haben und es sei angeregt, den Klimawandel mit höheren Temperaturen vom 8./9. Jahrhundert an als einen beteiligten Faktor künftig stärker in Betracht zu ziehen.

Wenn im vorigen Fall das langfristige Klima den Handel und damit die Entwicklung von Verkehrsrouten mitbeeinflusste (was keineswegs den politischen Effekt etwa von 1204 bedeutungsmäßig reduzieren will), sind es anderswo periodische Wetterphänomene, welche auf den Verlauf der Seerouten einwirkten. Die zentrale Ägäis ist ganzjährig von Nordwinden geprägt, die weiter südlich auf Nordwest drehen, während sie im Norden samt Propontis nordöstliche Richtung aufweisen<sup>65</sup>. Im Sommer ist das Auftreten des sogenannten Meltemi dominant, hingegen im April–Mai die Chance auf umgekehrten Wind aus Süd oder Südwest relativ am größten. Auf- und ablandige Lokalwinde reduzieren an den Küsten die Kraft des Meltemi, dies einer der Gründe für die Streckenführung nahe dem Festland sowohl im Osten als auch Westen der Ägäis<sup>66</sup>. Ein weiterer liegt in den vorherrschenden Strömungen, welche weitgehend mit den beiden ägäischen „trunk-routes“ korrespondieren und überdies den anschließenden Verlauf gen Italien erklären helfen<sup>67</sup>. Wind und Strömung addierten sich günstigstenfalls und steigerten die Reisegeschwindigkeit beträchtlich, aber auch das genaue Gegenteil mochte eintreten, was dann in höchst unterschiedlichen Reisezeiten auf ein- und derselben Strecke resultierte<sup>68</sup>.

Wider die klimatischen Gegebenheiten setzte man Segel- oder Riemenkraft ein, aber das kostete Zeit und Energie. Dem Körper mussten neue Kalorien zugeführt werden und vor allem galt es den Wasserverlust des

<sup>58</sup> Strategikon XI 4 (380 DENNIS – GAMILLSCHEG).

<sup>59</sup> KISLINGER, Reisen und Verkehrswege 236, Anm. 30; McCORMICK, Origins of the European Economy 549–562.

<sup>60</sup> KISLINGER, Reisen und Verkehrswege 254–256.

<sup>61</sup> S. PAPACOSTEA, Un tournant de la politique génoise en Mer Noire au XIV<sup>e</sup> siècle: l’ouverture des routes continentales en direction de l’Europe Centrale, in: Oriente e occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pitarino. Genua 1997, 939–947; W. VON STROMER, Handel zum Schwarzen Meer der Gesellschaft Clemens von Cadan, Johannes Zindrich und Nikolaus Zornberg von Breslau und Lemberg, in: *ibidem* 1167–1186; E. KISLINGER, Johann Schiltberger und Demetrios Palaiologos. *Byzantiaka* 4 (1984) 97–111, hier 105, 110; S. PAPACOSTEA, Un humaniste italien au service de Byzance en Europe centrale au XV<sup>e</sup> siècle, in: Études byzantines et post-byzantines, V. Bukarest 2006, 365–375.

<sup>62</sup> M.F. HENDY, Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300–1450. Cambridge 1985, 46–48. Zu weiteren Waren s. JACOBY, Byzantium, The Italian maritime powers 688–693.

<sup>63</sup> Brief 17 (PL 87, 203). TEALL, The Grain Supply 117.

<sup>64</sup> De administrando imperio, cap. 53 (286 MORAVCSIK – JENKINS). Übersetzung nach K. BELKE – P. SOUSTAL, Die Byzantiner und ihre Nachbarn (*Byzantinische Geschichtsschreiber* 19). Wien 1995, 281. Eine zeitweilige Oberherrschaft vor 1103 des Danischmandiden-Emirs von Sinope über griechische Siedlungen im Pontusgebiet bezeugt ein Fortbestehen solcher Nord-Süd Kontakte: Theophylaktos von Ohrid, Brief 81 (426–427 GAUTIER).

<sup>65</sup> KODER, Aigaion Pelagos 99–100.

<sup>66</sup> Klima und Wetter im Mittelmeer, in: Mittelmeer-Handbuch III, Teil B. Hamburg 1991, 28–47; G. MAKRISS, Ships, in: The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century, I–III. Ed. A.E. Laiou. Washington, D.C. 2002, I 95–96; PRYOR, Geography, technology, and war 90, 98.

<sup>67</sup> Klima und Wetter im Mittelmeer 148–154; J. KODER, Der Lebensraum der Byzantiner (*Byzantinische Geschichtsschreiber. Ergänzungsband* 1N). Wien 2001, Abb. 2.

<sup>68</sup> Auf den eigenständigen Aspekt der Reisedauer wird im hiesigen Beitrag nicht eingegangen.



Organismus auszugleichen, bei allen an Bord. Wir sind damit auf einen sehr wichtigen Grund für die meist küstennahe Routenführung gestoßen, nämlich die rasche Verfügbarkeit von Frischwasser. Der Einwand ist zu erwarten und berechtigt, es sei eine entsprechende Bevorratung an Bord machbar. Dies geschah auch, wie das Beispiel der Flotte belegt, die 533 die Invasionsarmee ins vandalische Nordafrika transportierte<sup>69</sup>. Weder bei diesem Unternehmen noch generell war die Reise per Schiff jemals Selbstzweck, das führten erst Kreuzfahrten oder Segeltörns unserer Tage ein. Wenn ein Kaufmann anhand eines schriftlichem Vertrages die gesamte Ladekapazität eines Schiffes gemietet hatte, blieb es dem *naukleros* doch vorbehalten, das erforderliche Quantum an Wasser, Proviant und Seilen mitzuführen<sup>70</sup>. Es galt also, ausgewogen Schnelligkeit und Sicherheit bei knapper Tonnage zu berücksichtigen. Wiederholte, aber nicht zu häufige Tankstops<sup>71</sup> reduzierten den notwendigen Stauplatz für Wasser und erlaubten mehr Nutzlast, was indirekt höhere Handelserträge versprach.

Einer der besten Kenner einstiger Schifffahrtstechnik, hat auf der Basis aussagekräftiger Quellen des 13. bis 16. Jahrhunderts kalkuliert, dass Galeeren mit ihren bordeigenen Wasservorräten (bei einem täglichen pro-Kopf-Basisbedarf von etwas über zwei Litern/einer halben Gallone) zwar theoretisch zwei bis maximal drei Wochen das Auslangen finden konnten; in der Praxis haben sie aber jede Woche ihre Bestände ergänzt<sup>72</sup>. Zudem wurden auf diesen westlichen Schiffen die Wasservorräte in Fässern aufbewahrt, wogegen man auf den kleineren Fahrzeugen aus Byzanz zumindest bis ins 12. Jahrhundert tönernen Behälter, speziell Amphoren verwendete (übrigens auch für flüssige Handelsware, so Öl und Wein)<sup>73</sup>, was das Gewichtsverhältnis von Emballage zu Inhalt um rund ein Drittel schlechter gestaltete – und in Konsequenz die Versorgungsautonomie zur See.

Leidtragende der beengten Verhältnisse an Bord waren die Passagiere, denen das rhodische Seegesetz ca. 1,8 mal 60 cm als Freiraum zugestand<sup>74</sup>. Der Unmut des Liutprand von Cremona über die Schifffahrt von Naupaktos westwärts wird verständlich. Die Verpflegung war unzureichend, ebenso das Platzangebot, sodaß einige seiner Begleiter parallel am Ufer entlangzuziehen hatten<sup>75</sup>, was die Langsamkeit der Fahrt andeutet. Die byzantinischen Gastgeber wollten den ottonischen Gesandten zweifellos nicht besonders zuvorkommend behandeln, jedoch ließ sich die gewählte Route durchaus logisch rechtfertigen. Aufgrund der vorgerückten Jahreszeit (zweite Novemberhälfte) schien die Umrundung der Peloponnes zu risikoreich, selbst im Golf von Korinth gerieten die „*navicula*“ in einen Sturm, den sie in der Offidaris-Flußmündung abwarteten, sodaß der küstennahe Kurs zum Vorteil geriet.

Das bildete allerdings nicht die Regel, denn gerade in küstennahen Gewässern sind wahre Schiffsfriedhöfe anzutreffen. Sicher, sie bezeugen zum einen, wo man nicht fahren sollte, aber zum anderen, wo nahebei befahrene Routen vorbeiführten. Ich nenne in knapper Auswahl zunächst Marzamemi an der Südostecke Siziliens. Das bekannte church-wreck mit vorgefertigten Ausstattungsteilen einer Kirche ist dort nur eines von zehn festgestellten Wracks, zwei weitere davon werden ebenfalls dem 5.–7. Jahrhundert zugeordnet<sup>76</sup>. Jenseits von Capo Passero sanken auf der Route A (3β) das Schiff von Pantano Longarini<sup>77</sup> und zwei weitere vor Punta Secca (S. Croce Camerina)<sup>78</sup>. Bei Yassi Ada vor Bodrum mit dem wohl besterforschten byzantinischen Schiffswrack A liegen noch zwei andere Schiffe<sup>79</sup>.

<sup>69</sup> Prokop, *Bellum vandalicum* I 13, 23–24 (I 372 HAURY – WIRTH).

<sup>70</sup> *Nomos Rhodion nautikos* III 22 (25 ASHBURNER).

<sup>71</sup> Vie de Saint Cyrille le Philéote, cap. 7 (61 SARGOLOGOS).

<sup>72</sup> PRYOR, *Geography, technology, and war* 75–85, 116–120; GERTWAGEN, *Harbours and facilities* 96–97.

<sup>73</sup> E. KISLINGER, *Graecorum vinum nel millenio bizantino*, in: *Olio e vino nell'alto medioevo (Settimane di studio della fondazione Centro italiano di studi sull'alto medioevo LIV)*. Spoleto 2007, 631–665, hier 658–661; vgl. L. ERMINI PANI – F. ROMANA STASOLLA, *Le strade del vino e dell'olio: commercio, trasporto e conservazione*, in: *ibidem* 53–594, hier 548–566.

<sup>74</sup> *Nomos Rhodion nautikos* II 9 (2 ASHBURNER).

<sup>75</sup> Liutprand, *Legatio*, cap. 58–59 (213–214 CHIESA).

<sup>76</sup> PARKER, *Ancient Shipwrecks* 266–270 (Nr. 670–679). G. KAPITÄN, *Elementi architettonici per una basilica dal relitto navale del VI secolo di Marzamemi (Siracusa)*, in: *XXVII corso di cultura sull'arte Ravennate e Bizantina*. Ravenna 1980, 71–136.

<sup>77</sup> P. und J. THROCKMORTON, *The Roman wreck at Pantano Longarini. The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 2/2 (1973) 243–266; PARKER, *Ancient Shipwrecks* 303 (Nr. 787).

<sup>78</sup> PARKER, *Ancient Shipwrecks* 362 (Nr. 967–968).

<sup>79</sup> Yassi Ada, volume I: *A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*, ed. G. F. BASS – F. H. VAN DOORNINCK jr. Texas, College Station 1982; PARKER, *Ancient Shipwrecks* 454–455 (Nr. 1239–1240).

Yassi Ada A hatte rund 900 Amphoren von LR 1 und LR 2 Untertypen an Bord, die neben Olivenöl vor allem dem Transport von Wein und Öl dienten<sup>80</sup>. Die Funde von Iskandil Burnu (datiert 575–600, LR 4 Amphoren)<sup>81</sup>, Datca-Halbinsel B (650–725) und Agios Stephanos (nahe Chios, 650–650), beide mit LR 1 Amphoren, dokumentieren ebenso wie Fund von LR 2 auf Samos, Chios und Lesbos entsprechende Handelaktivitäten entlang Route B (und bis in den Schwarzmeerraum)<sup>82</sup>. Über die Fundorte der Behälter werden somit auch die (maritimen) Handelswege greifbar<sup>83</sup>. Die Wracks vor Ganos (Gaziköy) mit ihren hunderten Amphoren deuten ebenfalls auf den Weinhandel, hier des Marmara- und Schwarzmeerraumes, hin (und harren einer endgültigen Publikation)<sup>84</sup>, das von Pelagos auf den Sporaden (12. Jahrhundert) hatte Mühlsteine an Bord<sup>85</sup>, die auch anderswo im Mittelmeerraum transportiert wurden. In ihrer Verteilung lassen auch sie auf Transportwege rückschließen<sup>86</sup>, wie dies ferner bei Metallwaren<sup>87</sup> der Fall ist. Die mehr als zwei Tonnen Glasbruch aus dem syrisch-palästinensischen Raum, welche das nach 1025 in Serce Limani (Gegenküste von Rhodos) gesunkene Schiff an Bord hatte<sup>88</sup>, bezeugen sowohl die wichtige Rolle dieses Sektors im byzantinisch-fatimidischen Handel als auch seine Abwicklung über die traditionelle Route B.

Wenn vordem bei Liutprand von „vorgerückter Jahreszeit“ die Rede war, klingt schon das Konzept des „mare clausum“<sup>89</sup> an, zu dem, das Unterkapitel sozusagen über die naturgegebenen-technischen Voraussetzungen der Verkehrswege zur See abschließend, einige Bemerkungen vonnöten sind. Im Jahre 380 untersagte es Gratian durch ein Edikt, Getreide aus Nordafrika nach Rom vom 15. Oktober bis Ende März zu verschiffen<sup>90</sup>, was angesichts der dafür eingesetzten Flotten hohen Verlusten in Stürmen vorbeugte. Im sechsten Jahrhundert fuhr die letzte Getreideflotte für Konstantinopel aus Alexandria sogar schon Ende August ab<sup>91</sup>. Im 5. Jahrhun-

<sup>80</sup> O. KARAGIORGOU, LR2: a Container for the Military annona on the Danubian Border ? In: *Economy and Exchange in the East Mediterranean during Late Antiquity*, ed. S. Kingsley – M. Decker. Oxford 2001, 129–166; KISLINGER, Weinhandel 153 mit Anm. 100.

<sup>81</sup> PARKER, *Ancient Shipwrecks* 217 (Nr. 518).

<sup>82</sup> PARKER, *Ancient Shipwrecks* 159, 63 (Nr. 352 und 71); KARAGIORGIU, LR2 141–142, 153–155; KISLINGER, Weinhandel 152–153.

<sup>83</sup> O. KARAGIORGOU, Mapping trade by the Amphora, in: *Byzantine Trade* (wie Anm. 4) 37–58; VAN DOORNINCK, *Byzantine Shipwrecks*, in: *The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century*, I–III. Ed. A.E. Laiou. Washington, D.C. 2002, II 899–905, hier 900 (Wrack von Iskandil Burnu mit LR 4-Amphoren aus Gaza, 6.Jh.), ebenso Wrack von St. Gervais (7. Jh.), 901 (Yassi Ada, 7. Jh.); S. A. KINGSLEY, *Archaeology of the Holy Land. Processes and Parameters*. London 2004; C. ABADIE-REYNAL, Les échanges interrégionaux de céramiques en Méditerranée orientale entre le IV<sup>e</sup> et le VIII<sup>e</sup> s. in diesem Band, v.a. 27–32; ZANINI, *Italie bizantine* 298–313. Zu Funden von LR 1–7, Keay VIIIa und LXII (aus Nordafrika) und Keay LII (Süditalien) in der venezianischen Lagune s. A. TONIOLO, Importazioni tra IV e VIII secolo d.C. nella laguna di Venezia, in: *L'archeologia del Adriatico dalla preistoria al medioevo*, a cura di F. Lanzi. Bologna 2003, 616–622; zu Funden von LR 1–LR 4 an der dalmatinischen Küste (Rab, Krk, Povile, Premuda, Lastovo, Šibenik) s. VIDRIH PERKO, *Seaborne Trade Routes* 56–57, 60–61; zu Funden von LR 1 und 2 an der sizilianischen Ostküste s. E. TORTORICI, Nuovi dati dalla Sicilia Orientale: ricognizioni subacquee a Capo Mulini e ad Acitrezza. *Journal of Ancient Topography* 16 (2006) 129–142, hier 134, 137. P. REYNOLDS, Trade in the Western Mediterranean, AD 400–700: the ceramic evidence (*BAR Int. Series* 604). Oxford 1995. – Wie in Palästina dürfte auch im Bereich des Marmarameeres (s. folgende Anmerkung) und der Peloponnes (KARAGIORGOU, LR2 147) eine örtliche Nähe von erzeugten und vermarkteten Produkten und der Herstellung lokaler Amphoren existiert haben.

<sup>84</sup> N. GÜNSENIN, Le vin de Ganos: les amphores et la mer, in: *Eupsychia. Mélanges offerts à Hélène Ahrweiler*, I–II (*Byzantina Sorbonensia* 16). Paris 1998, I 281–287, IV pl.; DIES., Medieval trade in the Sea of Marmara: the evidence of shipwrecks, in: *Travel in the Byzantine World*, ed. R. Macrides (*Society for the Promotion of Byzantine Studies* 10). Aldershot 2002, 125–135. DIES., Ganos wine and its circulation in the 11<sup>th</sup> century, in: *Byzantine Trade* (wie Anm. 4) 145–153. Wein aus Ganos lobt Ptochoprodromos IV 332 (157 EIDENEIER). KÜLZER, *Ostthrakien* 216, 370–371.

<sup>85</sup> PARKER, *Ancient Shipwrecks* 306 (Nr. 796). Zur ebenfalls an Bord vorhandenen Keramik s. GEROLYMATOU, *commerce maritime* 75 mit Anm. 41.

<sup>86</sup> P. ARTHUR, Macine intorno al Mille. Aspetti del commercio dalla Grecia e dalla Sicilia in età medievale, in: *Il congresso di archeologia medievale*, a cura di G.P. Brogiolo. Florenz 2000, 485–489 (Funde in Apulien, stammend aus Melos und vom Ätna).

<sup>87</sup> MUNDELL MANGO, *Beyond the Amphora* 95–102.

<sup>88</sup> G. F. BASS – Sh. D. MATTHEWS – J. R. STEFFY – F. H. VAN DOORNINCK jr., Serce Limani. An Eleventh-Century Shipwreck I. College Station, Texas 2004, 266–268; F. VAN DOORNINCK, The Medieval Shipwreck at Serce Limani: An Early 11<sup>th</sup>-century Fatimid-Byzantine Commercial Voyage. *Graeco-Arabica* 4 (1991) 45–52.

<sup>89</sup> J. ROUGE, La navigation hivernale sous l'empire romain. *Revue des Etudes Anciennes* 54 (1952) 316–325. AVRAMEA, *Land and Sea Communications* 78; PRYOR, *Geography, technology, and war* 88.

<sup>90</sup> *Codex Theodosianus* XIII 9, 3, 3.

<sup>91</sup> Edikt XIII 6 von Justinian (a. 538/539). Nach E. KISLINGER – D. STATHAKOPOULOS, Pest und Perserkriege bei Prokop. Chronologische Überlegungen zum Geschehen 540–545. *Byz* 69 (1999) 76–98, hier 90–93 liegt darin die Ursache für den relativ späten Ausbruch der „justinianischen Pest“ in Konstantinopel im Frühjahr 542, weil die Seuche Alexandria erst nach Abfahrt der letzten Getreideflotte 541 erreichte.

dert unterschied Vegetius (IV 39) generell zwischen einer risikoreichen Seefahrt vom 24. September und einem völlig geschlossenen Meer ab 11. November bis zum 10. März. Seine „*Epitoma rei militaris*“ hatte keinen Gesetzescharakter, sondern gibt Usancen wieder, deren allgemeine Verbindlichkeit zu hinterfragen ist.

Bischof Petros von Jesolo plante Ende 876, von Venedig aus nach Konstantinopel zu reisen. Ein Papstbrief an ihn wurde noch am 1. Dezember ausgefertigt, basierend auf der Überlegung, wenn der Bischof nicht bereits unterwegs sei, werde er erst wieder ab Februar aufbrechen können<sup>92</sup>, was den venezianischen Usus einer verkürzten Wintersperre offenbart, den auch zwei mittelbyzantinische Seefahrtskalender erkennen lassen, denen zufolge die totale Sperre von 15. November bis 6. Jänner bzw. 15. Februar gilt<sup>93</sup>. In jüngeren Beiträgen zur byzantinischen Seefahrt wird eingeschränkt, das „*mare clausum*“ sei in den späten Jahrhunderten nur lückenhaft befolgt worden<sup>94</sup>, wobei implizit das damalige Auftreten größerer Schiffstypen als Ursache für den Wandel gesehen wird. Die quantitative Analyse, welche für die genuesischen Kauffahrer durchgeführt wurde, dokumentiert allerdings im 13. und 14. Jahrhundert einen starken Frequenzabfall im Jänner und Februar<sup>95</sup>. Große Änderungen sind also trotz der neuen Typen nicht eingetreten und ich plädiere dafür, dies in einer Kontinuität zu sehen, dass also auch früher bereits im Winter eine zweifellos gefahrvolle und ergo eingeschränkte Schifffahrt stattgefunden hat<sup>96</sup>.

Nikephoros Patriarches schildert (cap. 74) den strengen Winter von 763/764, als das Schwarze Meer auf hundert Meilen von der Küste weg zufror. Heftige Schneefälle kamen hinzu, Meer und Land wurden eins, *aplouton enteuthen genesthai ten pontiken tote thalassan*. Wieso wird die Unbefahrbarkeit des „*mare clausum*“ extra vermerkt, ging es wirklich nur um die theoretische Möglichkeit? Einen Stillstand kommerzieller Aktivitäten in Ägypten beklagt ein Geniza-Dokument vom Jänner 1133. Die nordafrikanischen Kaufleute sind ausgeblieben, nur wenige aus Byzanz anwesend<sup>97</sup>. Außergewöhnlich war demnach die geringe Zahl an Handelsschiffen, nicht deren Präsenz mitten im Winter.

Mit seinen Nachbarn verkehrte das Byzantinische Reich auch auf diplomatischer Ebene<sup>98</sup>. Unterteilen wir die darüber erhaltenen Angaben nach jahreszeitlichen Aussagen – in westlichen Quellen ist überwiegend das Einlangen beim Destinateur vermerkt – ist eine ausgewogene Streuung übers ganze Jahr zu konstatieren, Hin- und Rückreisen erfolgten auch während des Winters<sup>99</sup>, was ein gewisses, primär dem Warenhandel dienendes Schiffsangebot voraussetzt.

Egal, ob Händler, Gesandter oder Pilger, hing der erfolgreiche Verlauf und Ausgang der Reise von weit mehr Faktoren ab als der Gewogenheit der Elemente, der Ausrüstung, und den seemännischen Fähigkeiten der Besatzung. Fern vom Geschehen an Bord bestimmte das Handeln von Menschen und Mächten auf der politisch-territorialen Bühne über prosperierende oder gemiedene Verkehrsrouten zu Wasser.

Die vordem viele Saecula friedlichen Verhältnisse im mediterranen Binnenmeer unterbrachen im 5. Jahrhundert die Vandalen, welche beim Vordringen entlang der westlichen Gestade des Mittelmeeres seemännisches Wissen erworben hatten. Ihre maritime Vorwärtsstrategie dann von Karthago aus erfolgte allerdings im Sinn des Angriffs als bester Verteidigung angesichts eigener Schwäche<sup>100</sup>. Das rein quantitative Potential reichte nicht zu einer dauerhaften Beherrschung der Gebiete in und rund um den kontrollierten Seeraum. Es

<sup>92</sup> P. JAFFÉ – P. EWALD, *Regesta pontificum romanorum ab condita ecclesia ad annum post Christum natum MCXCVIII*. Leipzig 1885–1888, Nr. 3067–3071; McCORMICK, *Origins of the European Economy 450–451* mit Anm. 30.

<sup>93</sup> G. DAGRON, *Das Firmament soll christlich werden. Zu zwei Seefahrtskalendern des 10. Jahrhunderts*, in: *Fest und Alltag in Byzanz*, hrsg. von G. Prinzing – D. Simon. München 1990, 145–156, 210–215, hier 148–149, 153.

<sup>94</sup> AVRAMEA, *Land and Sea Communications* 78; KODER, *Aigaion Pelagos* 104. Konkrete Zeugnisse sind u. a. mehrere Reisen des Georgios Sphrantzes von Konstantinopel nach Chalkis oder umgekehrt im Dezember bis Februar der Jahre 1427 bis 1449, s. KODER, *νησιωτική επικοινωνία* 449–451. Zum mediterranen Westen vgl. M. BALARD, *Les transports des occidentaux vers les colonies du Levant au moyen age*, in: *Maritime aspects of migration*, ed. K. Friedland. Köln–Wien 1989, 3–25, hier 21–22.

<sup>95</sup> M. BALARD, *La Romanie Génoise (XII<sup>e</sup>–début du XV<sup>e</sup> siècle)* (*Bibliothèque des Écoles françaises d’Athènes et de Rome* 235). Rom 1978, II 578–584.

<sup>96</sup> Analog bereits McCORMICK, *Origins of the European Economy* 453, 458–464.

<sup>97</sup> JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt* 63.

<sup>98</sup> *Byzantine Diplomacy. Papers from the Twenty-fourth Spring Symposium*, Cambridge 1990, ed. J. SHEPARD, JONATHAN – S. FRANKLIN. Aldershot 1992; D. NERLICH, *Diplomatische Gesandtschaften zwischen Ost- und Westkaisern 756–1002*. Bern–Berlin 1999.

<sup>99</sup> Rohdaten bei T.C. LOUNGHIS, *Les ambassades byzantines en Occident depuis la fondation des états barbares jusqu’aux Croisades (407–1096)*. Athen 1980, 464–481.

<sup>100</sup> Ch. COURTOIS, *Les Vandales et l’Afrique*. Paris 1955 (Reprint Aalen 1964).

ist bezeichnend, dass selbst während der vandalischen Hochblüte unter Geiserich die Versuche scheiterten, Sizilien als wichtiges Getreidereservoir für Rom gänzlich zu kontrollieren<sup>101</sup>; nach weniger als hundert Jahren gehörte dieser Unruheherd der Geschichte an.

Noch kürzer und begrenzter wirkte der Überraschungseffekt, den die Rhos 860 beim Angriff auf Konstantinopel selbst erzielten. Schon 907/911 werden sie offiziell in den Schwarzmeerhandel eingebunden<sup>102</sup>; einzelne Vertragsbestimmungen dabei, etwa über deren Zutritt zu Badehäusern<sup>103</sup>, lassen geradezu das verächtliche Naserümpfen der Byzantiner über die neuen *exotikoi* verspüren<sup>104</sup>. Eine Stufe tiefer noch sind bedeutungsmäßig Handelsstörer anzusiedeln, welche gleich den Strymon-Slawen vor 768 Bewohner von Samothrake, Imbros und Tenedos verschleppten<sup>105</sup> oder jene kroatischen Piraten, die etwa von der Synode 869/70 heimreisende Mitglieder der päpstlichen Delegation in der Adria entführten<sup>106</sup>, dennoch ein peinlicher Zwischenfall für Byzanz, an den Ludwig II. in seinem bekannten Brief 871 an Basileios I. höhnisch erinnerte<sup>107</sup>.

Indirekt beeinträchtigte die Expansion des langobardischen Herzogtums von Benevent im späten 6. und im 7. Jahrhundert<sup>108</sup> die Verkehrswege zur See. Sein maritimes Desinteresse ergab zwar keine aktive Bedrohung, aber speziell Otranto als westlicher Endpunkt von Route A (2) verlor sein kommunikativ-ökonomisches Hinterland, fungierte nur mehr als Zwischenstation<sup>109</sup> auf dem Weg nach Sizilien (A [3]) und weiter über das ebenfalls isolierte Gebiet von Neapel<sup>110</sup> nach Rom (A [3α]). Erst die Verlagerung des Zentrums byzantinischer Macht in Italien von Sizilien nach Apulien im letzten Viertel des 9. Jahrhunderts (Bari 876, Tarent 880 byzantinisch)<sup>111</sup>, parallel dazu die langobardische Zersplitterung in Klientelstaaten und die Instabilität rund um die Straße von Messina<sup>112</sup> wird hier die Gegebenheiten verkehrsmäßig genau umkehren.

<sup>101</sup> E. KISLINGER, Zwischen Vandalen, Goten und Byzantinern: Sizilien im 5. und frühen 6. Jahrhundert, in: *Byzantina et Slavica Cracoviensia II*. Krakau 1994, 31–51, hier 39–42.

<sup>102</sup> M. HELLMANN, Die Handelsverträge des 10. Jahrhunderts zwischen Kiev und Byzanz, in: *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, IV: Der Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen, phil.-hist. Kl. III 156)*. Göttingen 1987, 643–666.

<sup>103</sup> HELLMANN, Handelsverträge 656 (§ 1).

<sup>104</sup> Vgl. schon den Hochmut, mit dem Photios, Hom. 3,2 (33–34 LAOURDAS) und 4,2 (42–43 LAOURDAS) dem Angriff von 860 rhetorisch beikommen will.

<sup>105</sup> Nikephoros Patriarches, *Historia syntomos*, cap. 86 (162 MANGO). Vgl. noch für das frühe 9. Jahrhundert Vita des Gregorios Dekapolites, cap. 21 (86 MAKRI) und *Miracula Demetrii II 4* (I 220 Lemerle): nach 677 Angriffe auf Schiffe, die Konstantinopel verproviantieren.

<sup>106</sup> *Liber pontificalis*, cap. 108 (638) (II 184–185 DUCHESNE). Vorgesehen war eine Querung des Meeres von Dyrrhachion nach Ancona, ich vermute analog zur Anreise im Juni 869. McCORMICK, *Origins of the European Economy* 941 (Nr. 592), 944 (Nr. 601) Eine ähnliche Land–See-Route nahmen 867/868 Gesandte von Basileios I. an den zwischenzeitlich verstorbenen Papst Nikolaus I. (*Vita Ignatii. PG 105, 544C*. McCORMICK, *Origins of the European Economy* 939 [Nr. 573]), welche die Adria auf zwei Dromonen überquerten, was auf entsprechende(n) Stützpunkt(e) schließen lässt. Vgl. J. HALDON, *Theory and Practice in Tenth-Century Military Administration. Chapters II, 44 and 45 of the Book of Ceremonies. TM 13 (200) 201–35*, hier 218, 259.

<sup>107</sup> *Chronicon Salernitanum*, cap. 107 (117–118 WESTERBERGH).

<sup>108</sup> G. NOYÉ, La Calabre et la frontière, VI<sup>e</sup>–X<sup>e</sup> siècle, in: *Castrum 4. Frontière et peuplement dans le monde méditerranéen au moyen âge (Collection de l'école française de Rome 105)*. Rom–Madrid 1992, 277–308, hier 292–300; DIES., Les premiers siècles de la domination byzantine en Calabre, in: *Histoire et culture dans l'Italie byzantine. Acquis et nouvelles recherches (Collection de l'école française de Rome 363)*. Rom 2006, 445–469; J.-M. MARTIN, La Pouille du VI<sup>e</sup> au XII<sup>e</sup> siècle (*Collection de l'école française de Rome 179*). Rom 1993, 147–160.

<sup>109</sup> Vita des Gregorios Dekapolites, cap. 26–33 (92–96 MAKRI): Rom–Syrakus–Otranto (ca. 831–833). Offizielle Missionen, so des Gualtari 763 (Reliquienerwerb, *Translatio Heliani [BHL 3799]*, ed. in MGH SRL 581–582) und einzelne Flüchtlinge aus politischen Motiven (geplant Sico 787/788, *Chronicon Salernitanum*, cap. 42 [42–43 WESTERBERGH]) dürften nicht als Indizien für eine doch belebte Route A (2) verkannt werden. Auch Tarent als Einschiffungshafen des hl. Bernhard 870 (McCORMICK, *Origins of the European Economy* 134–135; WILKINSON, *Jerusalem pilgrims Before the Crusades* 260–269) widerlegt diese Gesamtsituation nicht. Der Pilger reist nicht innerhalb des byzantinischen, sondern arabischen Verkehrsnetzes, welches damals Bari und Tarent miteinschloß (dazu unten 163 mit Anm. 150).

<sup>110</sup> J.-M. MARTIN, Les problèmes de la frontière en Italie méridionale (VI<sup>e</sup>–XII<sup>e</sup> siècles): l'approche historique, in: *Castrum 4. Frontière et peuplement dans le monde méditerranéen au moyen âge (Collection de l'école française de Rome 105)*. Rom–Madrid 1992, 259–272, hier 260–261, 268–273.

<sup>111</sup> Dazu unten 164 mit Anm. 152 und 155.

<sup>112</sup> Die Frontstellung zwischen dem ab dem frühen 10. Jahrhundert vollends von den Arabern beherrschten Sizilien (F. MAURICI, *Breve storia degli Arabi in Sicilia [Siciliana 7]*. Palermo 1995) und dem weiterhin byzantinischen Kalabrien hat zwar den Verkehr nicht dauerhaft zum Erliegen gebracht, aber immer wieder in Mitleidenschaft gezogen. E. EICKHOFF, Seekrieg und Seepolitik zwischen

Die wahre und dauerhafte Bedrohung der byzantinischen Seerouten ging seit der Mitte des 7. Jahrhunderts von den Arabern aus, denn sie vereinten maritime Schlagkraft mit territorialer Expansion, in der gegnerische Verkehrsstrukturen unterbunden und durch neue eigene ersetzt werden sollten. Binnen weniger Jahrzehnte hat die arabische Expansion die Süd- und Ostküste des Mittelmeeres unter Kontrolle gebracht, jedoch ist das Übersetzen quasi aufs andre Ufer nur ganz im Westen mit der fast vollständigen Eroberung der iberischen Halbinsel und, vergleichsweise en miniature, aber hier mehr von Interesse, im Osten mit Kilikien geglückt. Der zweimalige Vorstoß (674–678, 717/18) über mehrere Zwischenstationen (Rhodos, Kos, Kyzikos)<sup>113</sup> gegen Konstantinopel enthüllt, dass die arabische Seemacht nähere Stützpunkte brauchte, um effektiv gegen die ansonsten zu weit nördlich gelegenen Zentren der Gegner und die sie verbindenden Schiffsrouten zu wirken. Solange diese Voraussetzung nicht bestand, war primär der pamphylich–isaurische Abschnitt der Route B schwer betroffen<sup>114</sup>. Sowohl die große Schlacht der Masten bei Phoinix (Finike) 655 als auch die im Golf von Attaleia (790)<sup>115</sup> wurden zwar von den Arabern gewonnen, aber in der örtlichen Nähe beider wird (nebst kleineren Treffen dazwischen) offenbar, wie Byzanz sich in der umkämpften Zone dauerhaft behaupten konnte, freilich mit allen negativen Auswirkungen für Besiedlung und (See)handel. Der Hl. Willibald beschreibt ca. 723 den Raum von Alanya (Kalon Oros, früher Korakesion) als verlassen („totus transmigratus, bellorum tempestate depilatus“)<sup>116</sup>, die Schiffsverbindung von dort nach Zypern dürfte lediglich bis zur Militarisierung des arabischen Kilikien (forciert in der 2. Hälfte des 8. Jahrhunderts)<sup>117</sup> bestanden haben<sup>118</sup>. Im 9. Jahrhundert erfolgte die Einschiffung bereits im westlicher gelegenen Attaleia, dem Zentrum des kibyrraiotischen Flottenthemas<sup>119</sup>.

Obgleich im ägäisch–zentralmediterranen Raum die Seewege während des achten Jahrhunderts dem byzantinischen Handel offenstanden, hat die militärische Lage zu Lande, wo weite Teile des Balkans der kaiserlichen Herrschaft entzogen waren, Italien politisch–ökonomisch in mehrere Zonen zersplittert war und Kleinasien immer wieder von arabischen Vorstößen heimgesucht wurde, die demographische Baisse insgesamt keine Basis für intensive Warenzirkulation geboten. Eickhoff hat von einer Seeherrschaft mittels der Dromonen gesprochen<sup>120</sup>, zurecht, aber es war eine militärische Dominanz, keine ökonomische Blüte<sup>121</sup>. Die 795 belegte Handelsmesse von Ephesos<sup>122</sup>, welche an diesem Hafenort sicher etliche Seehändler anzog, steht für die damalige Zeit belegmäßig allein<sup>123</sup>. Als Kaiserin Eirene (797–802) die Kommerkion-Abgabe für die Kernzone um das Marmarameer von Abydos bis Hieron senkte<sup>124</sup>, zielte sie auf Popularitätszuwachs

---

Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischer und arabischer Hegemonie (650–104). Berlin 1966, 215–224, 237–254, 274–277, 296–310, 313–334, 349–351, 363–367, 372–375; B.M. KREUTZ, Before the Normans. Southern Italy in the Ninth and Tenth Century. Philadelphia 1991, 48–67, 75–79, 95–106; KISLINGER, Regionalgeschichte 116–117 mit Anm. 105; VON FALKENHAUSEN, Reggio bizantina e normanna 256–258, 266–267; McCORMICK, Origins of the European Economy 964 (Nr. 746 und 747).

<sup>113</sup> R.J. LILIE, Die byzantinische Reaktion auf die Ausbreitung der Araber (*MBM* 22). München 1976, 66–67, 76–78, 90–91.

<sup>114</sup> Übersicht in HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 116–121 und HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 44–48.

<sup>115</sup> Theophanes, *Chronographia* 332, 345, 465 (DE BOOR). A. N. STRATOS, Byzantium in the Seventh Century, I–V. Amsterdam 1968–1980, III 48–55. V. CHRISTIDES, The Naval Engagement of Dhāt as-Sawārī. A.H. 34/AD 655–656: A Classical Example of Naval Warfare Incompetence. *Byzantina* 13/2 (1985) 1329–1345; HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 121 mit Anm. 316.

<sup>116</sup> Vita Willibaldi 94 (HOLDER-EGGER).

<sup>117</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 47–48.

<sup>118</sup> Eine Wiederaufnahme der Verbindung im 12. Jh. bezeugen das Itinerar des Abtes Daniel (J. WILKINSON – J. HILL – W. F. RYAN, Jerusalem Pilgrimage 1099–1185. London 1988, 9–10) und Benjamin von Tudela (von Rhodos bzw. Korykos aus); s. jeweils Anhang, Route B.

<sup>119</sup> S. bereits oben Anm. 42 (Peter aus Galatien); Vita Constantini. *AASS* Nov. IV 635. HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 118–120, 300–301. Zum 11./12. Jh. s. MALAMUT, Iles 557.

<sup>120</sup> EICKHOFF, Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland 42–50. Das vollzieht den byzantinischen Anspruch auf mediterrane Thalassokratie nach, erhoben (bereits wider die Realität) bei Konstantin Porphyrogennetos, *De thematibus* 10 (94 PERTUSI), vgl. Liudprand von Cremona, *Relatio de legatione Constantinopolitana*, cap. 11 (192 CHIESA).

<sup>121</sup> Dies bestätigt die statistische Auswertung von Reisedaten und Münzzirkulation seitens McCORMICK, *Origins of the European Economy* 433–441.

<sup>122</sup> Theophanes, *Chronographia* 469–470 (DE BOOR). Allg. Sp. VRYONIS jr., The Panegyris of the Byzantine Saint: A Study in the Nature of a Medieval Institution, its Origin and Fate, in: *The Byzantine Saint*, ed. S. Hackel. London 1981, 196–227; M. GEROLYMATOU, Αγορές, έμποροι και εμπόρια στο Βυζάντιο (9ος–12ος αι). Athen 2008, 265–273.

<sup>123</sup> W. BRANDES, Die Städte Kleinasiens im 7. und 8. Jahrhundert (*BBA* 56). Berlin 1989, 158–159.

<sup>124</sup> Theophanes, *Chronographia* 475 (DE BOOR). Theodoros Studites, Brief 7 (I 25 FATOUROS). – N. OIKONOMIDES, The Economic Region of Constantinople: from Directed Economy to Free Economy, and the Role of Italians, in: *Europa medievale e mondo bizantino*, a cura di G. Arnaldi – G. Cavallo. Rom 1997, 221–238.

ab<sup>125</sup>. Von Nikephoros I. (802–811) den Reedern aufgezwungene Staatsanleihen und Grundstücksankäufe<sup>126</sup> wollten eine stärkere Bindung (gleich Kontrolle) an den Staat herstellen, brachliegendes Kapital abschöpfen, nicht dessen Eigentümer fördern<sup>127</sup>.

Die Lage hat sich im 9. Jahrhundert geändert, allerdings zum entschieden schlechteren für Byzanz. Eine Schwächeperiode dessen durch interne Konflikte (Revolte des Thomas<sup>128</sup>, von Euphemios und Co.<sup>129</sup>) haben regionale Mächte wie die nordafrikanischen Aghlabiden<sup>130</sup>, ja sogar kleine, aber gutorganisierte Gruppen wie die von Abu Hafs genutzt, um Kreta ca. 824 in arabische Hand zu bringen<sup>131</sup>, im Kampf um Sizilien eine gute Ausgangsposition zu erwerben. Palermo wurde 831 arabisch<sup>132</sup> und schon acht Jahre später gelang es Schiffen aus Salerno nur dank einer arabischen Schluppe 838 vor Cefalù den Seeraum der liparischen Inseln halbwegs ungestört zu befahren und die Gebeine des Hl. Bartholomäus abzutransportieren<sup>133</sup>. Die Zerstörung von Messina nach längerer Belagerung (845)<sup>134</sup> zeigt, wie sehr eine der wichtigsten Ost–West-Seewege nunmehr im arabischen Aktionsradius lag und ständig bedroht wurde, was einer regen und kontinuierlichen Nutzung klarerweise abträglich war. Das gilt ebenso für Route B entlang der kleinasiatischen Südwestküste, die nun von Kreta und Kilikien zugleich unter Druck stand<sup>135</sup>. Der Warenaustausch mit der arabischen Welt wich nordwärts zu Lande aus (Trapezunt) und reduzierte sich auf profitable Luxusgüter, hatte häufig die weitvernetzten Radhaniten/Juden gemeinhin als Träger<sup>136</sup>. Insgesamt vermochte die arabische Seemacht fortan mit Kreta und Sizilien als vorgeschobenen Stützpunkten<sup>137</sup> tief ins gegnerische Territorium vorzudringen und es zu destabilisieren.

Besonders bedrohlich, sogar für das Reichszentrum, war für Byzanz die Situation in der Ägäis, all die fruchtlosen Versuche, Kreta zurückzugewinnen<sup>138</sup> spiegeln den Ernst der Lage für Handel und eine friedliche

<sup>125</sup> N. OIKONOMIDES, Le kommerktion d'Abydos, Thessalonique et le commerce bulgare au IX<sup>e</sup> siècle, in: *Hommes et richesses dans l'empire byzantin*, II: VIII<sup>e</sup>–XV<sup>e</sup> siècle, ed. V. Kravari *et alii*. Paris 1991, 241–248, hier 242.

<sup>126</sup> Theophanes, *Chronographia* 487 (DE BOOR). M. GEROLYMATOU, Le commerce maritime à Byzance depuis la deuxième moitié du VII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XII<sup>e</sup> siècle: une mise en relief, in: *Treasures of Arab–Byzantine Navigation*. Athen 2004, 70–79, hier 71–72; DIES., δραστηριότητα 363. Vgl. E. FRANCES, L'empereur Nicéphore Ier et le commerce maritime byzantin. *BSI* 27 (1966) 41–47.

<sup>127</sup> Die Nachricht über Kaiser Theophilos, der ein seiner Frau gehöriges Handelsschiff verbrennen ließ (Theophanes Continuatus III 4 [88–89 BEKKER]), zeigt bei aller Legendenhaftigkeit die grundlegende Einstellung der Führungsschicht zum Kaufmannsstand.

<sup>128</sup> H. KÖPSTEIN, Zur Erhebung des Thomas, in: *Studien zum 8. und 9. Jahrhundert in Byzanz*. Herausgegeben von H. Köpstein – F. Winkelmann (*BBA* 51). Berlin 1983, 61–87.

<sup>129</sup> E. KISLINGER, Regionalgeschichte 124–126; DERS., Elpidios (781/782) – ein Usurpator zur Unzeit, in: *Byzantino–Sicula III. Miscellanea di scritti in memoria di Bruno Lavagnini*. Palermo 2000, 193–202; V. PRIGENT, La carrière du tourmarque Euphèmios, basileus des Romains, in: *Histoire et culture dans l'Italie byzantine. Acquis et nouvelles recherches (Collection de l'école française de Rome 306)*. Rom 2006, 279–317; DERS., Pour en finir avec Euphèmios, basileus des Romains. *MEFRM* 118/2 (2006) 375–380.

<sup>130</sup> M. TALBI, L'émirat Aghlabide, 184–296/80–909. *Histoire politique*. Paris 1966.

<sup>131</sup> V. CHRISTIDES, The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): A Turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam. Athen 1984.

<sup>132</sup> *Kleinchronik* 45, Notiz 3 (I 331 SCHREINER). TALBI, l'émirat 433–434; M. AMARI, *Storia dei Musulmani di Sicilia*. Seconda edizione modificata e accresciuta dall'autore. Pubblicata con note a cura di C. A. Nallino, I–III. Catania 1933–1939, I 422–425.

<sup>133</sup> Diskussion der Quellen bei E. KISLINGER, La storia di Lipari bizantina riconsiderata, in: *Alla ricerca di Lipari bizantina*. A cura di V. Giustolisi. Palermo 2001, 16–17.

<sup>134</sup> E. KISLINGER, War Messina bereits ab 842/843 arabisch? In: *Syndesmos. Studi in onore di R. Anastasi*, I–II. Catania 1994, II 207–213.

<sup>135</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 122, 347 (zu Myra); CHRISTIDES, Conquest of Crete 159–163. Schiffsverkehr hingegen aus den Themen Opsikion und Thrakesion nach Konstantinopel ist aus 866 belegt: Theophanes Continuatus V 19 (240 BEKKER).

<sup>136</sup> E. PATLAGEAN, Byzance et les marchés du grand commerce, vers 830–vers 1030, entre Pirenne et Polanyi, in: *Mercati e mercanti nell'Alto Medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea (Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo XL)*. Spoleto 1993, 610–612; E. ASHTOR, Aperçus sur les Rhadanites. *Revue suisse de l'histoire* 27 (1977) 245–275; McCORMICK, Origins of the European Economy 688–693; C. VERLINDEN, Les Radaniya: intermédiaires commerciaux entre les mondes Germano–Slave et Gréco–Arabe. *Graeco-Arabica* 6 (1995) 111–124; T. LEWICKI, Les commerçants juifs dans l'Orient islamique non méditerranéen au IX<sup>e</sup>–XI<sup>e</sup> siècle, in: *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo (Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo XXVI)*. Spoleto 1980, 375–399. Zu Seide als einer bevorzugten Handelsware s. den ausgezeichneten Überblick seitens D. JACOBY, Silk economics and Cross-Cultural Artistic Interaction: Byzantium, the Muslim World, and the Christian West. *DOP* 58 (2005) 197–240.

<sup>137</sup> PRYOR, Geography, technology, and war 102–107.

<sup>138</sup> Ch. MAKRYPOULIAS, Byzantine Expeditions against the Emirate of Crete, c. 825–949, in *Proceedings of the Sixth International Congress of Graeco-Oriental and African Studies*, ed. V. Christides – Th. Papadopoullos (= *Graeco-Arabica* 7–8 [1999–2000]). Nikosia 2000, 347–362.

Seefahrt wider. Zu Lande sehen wir beispielsweise am wiederholten Umsiedeln, besser Zurückweichen der Großeltern und Eltern des Lukas Steireiotes ab 830 vom saronischen zum korinthischen Golf, dort von Itea hinauf nach Delphi, wie sehr die Küsten unsicher geworden waren<sup>139</sup>. Trotzdem wurde jetzt bevorzugt die Route durch den Golf von Korinth genommen, wie es schon bis ins ausgehende 6. Jahrhundert praktiziert worden war (dazu oben 151). Jetzt treffen wir allerdings eine kombinierte See–Land-Route an: nur bis bzw. von Naupaktos oder später Chryson jeweils westlich von Korinth<sup>140</sup> aus reist man per Schiff, der Abschnitt bis Thessalonike (über Bötien und Thessalien) wird auf dem Festland zurückgelegt. Die seit der arabischen Einnahme von Kreta (ca. 824) überaus gewachsene Gefahr von Angriffen im Ägäisraum hat diese Routenänderung nötig gemacht, keineswegs haben die Byzantiner sie aus freien Stücken vollzogen<sup>141</sup>; ermöglicht wurde die Änderung durch die Wiederherstellung zuvor der kaiserlichen Oberhoheit über die westliche Peloponnes (Patras 805/06 und 810/11)<sup>142</sup>; nach der Rückeroberung von Kreta (961) erst konnte der ganze Golf von Korinth durchfahren werden<sup>143</sup>.

Für umfangreiche Handelsgüter (bulk-ware) war freilich zuvor die Land–See-Route nicht geeignet, das Risiko eines feindlichen Angriffs musste in Kauf genommen werden. Das Zögern der Seeleute, ca. 831 die Fahrt von Korinth ins kalabrische Rhegion zu wagen<sup>144</sup>, die Gefangennahme des Ioseph Hymnographos 841 auf dem Weg nach Rom<sup>145</sup>, ein Vorstoß der kretischen Araber bis Proikonisos<sup>146</sup> und die spätere Kaperung des Schiffes, auf dem der Heilige Blasios 892 aus Rom bis Methone gelangt war<sup>147</sup>, illustrieren exemplarisch die Gegebenheiten<sup>148</sup>. In Monembasia musste Theodoros von Kythera um 920 etwa ein Jahr warten, ehe er auf seine Insel (*aoiketon dia tas epidromas ton Agarenon*) übersetzen konnte, bezeichnenderweise an Bord einer patrouillierenden Flotteneinheit<sup>149</sup>.

Der ohnehin schon schmale Korridor von Saloniki südwärts, dann eben durch den Golf von Korinth und entlang der griechischen Westküste nach Otranto erodierte mit der arabischen Expansion in Kalabrien, dem langobardischen Verlust von Tarent (840) und Bari (841/847) weiter<sup>150</sup>, der arabische Griff nach Süddalmatien 867/868 drohte ihn völlig zu blockieren. Die fränkisch–byzantinischen Interventionen<sup>151</sup>, parallel und dann gemeinsam-gegenseitig haben die ärgste Gefahr gebannt, weiter südlich grenzte dann ab 880 die byzan-

<sup>139</sup> Vita des Lukas Steiriotes, cap. 2–3 (160 SOPHIANOS). G.C. MILES, Byzantium and the Arabs: Relations in Crete and the Aegean Area. *DOP* 18 (1964) 1–32, hier 1–4; A. DUNN, The rise and fall of towns, loci of maritime traffic, and silk production, the problem of Thisve–Kastorion, in: Byzantine Style, Religion and Civilisation, ed. E. Jeffreys. Cambridge 2006, 38–71.

<sup>140</sup> Vita des Lukas Steireotes, cap. 61, 64 (195, 196 SOPHIANOS): Schiffsverkehr an der Insel Ampelos (KODER – HILD, Hellas und Thessalia 121) vorbei gegen Korinth (anno 943–946), bei Chryson, cap. 80 (208 SOPHIANOS, anno 953); Vita di Sant’Elia il Giovane, cap. 68 (108 ROSSI-TAIBBI); von Thessalonike süd- und dann westwärts Liudprand von Cremona, cap. 58–61 (213–215 CHIESA).

<sup>141</sup> So McCORMICK, Origins of the European Economy 531–537.

<sup>142</sup> KISLINGER, Regionalgeschichte 14, 47–50; GKAGKTZES – LEONTISINE – PANOPOULOU, Πελοπόννησος και νοτιά Ιταλία 473–474.

<sup>143</sup> Ein erstes Zeugnis dafür bietet die Vita des Phantinos jun., cap. 35 (442 FOLLIERI) für eine vor 986 erfolgte Reise von Italien über das ionische Meer, Patras und Korinth nach Athen. Es fällt allerdings auf, dass der weitere Weg (cap. 36) nach Thessalonike zu Land über Larissa führt. Krisenbedingte Verwendung des See–Land Weges über Naupaktos nach Thessalonike (McCORMICK, Origins of the European Economy 533–534; KISLINGER, Reisen und Verkehrswege 239–242) noch 968 bei Liutprand (s. Anm. 140). Benjamin von Tudela (12. Jh.) nimmt von Korinth aus die Landroute bis Besaina, weil er diverse jüdische Gemeinden zum Teil im Binnenland besuchen will (vgl. Anhang, Route A).

<sup>144</sup> Vita des Gregorios Dekapolites, cap. 22 (28 MAKRISS).

<sup>145</sup> N. OIKONOMIDES, St Andrew, Joseph the Hymnographer, and the Slavs of Patras, in: Leimon (*Studia Byzantina Upsaliensia* 6). Uppsala 1996, 71–78.

<sup>146</sup> Theophanes Continuatus IV 34 (196 BEKKER).

<sup>147</sup> *AASS* Nov. IV 666.

<sup>148</sup> Zum ost- und nordägäischen Bereich unten 164–165 mit Anm. 161–167.

<sup>149</sup> Vita des Hl. Theodoros von Kythera, ed. N. OIKONOMIDES in: Praktika tritou panioniou synedriou I. Athen 1967, 281–29, hier 286. Zu einem arabischen Angriff auf Monembasia vor 900 s. P. PEETERS, Miraculorum Sanctorum Cyri et Johannis in urbe Monembasia. *AnBoll* 25 (1906) 233–240; H. KALLIGAS, Byzantine Monemvasia. The Sources. Monemvasia 1990, 59–61.

<sup>150</sup> Johannes Diaconus, *Istoria Veneticorum* II 50 (124 BERTO) und III 6 (132 BERTO). NOYÉ, Calabre et la frontière 306–307; EICKHOFF, Seekrieg und Seepolitik 177–178; KISLINGER, Reisen und Verkehrswege 245 mit Anm. 73; G. MUSCA, L’emirato di Bari 847–871. Bari<sup>2</sup> 1967.

<sup>151</sup> Dalmatien: Theophanes Continuatus V 53 (289–290 BEKKER); De administrando imperio, cap. 29 (126–128 MORAVCSIK – JENKINS). Bari: Chronicon Salernitanum, cap. 106–107 (106–121 WESTERBERGH); Erchempert, *Historia Langobardorum Beneventanorum*, cap. 33, 38 (247 bzw. 249 und 256 WAITZ); Theoph. Continuatus V 55 (292–294 BEKKER). KREUTZ, Before the Normans 40–45.

tinische Gegenoffensive, erfolgreich vor der nordwestlichen Peloponnes und in Kalabrien<sup>152</sup>, gescheitert in Sizilien<sup>153</sup> auch hier die Einflussphären ab.

Der byzantinische Seeverkehr gen Westen verlief fortan<sup>154</sup> hauptsächlich über die apulischen Häfen (primär Bari [ab 876 byzantinisch<sup>155</sup>] und Otranto)<sup>156</sup>, also Route A (2), dazu Route A (1), was die Adria aufwertete und Venedig verstärkt ins Spiel brachte; die erste Privilegirkunde von 992 (dazu unten 166) ist nur die logische Konsequenz daraus. Sizilien wiederum wurde in das arabische Verkehrsnetz von Spanien über das heutige Tunesien bis Ägypten eingebunden<sup>157</sup>. Westliche Jerusalem-Pilger des 9. und frühen 10. Jahrhunderts wechselten ehestmöglich ins arabische Verkehrsnetz statt wie früher möglichst lange durch byzantinisches Territorium zu reisen<sup>158</sup>.

Zwischen beiden Blöcken gelegen und lavierend begann Amalfi seinen Aufstieg mit einem Dreieckshandel mit Ägypten und Konstantinopel<sup>159</sup>. Schon 871 ist wechselseiter Handel mit (Nord)afrika bezeugt, 879 forderte Papst Johannes VIII. die Amalfitaner auf, vom Bündnis mit den Arabern abzulassen, sonst werde er ihnen den Zugang zu den gewohnten Häfen (in seinem Bereich) verwehren<sup>160</sup>. Nur Jahrzehnte nach dem Pactum Sicardi von 836 (ed. MGH Leges Langobardorum, hier 13) mit freiem Zugang zu den beneventanischen Häfen war also bereits ein überregionales Handelsnetz entlang Route A (3α und β) entstanden.

In der Ägäis und an der kleinasiatischen Südküste dauerten die Schwierigkeiten für Byzanz weiter fort. Das Emirats von Tarsos entwickelte sich nach 883 zur regionalen Seemacht, griff plündernd sogar bis Euripos aus<sup>161</sup>. Unter Leon VI. (886–912) wurde zunächst mit Angriffen auf Samos (892) und Lemnos (um 903) die ost-

<sup>152</sup> Theophanes Continuatus V 61–63 (302, 305–306 BEKKER). V. VON FALKENHAUSEN, La dominazione bizantina nell'Italia meridionale dal IX all' XI secolo. Bari 1978, 20–25; EICKHOFF, Seekrieg und Seepolitik 213–214, 235–240; G. DI GANGI – Ch.-M. LEBOLE, La Calabria bizantina (VI–XIV secolo). Un evento di lunga durata, in: Histoire et culture dans l'Italie byzantine. Acquis et nouvelles recherches (*Collection de l'école française de Rome* 363). Rom 2006, 471–487; G. NOYÉ, La Calabre entre Byzantins, Sarrasins et Normands, in: Cavalieri alla conquista del sud. Studi sull'Italia normanna in memoria di L.-R. Ménager, ed. E. Cuozzo – J.-M. Martin. Rom–Bari 1998, 90–116. E. KISLINGER, Milazzo – Stelai (880 d.Cr.): una battaglia navale cambia luogo. *Archivio Storico Messinese* 69 (1995) 5–12.

<sup>153</sup> Kleinchronik 45, Notiz 25–26 (I 334 SCHREINER). KISLINGER, Milazzo 10–11.

<sup>154</sup> Selbige Verlagerung wird meines Erachtens von McCORMICK, Origins of the European Economy 527–529 um etliche Jahrzehnte zu früh angesetzt. Gewiß wurde im Gesandtschaftsaustausch mit Karl dem Großen nach 800 die Adria-Route nach Venedig präferiert, was aber mit Venedig als involviertem Teil der Verhandlungen zu tun hatte.

<sup>155</sup> Erchempert, Historia Langobardorum Beneventanorum, cap. 38 und 48 (249 WAITZ). V. VON FALKENHAUSEN, Bari bizantino: profilo di un capoluogo di provincia (secoli IX–XI), in: Spazio, società, potere nell'Italia dei comuni, a cura di G. Rosetti. Neapel 1986, 195–227; zur Küstenschifffahrt nordwestwärts vgl. A. R. STAFFA, Abruzzo: strutture portuali e assetto del litorale fra antichità ed altomedioevo, in: Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana, a cura di C. Zaccaria (*Antichità Alto Adriatiche* 46). Trieste–Roma 2001, 343–413.

<sup>156</sup> V. VON FALKENHAUSEN, Réseaux routiers 713–719; DIES., Städte im byzantinischen Italien 441–445; KISLINGER, Reisen und Verkehrswege 246–249. McCORMICK, Origins of the European Economy 953 (Nr. 660); J.H. PRYOR, The Voyages of Saewulf, in: Peregrinationes tres. Saewulf, John of Würzburg, Theodoricus, ed. R.B.C. Huygens (*CCCM* 139). Turnholt 1994, 35–57, hier 36 (zu Details s. den Anhang A). P. ARTHUR, Economic Expansion in Byzantine Apulia, in: Histoire et culture dans l'Italie byzantine. Acquis et nouvelles recherches (*Collection de l'école française de Rome* 363). Rom 2006, 389–405.

<sup>157</sup> LEWICKI, Les voies maritimes de la méditerranée dans le haut moyen âge d'après les sources arabes 439–469; 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 (*Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo* XXV). Spoleto 1978, 503–546.

<sup>158</sup> McCORMICK, Origins of the European Economy 172. Vgl. Anm. 109 zum hl. Bernhard.

<sup>159</sup> McCORMICK, Origins of the European Economy 954 (Nr. 670); M. BALARD, Amalfi et Byzance (X<sup>e</sup>–XII<sup>e</sup> siècles). *TM* 6 (1976) 85–95; A.O. CITARELLA, Merchants, Markets and Merchandise in Southern Italy in the High Middle Ages, in: Mercati e mercanti nell'Alto Medioevo: l'area euroasiatica e l'area mediterranea (*Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo* XL). Spoleto 1993, 239–284, v. a. 273–282; B. KREUTZ, Ships, Shipping and the Implications of Change in the Early Medieval Mediterranean. *Viator* 7 (1976) 79–109, hier 93; DIES., Before the Normans 75–93; T. LOUGGES, Αμόλφη, η πρώτη ναυτική δύναμη της Ιταλίας, in: Οι ναυτικές πολιτείες της Ιταλίας. Amalphe, Piza, Genoua, Benetia kai e anatolike mesogeios, ed. N.G. Moschonas. Athen 2008, 27–41; G. SANGERMANO, Amalfi, in: Itinerari e centri urbani nel Mezzogiorno normanno-svevo. Atti delle decime giornate normanno-sveve, Bari 1991, a cura di G. Musca. Bari 1993, 225–248, hier 227, Anm. 9, 228–233.

<sup>160</sup> Chronicon Salernitanum, cap. 110–111 (122–123 WESTERBERGH); Register von Johannes VIII., Nr. 250 (MGH Epist. VII 218–219).

<sup>161</sup> Theophanes Continuatus V 59 (298–299 BEKKER). CHRISTIDES, Conquest of Crete 159–161; KODER – HILD, Hellas und Thessalia 60 und 156 (mit falscher Datierung auf 871); HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 52.



ägäische Route gestört<sup>162</sup>, 901/902 war das westägäische Demetrias an der Reihe<sup>163</sup>, ehe der Vorstoß bis Abydos und die Plünderung von Thessalonike 904 den tragischen Höhepunkt markierte<sup>164</sup>. Eine byzantinische Gegenoperation, ausgehend von Attaleia<sup>165</sup> 911, konnte weder die Ziele in Nordsyrien noch auf Kreta erreichen, endete gar mit einer schweren Niederlage bei Chios<sup>166</sup>, 913 wurde Strobilos von den Arabern attackiert<sup>167</sup>. Erst in den zwanziger Jahren des 10. Jahrhunderts gelang es die Abwehr in der Nordägäis zu stabilisieren und damit diese Gebiet wieder dem kommerziellen Verkehr halbwegs zu öffnen<sup>168</sup>.

Das Erstarren zu Land, das territoriale, bevölkerungsmäßige und daraus produktive Wachstum<sup>169</sup> hat so dann die Ressourcen geliefert, welche auch die Reichsmarine zum roll-back in der Ägäis und weiter östlich befähigten. Anno 956 erlitt Tarsos zur See eine schwere Niederlage<sup>170</sup>. Die Landungsflotte wider Kreta von 961 fand immerhin schon bis Ios ortskundige Lotsen, ein Fortschritt, wenn man noch die tributäre Stellung von Naxos 904 bedenkt. Weiter südlich jedoch lag lange unbefahrenes mare incognitum<sup>171</sup>.

Vier Jahre nach Kreta fiel auch Zypern ganz an Byzanz zurück, mit Kilikien und dem nördlichen Syrien erwarb es wichtige Häfen entlang einer traditionellen Route bis nach Ägypten; weiter im Westen war die Ägäis erneut abgesichert. Bei seiner Rebellion 976 unterband Bardas Skleros den Schiffsverkehr in die Hauptstadt, indem er mit Attaleia und Abydos wichtige Häfen an ebendieser Route B besetzte<sup>172</sup>. Es fehlt jedoch die breite Evidenz, sogar mittelfristig von einem logisch zu erwartenden Aufschwung der eigenen Handelsschifffahrt zu sprechen (zu einer Ausnahme s. unten 166–167) – wenn es einen solchen gegeben hat.

Um die Mitte des 11. Jahrhunderts erlebten die Gewerbetreibenden in Konstantinopel einen sozialen Aufstieg, sogar zum Senat erlangten sie zeitweise Zugang<sup>173</sup>, die Reeder und Händler zur See standen dabei aber im Abseits<sup>174</sup>. Kekaumenos, unbestritten ein konservativer Vertreter des Großgrundbesitzes in der Provinz, ist durchaus an neuen Einkommensquellen aus der Landwirtschaft interessiert. Er empfiehlt etwa gesteigerten Weinanbau, bei persönlicher Abstinenz<sup>175</sup>. Die Kriegsflotte ist für Kekaumenos der Stolz des Reiches, sie sei stetig in bestem Zustand zu halten, ihrem Einsatz beim kommerziellen Transport von Wein und anderen Lebensmitteln (was offenbar in friedlichen Zeiten aus Gewinnstreben der Kommandanten praktiziert wurde) lehnt er aber ab<sup>176</sup>.

Solcher Seehandel fand weiterhin statt, denn andernfalls hätte Michael Choniates in Athen nicht neidisch auf das hauptstädtische Angebot blicken können, wo die Weine aus Euböa, Chios und Rhodos zusammen-

<sup>162</sup> MILES, Byzantium and the Arabs 8 mit Anm. 33–35. Theophanes Continuatus VI 18 (365 BEKKER).

<sup>163</sup> Theophanes Continuatus VI 16 (364 BEKKER). Ioannes Kameniates, cap. 14 (15 BÖHLIG). Ein dorthin aus Italien über Methone fahrendes Handelsschiff wurde ca. 897 von arabischen Freibeutern aufgebracht: Vita des Blasios von Amorion. *AASS* Nov. IV 666. Allgem. zum Ort s. O. KARAGIORGIU, Demetrias and Thebes: the fortunes and misfortunes of two Thessalian port cities in late antiquity, in: *Recent Research in Late-Antique Urbanism*, ed. L. Lavan (*Journal of Roman Archaeology, supplementary series* 42). Portsmouth, Rhode Island 2001, 182–215, hier 203–211.

<sup>164</sup> Theophanes Continuatus VI 20 (367–368 BEKKER). Ioannes Kameniates, cap. 11–64 (13–55 BÖHLIG).

<sup>165</sup> Der Ausgangspunkt des Unternehmens zeigt gleichwohl die wachsende Bedeutung des Ortes im 10. Jh.: M. GEROLYMATOU, Παρατηρήσεις για το μικρασιατικό εμπόριο τον 11<sup>ο</sup> αιώνα, in: *The Empire in Crisis (?)*. Byzantium in the 11th Century (1025–1081), ed. V.L. Vlyssidou. Athen 2003, 191–200, hier 192–194; EADEM, agores 125–126; OIKONOMIDES, marchand byzantin 654–655. Zu Seleukeia als Einfuhrhafen für Seidenstoffe s. Eparchenbuch 5.1 (94 KODER).

<sup>166</sup> MALAMUT, Iles 112; KODER, Aigaion Pelagos 144.

<sup>167</sup> Theophanes Continuatus VI 9 (388 BEKKER). HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 54.

<sup>168</sup> Theophanes Continuatus VI 14 (405 BEKKER).

<sup>169</sup> A. HARVEY, *Economic Expansion in the Byzantine Empire, 900–1200*. Cambridge 1989.

<sup>170</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien 57.

<sup>171</sup> Ioannes Kameniates, cap. 70 (59 BÖHLIG); Michael Attaleiates, *Historia* 163–164 (PÉREZ-MARTÍN).

<sup>172</sup> Leon Diakonos, *Historiai* X 7 (170 HASE). GEROLYMATOU, commerce maritime 74.

<sup>173</sup> Sp. VRYONIS, Byzantine Demokratia and the Guilds in the Eleventh Century. *DOP* 17 (1963) 289–314; DAGRON, Urban Economy 414–416; HENDY, Studies in the Byzantine Monetary Economy 572–580.

<sup>174</sup> Symptomatisch ist die (von Standesdünkel geprägte) Bewertung seitens Michael Psellos, *Chronographie* IV 26 (I 148 IMPELLIZZERI) der merkantilen Seefahrt in spezieller Hinsicht auf den Vater von Michael V., welcher offenbar durch Schiffsreparaturen zu Wohlstand gelangt war. Vgl. HENDY, Studies in the Byzantine Monetary Economy 578, Anm. 106.

<sup>175</sup> Cecaumeno, *Raccomandazioni e consigli di un galantuomo*, a cura di M.D. SPADARO. Alessandria 1998, cap. 117 (166) und 122 (170).

<sup>176</sup> Kekaumenos, *Sovety i rasskazy*, cap. 87 (308–310 LITAVRIN [2003]). Das vom Staat 1037 in der Peloponnes und Hellas aufgekaufte Getreide wurde höchstwahrscheinlich per Schiff ins hungernde Konstantinopel geschafft: Skylitzes 400 (THURN), analog wie bei einer Verknappung unter Romanos II: Theophanes Continuatus VI 13 (479 BEKKER).

strömten<sup>177</sup>. In der Nordägäis gelang es den Athos-Klöstern, gegen kaiserliche Widerstände den Verkauf ihrer Agrarprodukte, primär Wein, auf eigenen (und abgabenbefreiten) Schiffen von Thessalonike bis Ainos, zeitweise sogar nach Konstantinopel auszuweiten<sup>178</sup>. Aus dem schon erwähnten Forschungsbereich der Unterwasserarchäologie (oben 157–158) vermitteln die Wracks von Bozburun (9./10. Jh.)<sup>179</sup> und das gut erforschte von Serce Limani (11. Jh.) nördlich von Rhodos, welches aus dem Raum des Marmara-Meeress stammt<sup>180</sup>, den materiellen Nachweis von Handelsaktivitäten. Indirekt begegnen einem Handelsschiffe, wenn sie zu militärischen Transportzwecken herangezogen werden, so 1190 beim Transport des Kreuzzugsheeres von Friedrich Barbarossa über die Dardanellen<sup>181</sup>.

Entlang der ostägäischen Küste von Adramyttion bis Strobilos wurden 1035 nach einer siegreichen Aktion der Byzantiner arabische Korsaren aus Nordafrika gekreuzigt<sup>182</sup>, die 1032 bereits weiter westlich auf Korfu geplündert hatten<sup>183</sup>. Jüdische Händler aus Attaleia gerieten vor 1028/1030 in Gefangenschaft arabischer (ägyptischer?) Angreifer<sup>184</sup>. Auch die Piraterie und ihre Bekämpfung sind eben ein Indikator für Handel und Verkehrsrouten<sup>185</sup>.

Byzantinische Kaufleute sind jenseits der Reichsgrenzen zumindest in Ägypten präsent (Gewürz- und Textilhandel)<sup>186</sup>, was etliche Geniza-Dokumente bezeugen. Schon zu Zeiten von Leon V. war dies der Fall<sup>187</sup> und ist wiederum aus einem analogen, von Basileios II. 1016 verhängten Embargo zu erschließen<sup>188</sup>. Zu fragen bleibt aber, welchen Anteil an den „Rüm“ insgesamt dort Amalfitaner und Venezianer hatten. Schiffe aus Amalfi sind im 11. Jahrhundert auf Route B zwischen Konstantinopel und Alexandria unterwegs<sup>189</sup>. Das 971 an Venedig (möglicherweise als Teil reichsweiter Maßnahmen<sup>190</sup>) ausgesprochene Verbot, Waffen oder Schiffsbauholz in Saracenorum terra zu exportieren<sup>191</sup>, deutet seine Präsenz ebendort an. Das erste Handelsprivileg 992 untersagte es den Venezianern, auf ihren Schiffen auch Händler aus Bari und Amalfi zu transportieren<sup>192</sup>.

<sup>177</sup> Michael Choniates, Brief 50 (69 KOLOBOU). D. JACOBY, *Les latins dans les villes de Romanie jusqu'en 1261: le versant méditerranéen des Balkans*, in: *Byzance et le monde extérieur. Contacts, relations, échanges*, ed. M. Balard *et alii* (*Byzantina Sorbonensia* 21). Paris 2005, 13–26, hier 16.

<sup>178</sup> C. G. PITSAKIS, *À propos des monastères-armateurs à Byzance: les origines athonites*, in: *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996*. Herausgegeben von E. Chrysos *et alii.* (*Peleus* 4). Mannheim–Möhnesee 1999, 151–164; A. E. LAIOU, *Byzantine Traders and Seafarers*, in: *The Greeks and the Sea*, ed. Sp. Vryonis jr. New Rochelle, NY 1993, 79–96, hier 88; M. ZIVOJINOVIC, *The Trade of Mount Athos Monasteries*. *ZRVI* 29/31 (1991) 101–116, hier 102–109.

<sup>179</sup> VAN DOORNINCK, *Shipwrecks* 902, 905.

<sup>180</sup> BASS – MATTHEWS – STEFFY – VAN DOORNINCK jr., *Serce Limani. An Eleventh – Century Shipwreck I* 4, 386–387, 456–466; VAN DOORNINCK, *Shipwrecks* 903. Vgl. STEFFY, *Wooden Ship Building* 85–91.

<sup>181</sup> Niketas Choniates 412 (VAN DIETEN); *Historia de expeditione Friderici* 64, 71 (CHROUST).

<sup>182</sup> Ioannes Skylitzes, *Synopsis historion* 398 (THURN). W. FELIX, *Byzanz und die islamische Welt im früheren 11. Jahrhundert. Geschichte der politischen Beziehungen von 1001 bis 1055* (*BV* 14). Wien 1981, 203–204. Zur Rolle beider Lokalitäten als Handelsplatz s. LILIE, *Handel und Politik* 146–148 bzw. C. FOSS, *Strobilos and related sites*. *Anatolian Studies* 38 (1988) 147–159, 164–168. Die Gefängennahme von fünf Juden aus Strobilos 1034 bei Bodrum ist in Zusammenhang mit den arabischen Attacken (Skylitzes 396 [THURN]) zu sehen. D. JACOBY, *What do we learn about Byzantine Asia Minor from the documents of the Cairo Geniza?* In: *E byzantine Mikra Asia (60s–120s ai.)*. Athen 1998, 83–95, hier 90.

<sup>183</sup> Skylitzes 385–386 (THURN). FELIX, *Byzanz und die islamische Welt* 202–203.

<sup>184</sup> J. STARR, *The Jews in the Byzantine Empire, 641–1204* (*Texte und Forschungen zur byzantinisch-neugriechischen Philologie* 30). Athen 1939, 186 (Nr. 128), 190–191 (Nr. 132). JACOBY, *Byzantine Asia Minor* 91.

<sup>185</sup> H. AHRWEILER, *Byzance et la mer. La marine de guerre. La politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII<sup>e</sup>–XV<sup>e</sup> siècles*. Paris 1966, 130–134.

<sup>186</sup> JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt* 43–44, 59; PATLAGEAN, *Byzance et les marchés* 613–614. Zu möglichen Grundlagen hierfür s. Ch. WICKHAM, *The Mediterranean around 800: On the Brink of the Second Trade Cycle*. *DOP* 58 (2005) 161–174, wobei ich den zeitlichen Ansatz für zu früh erachte.

<sup>187</sup> Mc.CORMICK, *Origins of the European Economy* 902 (Translatio S. Marci).

<sup>188</sup> F. DÖLGER – A. E. MÜLLER, *Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches*, 1. Teil, 2. Halbband: *Regesten von 867–1025*. München 2003, Nr. 801e.

<sup>189</sup> JACOBY, *Byzantine Asia Minor* 91–94.

<sup>190</sup> S. W. REINERT, *The Muslim presence in Constantinople, 9th–15th centuries. Some preliminary observations*, in: *Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire*, ed. H. Ahrweiler – A. E. Laiou. Washington, D.C. 1998, 136–137.

<sup>191</sup> R. CESSI, *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriore al mille*, II. Padova 1942 (Nachdruck Venedig 1991), 86–91 (Nr. 49). DÖLGER – MÜLLER, *Regesten I/2*, Nr. 735b.

<sup>192</sup> *I trattati con Bisanzio*, a cura di M. Pozzo – G. Ravegnani. Venedig 1993, 23. LILIE, *Handel und Politik* 3–6; VON FALKENHAUSEN, *Bari bizantina* 209–213; D. JACOBY, *Mediterranean Food and Wine for Constantinople: The Long-Distance Trade, Eleventh to*

(Eine derartige Kooperation fand tatsächlich auf amalfitanischen Schiffen statt [über 1073<sup>193</sup> hinaus], so 1112 anlässlich einer Fahrt von Venedig über Korinth nach Halmyros<sup>194</sup>, entsprechend also Route A). Anno 1047 ankerten Schiffe aus al-Rūm und al-Firank im fatimidischen Tripoli<sup>195</sup>, die traditionelle Route wurde demnach (erneut<sup>196</sup>) befahren und von abendländischen und einigen byzantinischen Pilgern genutzt<sup>197</sup>. Konstantin IX. sagte 1055 dem Kalifen Al-Mustansir eine Getreidelieferung per Schiff für Ägypten zu, das von einer Hungersnot betroffen war<sup>198</sup>. Nach 1060 sind Händler aus Konstantinopel, Kreta, Venedig und sogar Genua in Alexandria vertreten<sup>199</sup>.

Im Privileg von 1082<sup>200</sup> erst werden insgesamt die Dimensionen des venezianischen Seehandels deutlich, die insgesamt 28 Häfen plus 4 Binnenzentren sind damals aber nicht willkürlich ausgewählt worden, sondern das Ergebnis von längerfristig gesammelten Erfahrungswerten, wo sich der Handel besonders lohnte. Der östlichste, Laodikeia/Lattakia, war bloß (ab 968<sup>201</sup>) der letzte Hafen unter byzantinischer Kontrolle, aber deswegen doch kein Endpunkt einer Handelsroute. Genuesische Schiffe liefen es 1065 an, aus Jaffa (und zuvor Ägypten?) kommend<sup>202</sup>. Das amalfitanische Hospital im nahen Antiocheia reflektiert wohl die Bedürfnisse von Reisenden und Händlern zu Land und zur See<sup>203</sup>.

Mit dem Aufstieg der Kreuzfahrerstaaten gewannen die italienischen Seemächte in Palästina sodann Stützpunkte unter westlichen Herrschern<sup>204</sup>, deren Potential keine selbst Bedrohung bildete, die vielmehr an sicheren Nachschublinien (von denen ebenso das Pilgerwesen profitierte) höchstes Interesse hatten. Die byzantinischen Seehändler konnten dort hingegen nicht mehr auf die meist guten Beziehungen des Reiches zu den

---

Mid-Fifteenth Century, im vorliegenden Band, hier 129; P. CORSI, Bari e il mare, in: *Itinerari e centri urbani nel Mezzogiorno normanno-svevo. Atti delle decime giornate normanno-sveve, Bari 1991, a cura di G. Musca. Bari 1993, 94, 107; V. VON FALKENHAUSEN, Straßen und Verkehr im byzantinischen Süditalien, 6. bis 11. Jahrhundert, in: Die Welt der europäischen Straßen, hrsg. von Th. Szabó. Köln–Weimar–Wien 2009, 119–137, hier 131, 135 mit Anm. 93.*

<sup>193</sup> Die Zugehörigkeit (ab 1073 bis 1088, wieder ab 1131) zum normannischen Machtbereich mit seiner Gegnerschaft zu Byzanz (Angriffe ab 1081, s. Anm. 214) wird dem Byzanz-Handel von Amalfi sehr abträglich gewesen sein. Gewiß nicht zufällig erhielt Venedig im Privileg von 1082 (dazu Anm. 200) Einkünfte aus amalfitanischen Niederlassungen im Reich. Dazu V. VON FALKENHAUSEN, *Il commercio di Amalfi con Costantinopoli e il Levante nel secolo XII, in: Amalfi, Genova, Pisa e Venezia. Il commercio con Costantinopoli e il vicino Oriente nel secolo XII. A cura di O. Banti. Pisa 1998, 19–38, hier 25–26, 30.*

<sup>194</sup> MOROZZO DELLA ROCA –LOMBARDO, *Documenti I nr. 35.*

<sup>195</sup> JACOBY, *Byzantine trade with Egypt 37. Zur frühen Präsenz amalfitanischer Händler s. Wilhelm von Tyrus, Chronicon XVIII 4 (II 814–815 HUYGENS).*

<sup>196</sup> Zum byzantinisch-fatimidischen Friedensvertrag von 1035 s. FELIX, *Byzanz und die islamische Welt 107, 114.*

<sup>197</sup> D. JACOBY, *Bishop Gunther of Bamberg, Byzantium and Christian Pilgrimage to the Holy Land in the Eleventh Century, in: Zwischen Polis, Provinz und Peripherie. Beiträge zur byzantinischen Geschichte und Kultur. Wiesbaden 2005, 267–285, hier 270–274. A.-M. TALBOT, *Byzantine Pilgrimage to the Holy Land from the Eight to the Fifteenth Century, in: The Sabaite Heritage in the Orthodox Church from the Fifth Century to the Present (Orientalia Lovanensia Analecta 98). Leuven 2001, 97–110. Ein „navis mercatorum“ fährt 1094/95 von der Küste Palästinas nach Bari (Wilhelm von Tyrus, Chronicon I 12 [I 127 HUYGENS]).**

<sup>198</sup> F. DÖLGER, *Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches, 2. Teil: Regesten von 1025–124. Zweite, überarbeitete und verbesserte (sic!) Auflage bearbeitet von P. Wirth. München 1995, Nr. 912. (vgl. Nr. 929a). FELIX, *Byzanz und die islamische Welt 119–120.**

<sup>199</sup> JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt 43–44, 51 (Alaunhandel 1071 von Alexandria über Modon nach Venedig); B.Z. KEDAR, Mercanti genovesi in Alessandria d’Egitto negli anni sessanta del secolo XI, in: *Miscellanea di studi storici, II (Collana storica di fonti e studi 38). Genua 1983, 21–30 (Reprint in DERS., The Franks in the Levant, 11th to 14th Centuries. Aldershot 1993, I). Es stellt sich die Frage, welche Route dorthin die venezianischen Schiffe nahmen: jene – wie etwa späterhin 1122/1124 – entlang der Südküste Kleinasiens? (was die Präsenz von von Attaleia und Tarsos im Privileg von 1082 besser erklären würde).**

<sup>200</sup> Ed. POZZA-RAVEGNANI, *op. cit. 36–45.*

<sup>201</sup> Erst ab diesem Zeitpunkt wird der Hafen auffälligerweise als Zwischenstation auf dem Weg ins Heilige Land erwähnt.

<sup>202</sup> JACOBY, *Bishop Gunther 275, 284. Zur Situation 1097–1102 s. Th.S. ASBRIDGE, The Creation of the Principality of Antioch. Woodbridge 2000, 31–34, 52.*

<sup>203</sup> B. FIGLIUOLO, *Amalfi e il Levante nel Medioevo, in: I comuni italiani nel Regno Crociato di Gerusalemme, a cura di G. Airaldi – B.Z. Kedar (Collana storica di fonti e studi 48). Genua 1986, 571–664, hier 590–593; JACOBY, *Bishop Gunther 282–283* setzt den Beginn italischer Handelsaktivitäten in Palästina um oder nach 1000 an. Da aber westliche Pilger vor ca. 1040 überwiegend zu Land nach Palästina reisten, anzunehmen mangels regelmäßiger Schiffsverbindungen von Westen, könnten die Anfänge erst etwas vor diesem Datum liegen.*

<sup>204</sup> G. PISTARINO, *Genova e il vicino Oriente nell’epoca del Regno Latino di Gerusalemme, in: I comuni italiani nel Regno Crociato di Gerusalemme, a cura di G. Airaldi – B.Z. Kedar (Collana storica di fonti e studi 48). Genua 1986, 57–139; FIGLIUOLO, *Amalfi e il Levante 610, 616–620; VON FALKENHAUSEN, Commercio di Amalfi 36–37.**

Fatimiden bauen<sup>205</sup>. Schlimmer noch, waren auch die Anlaufstationen von Route B an den Küsten West- und Südkleasiens vor 1100 temporär unter seldschukische Herrschaft geraten<sup>206</sup>, sogar die Kontrolle über die südöstliche Propontis drohte dem Reich kurzfristig (ca. 1082–1092) zu entgleiten<sup>207</sup>. Obgleich Byzanz im frühen 12. Jahrhundert die Küstenzone bis hin nach Kilikien zurückgewinnen konnte, fehlte – ausgenommen der Westen Kleasiens – das gesicherte Hinterland. Feindliche Vorstöße gefährdeten daher wiederholt die Hafenorte<sup>208</sup>, der militärische Niedergang von Byzanz im letzten Viertel des 12. Jahrhunderts beendete auch von Ost nach West fortschreitend deren Behauptung<sup>209</sup> und entzog der eigenen Schifffahrt die Handelsorte- und Basen<sup>210</sup> (auch wider die Piraterie<sup>211</sup>) inklusive Zypern (1184/91)<sup>212</sup>.

Im Gegensatz zur arabisch-byzantinischen Konfrontation des 7. bis 10. Jahrhunderts gestaltete sich die im 11. Jahrhundert einsetzende Konkurrenz von Kaiserreich und italischen Seemächten vielschichtig. Servilgeschickte Botmäßigkeit von deren Seite, wechselseitiger Nutzen und offene Aggression folgten aufeinander in einem als gemeinsam empfundenen Raum und Markt. Das östliche Kaiserreich musste dennoch zumeist die Kooperation wählen, denn die Normannen in Süditalien, welche anders als einstens die Langobarden dort, das seemännische Potential des Landes zu nutzen wussten<sup>213</sup>, schufen durch ihre militärische Überlegenheit auf den Haupttrouten wiederholt eine unmittelbare Gefahr für Byzanz. Die Ereignisse von 1081–1085, 1107–1108, 1147–1149 sprechen für sich<sup>214</sup>. Der letzte große Welle normannischer Angriffe von 1185/86 enthüllt mit der

<sup>205</sup> JACOBY, Byzantine Trade with Egypt 37, Anm. 51 (byzantinische Gesandtschaft von 1053). Zur Situation in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts s. D. JACOBY, Diplomacy, Trade, Shipping and Espionage between Byzantium and Egypt in the Twelfth Century, in: Polypleuros Nous. Miscellanea für Peter Schreiner zu seinem 60. Geburtstag (*Byzantinisches Archiv* 19). Leipzig 2000, 83–102. Der zeitgleich beträchtliche Umfang von Lieferungen an Schiffsbauholz und Metallen durch venezianische, genuesische und pisanische Seehändler nach Ägypten (dazu D. JACOBY, The Supply of War Materials to Egypt in the Crusader Period, in: DERS., Commercial Exchange Across the Mediterranean. Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy. Aldershot 2005, II [102–132, hier 105–113]) dürfte der begehrten Waren halber indirekt die Position der byzantinischen Kaufleute in Ägypten beeinträchtigt haben.

<sup>206</sup> Anna Komnene VII 8 (222–226 REINSCH – KAMBYLIS), IX 1 und 3 (258–261 UND 263–265 REINSCH – KAMBYLIS). KODER, Aigaion Pelagos 82; MALAMUT, Iles 116–117.

<sup>207</sup> Die Angaben dazu bei Anna Komnene (etwa III 11, 1–5 [114–116 REINSCH – KAMBYLIS], VI 10, 5–7 [190–191 REINSCH – KAMBYLIS], VI 13, 1–3 [197–198 REINSCH – KAMBYLIS]) bieten durch den zeitlichen Abstand von Geschehen und Niederschrift und die Art, wie bloß kleine Erfolge von Alexios I. glorifiziert werden, ein nicht immer klares und objektives Bild der tatsächlichen Vorgänge.

<sup>208</sup> Anna Komnene XIV 1, 2 (424–425 REINSCH – KAMBYLIS); Niketas Choniates 150, 262 (VAN DIETEN).

<sup>209</sup> HILD – HELLENKEMPER, Kilikien und Isaurien I 67–74. Anno 1192 verlief die seldschukisch-byzantinische Grenze westlich Patara (Gesta regis Henrici II Benedicti abbatis [159 STUBBS]), Attaleia weiter im Osten blieb noch bis 1204/1207 ein isolierter Vorposten (LILIE, Handel und Politik 151–152; HILD – HELLENKEMPER, Lykien und Pamphylien 307–308).

<sup>210</sup> Das Schiff, auf dem der orthodoxe Patriarch Leontios aus Jerusalem 1178 nach Konstantinopel zurückkehrte, war westlicher Herkunft, andernfalls hätte es wohl keines Geleitbriefe durch Saladin wider arabische Korsaren bedurft (Life of Leontios, Patriarch of Jerusalem, cap. 87, 136 [TSOUGARAKIS]). Venezianische Kauffahrer auf Route B sind seit 1095 belegt: MOROZZO DELLA ROCCA – LOMBARDO, Documenti I nr. 24, vgl. nr. 83 (a. 1144, Antiocheia–Rhodos, geplant nach Konstantinopel). Ihre spärliche Präsenz ist aber sodann auf die Westküste oder den Palästinaverkehr über Rhodos beschränkt: *op. cit.* nr. 122 (a. 1156, Konstantinopel–Smyrna), nr. 132 (a. 1158, Konstantinopel – Adramyttion), nr. 213 (a. 1169, Konstantinopel–Adramyttion). Zur genuesischen Präsenz in Attaleia vgl. LILIE, Handel und Politik 150. Die zunehmende Rolle von Kreta als Etappenziel ist durch die unsicheren Zustände an der Südküste Kleasiens mitbedingt.

<sup>211</sup> DÖLGER, Regesten 1612 (a. 1192): Freibeuter aus Genua und Pisa griffen bei Rhodos venezianische Schiffe an, eines davon mit einer Gesandtschaft des Saladin zu Isaak II. an Bord. Zu den Häfen der Amalfitaner und Anconitaner (heute Serce Limani) an der karischen Küste gegenüber Rhodos s. F. HILD, Stadia und Tracheia in Karien, in: Byzantina Mediterranea, hrsg. von K. BELKE *et alii*. Wien 2007, 231–243, hier 238–240. Die Bezeichnung des alten Phoinix nun als Portus Pisanorum legt ebenfalls Zeugnis von westlicher Präsenz ab, s. C. FOSS, The Lycian Coast in the Byzantine Age. *DOP* 48 (1994) 1–52, hier 41–42; GERTWAGEN, Harbours and facilities 112. Wahrscheinlich Piraten westliche Herkunft suchten im 12. Jh. Patmos heim, um sich zu verproviantieren: Vita des Leontios, Patriarch von Jerusalem, cap. 44 (82 TSOUGARAKIS). Zur normannischen Plünderung 1186 s. unten Anm. 217.

<sup>212</sup> Niketas Choniates 290–291 (VAN DIETEN). W. H. RUDT DE COLLENBERG, L'empereur Isaac de Chype et sa fille (1155–1207). *Byz* 38 (1968) 123–179; J. C. CHEYNET, Pouvoir et contestation à Byzance (963–1210) (*Byzantina Sorbonensia* 9). Paris 1990, 116–117.

<sup>213</sup> Zur normannischen Flotte 1084 s. Gaufrédus Malaterra, De rebus gestis Rogerii Calabriae et Siciliae comitis III 40 (81 PONTIERI): „a tota Apulia, Calabria atque Sicilia apud Ydrontum conflatis“. CORSI, Bari e il mare 98.

<sup>214</sup> G. A. LOUD, Th Age of Robert Guiscard: Southern Italy and the Norman Conquest. London 2000, 209–223; A. G. C. SAVVIDES, Byzantino–Normannica. The Norman Capture of Italy (to A.D. 1081) and the First Two Invasions in Byzantium (A.D. 1081–1085 and 1107–1108). Leuven–Paris–Dudley 2007. – Zu 1107/08: Anna Komnene, Alexias XII 8–XIII 12 (378–423 REINSCH – KAMBYLIS). W. B. MCQUEEN, Relations between the Normans and Byzantium 1071–1112. *Byz* 56 (1986) 458–467. – Zu 1147–1149: Die normannische Flotte von 1147 lief von Brindisi bzw. Otranto aus und folgte bei ihrem Angriff gegen Korfu, Korinth und Theben den Routen A b) und hierauf a), s. E. KISLINGER, Demenna und die byzantinische Seidenproduktion. *BSI* 54/1 (1993) 43–52, hier

Einnahme Thessalonikes<sup>215</sup>, dem Vorstoß ins Marmarameer<sup>216</sup> und der Seeschlacht vor Zypern<sup>217</sup>, wie die byzantinische Seemacht trotz der diesbezüglichen Bemühungen von Manuel I.<sup>218</sup> auf sich allein gestellt<sup>219</sup> der gegnerischen Marine unterlegen war.

Dennoch trat im Ganzen und über die Jahrzehnte gesehen kein Veröden bei den maritimen Routen ein. Gerade die normanische Eroberung Siziliens 1061–1091 stärkte die Sicherheit auf den christlich frequentierten Routen<sup>220</sup>, die Frequenz nahm zu, der Handel blühte auf, Kreta wurde ins Handels- und Verkehrsnetz integriert<sup>221</sup>. Eine allerdings wesentliche Einschränkung ist hinsichtlich der gegenständlichen Thematik zu treffen. Aus den byzantinischen Verkehrswegen sind vom 11. Jahrhundert an zunehmend solche geworden, an denen das Reich teilhatte, auf denen jedoch Venedig, späterhin assistiert von Pisa und Genua im überregionalen Handel dominierte<sup>222</sup>.

Entsprechend dünn sind die Belege für byzantinische Handelsschiffe aus jener Zeit insgesamt gesät, was unbestreitbar durch die westliche Herkunft und Ausrichtung der Hauptquellen mitverursacht wird. Patriotisch geradezu stehen Byzantinisten in dieser Lage ihren Studienobjekten bei, die ökonomische Geltung doch zu bewahren. „Die Seefahrts- und Handelsprivilegien, die ... der Seerepublik ... zugestanden wurden, ... verhinderten ein Ansteigen der Handelstätigkeit der einheimischen Bevölkerung. ... Kaiser Manuel I. Komnenos war allerdings, als er sich auf den Weg gegen das von den Normannen besetzte Korfu machte (J. 1148), in der Lage, rasch 500 Kriegsschiffe und 1000 Transportschiffe vor Anker gehen zu lassen“.<sup>223</sup> Der stagnierende Seehandel hätte damit mehr Transporter als die angeblich 307 der Kreta-Expedition von 961 aufbringen können<sup>224</sup>,

43–44; K.N. NIEDERAU, Veneto–Byzantinische Analekten zum Byzantinisch–Normannischen Krieg 1147–1158. Aachen 1983; O.-J. SCHMITT, Das Normannenbild im Geschichtswerk des Niketas Choniates. *JÖB* 47 (1997) 157–177; F. CHALANDON, Les Comnène, II: Jean II Comnène (1118–1143) et Manuel I Comnène (1143–1180). Paris 1912 (Nachdruck New York) 349–381.

<sup>215</sup> Eustazio di Tessalonica, La espugnazione di Tessalonica, ed. St. KYRIAKIDES (*Istituto di studi bizantini e neoellenici. Testi* 5). Palermo 1961.

<sup>216</sup> Niketas Choniates 357, 362–363 (VAN DIETEN).

<sup>217</sup> B. LAVAGNINI, I Normanni di Sicilia a Cipro e a Patmo (1186), in: Byzantino–Sicula II. Miscellanea di scritti in memoria di G. Rossi Taibbi. Palermo 1975, 321–334.

<sup>218</sup> LILIE, Handel und Politik 630–632.

<sup>219</sup> Diese Lage hatten der noch nicht sanierten Bruch mit Venedig 1171 und die Gewalt gegen Genuesen und Pisanern 1182 (dazu jeweils unten Anm. 241) herbeigeführt.

<sup>220</sup> PRYOR, Geography, technology, and war 107–108, 110–111. Das weitere Ausgreifen nach Nordafrika unter Roger II. bedrohte sogar die arabische West–Ost–Hauptverbindung, s. D. ABULAFIA, The Norman Kingdom of Africa and the Norman Expeditions to Majorca and the Muslim Mediterranean. *Anglo–Norman Studies* 7 (1985) 26–49 (Reprint in DERS., Italy, Sicily and the Mediterranean, 1100–1400. Aldershot 1987, XII).

<sup>221</sup> MOROZZO DELLA ROCCA – LOMBARDO, Documenti I nr. 33 (a. 1111), nr. 56 (a. 1130, Kreta–Syrien), nr. 149 (a. 1161, Konstantinopel–Kreta–Alexandria). D. JACOBY, Byzantine Crete in the Navigation and Trade Networks of Venice and Genoa, in: Oriente e occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pitarino. Acqui Terme 1997, 517–540, hier 528–530, 539 (Reprint in D. JACOBY, Byzantium, Latin Romania and the Mediterranean. Aldershot 2001, II); DERS., Creta e Venezia nel contesto economico del Mediterraneo orientale sino alla meta del Quattrocento, in: Venezia e Creta, ed. G. Ortalli. Venedig 1998, 73–106, hier 74–76 (Reprint in D. JACOBY, Commercial Exchange Across the Mediterranean. Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy. Aldershot 2005, VII); JACOBY, Mediterranean Food 128, 136. GEROLYMATOU, agores 138–140. Zur genuesischen Präsenz dort (auf dem Weg nach Ägypten) schon 1062 S. SIMONSOHN, The Jews of Sicily, I: 383–1300. Leiden 1997, 314–316.

<sup>222</sup> Aufzählung der Händler nach Herkunft in Timarion, cap. 6 (54–55 ROMANO). LILIE, Handel und Politik 214.

<sup>223</sup> T.G. KOLIAS, Die byzantinische Kriegsmarine. Ihre Bedeutung im Verteidigungssystem von Byzanz, in: Griechenland und das Meer. Herausgegeben von E. Chrysos *et alii* (*Peleus* 4). Mannheim–Möhring 1999, 133–139 (quellenmäßig basierend auf Ioannes Kinnamos, *Aphesis* III 2 [92 MEINEKE]). Dazu vermerkt richtig LILIE, Handel und Politik 629: „... die Zahl des Chronisten ist gewaltig übertrieben. Wenn Byzanz wirklich eine solche Flotte hätte ausrüsten und bemannen können, wäre die Hilfe Venedigs überflüssig gewesen, da Byzanz ohnehin die stärkste Seemacht innerhalb des Mittelmeerraumes gewesen wäre“. Dem Kolias-Zitat inhaltlich ähnliche Aussagen bei LAIOU, Byzantine Traders and Seafarers 87–88, 90; N. OIKONOMIDES, Les marchands qui voyagent, ceux qui ne voyagent pas et la pénurie de textes géographiques byzantins, in: Voyages et voyageurs à Byzance et en Occident du VI<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle, ed. A. Dierkens – J.-M. Sansterre. Genf 2000, 314–315 und schon leicht skurril BROWNING, The City and the Sea (wie Anm. 2) 102, der wider die Meinung von Ungenannten, der byzantinische Fernhandel sei zwischen dem siebten und neunten Jahrhundert praktisch zu einem Ende gekommen, zunächst einwendet: „But arguments from silence are always dangerous“, dann zwei Belege für byzantinische Schiffe auf Westfahrt aus dem späten 14. Jahrhundert bringt und endet mit: „Further examples could be cited, but let these suffice“; immerhin werden 109 drei weitere Beispiele aus dem 14. und 15. Jahrhundert nachgereicht, darunter der (schnell gescheiterte) Flottenbau des Ioannes VI. Kantakuzenos.

<sup>224</sup> Theophanes Continuatus 475 (BEKKER). CHRISTIDIS, Conquest of Crete 173–174.

vergleichbar sind nicht einmal die 402 Frachteinheiten, welche Belisar 533 gegen die Vandalen zur Verfügung hatte<sup>225</sup>. Eine Flotte von 900 Schiffen (laut Anna Komnene, XI 10 [350 REINSCH – KAMBYLIS]), von Pisa 1099 in die Levante geschickt, die den Pisaner Annalen zufolge nur 120 Schiffe umfasste<sup>226</sup>, zeigt exemplarisch, in welchem Maß derartige Angaben im 12. Jahrhundert zu reduzieren sind<sup>227</sup>.

Gleichwohl meine auch ich, der byzantinische Kauffahrer zur See hat überdauert, nicht bloß an Bord „lateinischer“ Schiffe<sup>228</sup>. Er wurde ins zweite Glied verfrachtet, wo er überwiegend regionale Erfordernisse erfüllte und eventuelle Marktnischen zu nutzen wußte. Während das Kreuzfahrerheer 1098 in Antiocheia eingeschlossen war, versorgten es „gratia commerciorum“ griechische Schiffe aus Zypern, Rhodos, Pamphylien, Isaurien und Kilikien<sup>229</sup>. Im August 1102 bestieg der Pilger Saewulf zu Chalkis ein byzantinisches<sup>230</sup> Schiff, welches zunächst Tramphandel in den Kykladen betrieb, dann aus anzunehmen merkantilem Interesse nördöstlich nach Lesbos abschwengte<sup>231</sup> und hierauf die ostägäische Route (B, s. Anhang) über Rhodos und Zypern bis Jaffa befuhr<sup>232</sup>; auf der Heimreise 1103 aus dem heiligen Land wandte sich Saewulf noch nach Konstantinopel, wobei er von Rhodos an erneut ein griechisches Schiff benutzte<sup>233</sup>. Dessen Bezeichnung als „navis minor“ läßt an ein Boot von 500 Modioi aufwärts denken, wie es das Kloster auf Patmos laut kaiserlichen Chrysobull für kommerzielle Zwecke abgabenfrei (an allen Küsten des Reiches und einmal jährlich Konstantinopel) unterhalten durfte<sup>234</sup>. Leontios, Abt des Klosters und späterer Patriarch von Jerusalem, gelangte auf diesem Schiff nach Konstantinopel und plante eine weitere Reise<sup>235</sup>. Um 1130 begegnete er zu Anaplous an den Gestaden des Bosporus einem dort wohnenden Priester, der daneben Seehändler (*thalattemporos*) war und ein Boot besaß. Sein zunächst lokal anmutendes Geschäftsfeld könnte aber aufgrund der Bekanntschaft mit dem Bischof von Tiberias in Galiläa weiter gespannt gewesen sein<sup>236</sup>. Getreide, welches die Kreuzfahrer 1147 in Attaleia käuflich erhielten, wird auf dem Seeweg die vom Hinterland isolierte Stadt erreicht haben<sup>237</sup>; die Weiterreise des

<sup>225</sup> Prokop, *Bellum vandalicum* I 11, 13–15 (I 362 HAURY – WIRTH).

<sup>226</sup> LILIE, *Handel und Politik* 617–619.

<sup>227</sup> Selbst Lilie, der üblicherweise die byzantinische Seegelung sehr nüchtern beurteilt, zieht die wenigen Zeugnisse für byzantinischen Fernhandel der Zeit in *Handel und Politik* 287, 290 etwas unkritisch heran. Korrekturen dazu bei G. PRINZING, *Zur Intensität der byzantinischen Fern-Handelsschifffahrt des 12. Jahrhunderts im Mittelmeer*, in: *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposiums in Frankfurt im Dezember 1996*. Herausgegeben von E. Chrysos *et alii* (*Peleus* 4). Mannheim–Möhnesee 1999, 141–150; s. zu Barcelona und Montpellier auch D. JACOBY, Benjamin of Tudela in Byzantium. *Palaeoslavica* 10/1 (2002) (= *Chrysaï Pylai* I. Essays presented to I. Sevckenko) 182–183. Entgegen PRINZING, *op. cit.* 147 halte ich es allerdings für wahrscheinlich, dass es sich bei den vor dem Inselchen Asteris (SOUSTAL, *Nikopolis und Kephallenia* 117) von den Venezianern angegriffenen Schiffen aus Euböa (Niketas Choniates 86, 71–76 [VAN DIETEN]) doch um Handelsfahrer gehandelt haben könnte da die Distanz zu Korfu und die Örtlichkeit keine dortige Präsenz von Marineeinheiten sinnvoll machen. – Zu den Provinzarsenalen des 12. Jh. s. MALAMUT, *Iles* 603–604.

<sup>228</sup> JACOBY, *Byzantine Trade with Egypt* 72; A. E. LAIOU, *Byzantine Trade with Christians and Muslims and the Crusades*, in: *The Crusades from the Perspective of Byzantium and the Muslim World*, ed. A.E. Laiou – R.P. Mottahedeh. Washington, D.C. 2001, 157–196, hier 157–159; LILIE, *Handel und Politik* 124, 286, Anm. 4. PRINZING, *Intensität* 145–146.

<sup>229</sup> Wilhelm von Tyrus, *Chronicon* VI 29 (I 318 HUYGENS).

<sup>230</sup> Dafür spricht eine Reihe von griechischen Ortsnamen, welche die Reiseschilderung (ed. HUYGENS) wiedergibt und der Routenverlauf im Osten über Zypern. Auffällig ist weiter, dass an Bord – im Gegensatz zum (westlichen) Schiff der Rückreise bis Rhodos anno 1103 (Saewulf 75–76 [HUYGENS]) – keine Furcht vor und reale Bedrohung durch arabische Korsaren bestand, was in den friedlichen (Handels)beziehungen zwischen Byzanz und den Fatimiden begründet sein könnte.

<sup>231</sup> Saewulf 60 (HUYGENS).

<sup>232</sup> Saewulf 60–61 (HUYGENS).

<sup>233</sup> Saewulf 76–77 (HUYGENS). Zu Details über die dabei befahrenen Route B s. den Anhang.

<sup>234</sup> E. VRANOUSI, *Βυζαντινά έγγραφα της μονής Πάτμου*, I. Athen 1990, Nr. 7 (a. 1088) und 8. Ein weiteres Chrysobull von 1186 erlaubte dann drei solcher Schiffe (*op. cit.*, Nr. 9), was 1195 auf ein Schiff von 1500 Modioi umgelegt wurde (M. NYSTAZOPOULOU-PELEKIDOU, *Βυζαντινά έγγραφα της μονής Πάτμου*, II. Athen 1980, Nr. 56), wozu 1197 weitere 500 Modioi kamen (VRANOUSI, *Έγγραφα* I, Nr. 11); 1203 schließlich wird ein Schiff von 2000 Modioi registriert. (NYSTAZOPOULOU-PELEKIDOU, *Έγγραφα* II, Nr. 60). M. NYSTAZOPOULOU-PELEKIDOU, *Τα πλοία της μονής Πάτμου*, in: *Praktika. E mone Ag. Ioannou tou Theologou, 900 chronia historikes martyrias* (1088–1988). Athen 1989, 93–114. PITSAKIS, *monastères-armateurs* 161 mit Anm. 53; MALAMUT, *Iles* II 448–453. *The Life of Leontios, Patriarch of Jerusalem* cap. 44 (82 TSOUGARAKIS): Piraten setzen *ten naun tes mones* in Brand.

<sup>235</sup> *Life of Leontios, Patriarch of Jerusalem* cap. 55, 58–59 (94, 98–100 TSOUGARAKIS). Unterwegs „von Ort zu Ort“ trifft Leontios in Phokaia auffälligerweise den aus Amalfi stammenden (Händler?) Maurus (cap. 56 [96 TSOUGARAKIS]).

<sup>236</sup> *Life of Leontios, Patriarch of Jerusalem* cap. 12–13 (46 TSOUGARAKIS).

<sup>237</sup> Wilhelm von Tyrus XVI 26 (II 753–754 HUYGENS).

Heeres 1148 zur See küstennah zwischen Kilikien und Zypern nach Antiocheia war zumindest partiell mit dem regional aufzutreibendem Schiffsraum zu bewerkstelligen<sup>238</sup>.

Ergänzend zu solch direkten Belegen, treten auch andere Überlegungen: Wen attackierte die venezianische Flotte, die 1124/1125 temporär Rhodos und Chios besetzte, Kos, Samos, Lesbos plünderte<sup>239</sup>, bloß die Inseln oder ebenso die Handelsschifffahrt entlang der ostägäischen Route<sup>240</sup>? Wie hätte die Versorgung reichsweit funktioniert, als nach 1171 zuerst Venezianer, dann ab 1182 auch Pisaner und Genuesen temporär das ergiebige Feld räumen mussten<sup>241</sup>? Im Zuge seiner Erhebung gelang es Alexios Branas 1187, Getreidelieferungen über See nach Konstantinopel zu unterbinden<sup>242</sup>. Kalomodios kam gegen Ende des 12. Jahrhunderts zu Reichtum, indem er Fernhandelsaktivitäten finanzierte<sup>243</sup>. Es ist durchaus möglich, dass griechische Schiffe die praktische Umsetzung übernahmen.

Just aus dem Zeitraum bis 1185 stammt eine Maßnahme, die sogar Niketas Choniates an Andronikos I. zu loben weiß. Der Kaiser ging nämlich energisch gegen die Strandräuberei vor. Küstenbewohner hatten zuvor Schiffe mit fehlweisenden Leuchttürmen auf Klippen oder Untiefen gelockt, um sich dann an der Fracht zu bedienen<sup>244</sup>. Es ist zunächst auffällig, welche Dimensionen diese Freibeuterei offenbar hatte annehmen können. Zwei weitere Fakten werden aus dem Geschehen evident. Zum einen verliefen die Handelsrouten grosso modo unverändert entlang der Küsten, zum anderen bestand die Kontrolle des byzantinischen Staates über einen weiten Seeraum fort oder ließ sich, wiederherstellen, wenngleich bereits mühsam.

Unter Isaak II. Angelos (1185–1195) scheiterte die letzte große Marineaktion gegen das abtrünnige Zypern<sup>245</sup>, reaktiv bröckelte die Reichseinheit von den Rändern her schneller ab; die Unsicherheit zur See ist bezeichnend für den Gesamtvorgang. Anno 1186 operierte eine normannische Flotte in der südöstlichen Ägäis<sup>246</sup>, Kephallonia, Zakynthos und Ithaka gerieten hierauf dauerhaft unter westliche Herrschaft<sup>247</sup>, 1199 etablierte sich ein genuesischer Pirat, Leo Vetrone, auf Korfu<sup>248</sup> und schon 1193/94 waren es Pisaner, welche griechische Schiffe in den Dardanellen angriffen<sup>249</sup>. Im Jahr 1192 war gemeinsam mit Gesandten von Isaak II. eine Gruppe byzantinischer Händler nach Ägypten gelangt; bezeichnenderweise reiste die gesamte Delegation und die Gegengesandtschaft auf einem venezianischen Schiff und wurde auf der Heimfahrt von genuesischen Piraten angegriffen<sup>250</sup>.

<sup>238</sup> HELLENKEMPER – HILD, Lykien und Pamphylien 286.

<sup>239</sup> MALAMUT, Iles 119; LILIE, Handel und Politik 118–119, 125–126, 372–373; J. RILEY-SMITH, The Venetian Crusade of 1122–1124, in: G. Airdi – B. Kedar, I comuni italiani nel regno di Gerusalemme (*Collana storica di fonti e studi* 48). Genua 1986, 337–350. Chios und Lesbos waren auch 1172 Ziel der venezianischen Vergeltungsangriffe: LILIE, *op. cit.* 630–631.

<sup>240</sup> Bei der Rückkehr der Flotte wurde zudem noch Methone an der Westroute angegriffen, 1126 war Kephallonia das Angriffsziel (Andrea Dandolo, *Cronica per extensum descripta* 235–236 [PASTORELLO]), welches schon die Pisaner 1099 geplündert hatten, s. oben Anm. 41. MALAMUT, Iles 119. LILIE, Handel und Politik 118–119, 192, 201, 372–373, 624.

<sup>241</sup> D.M. NICOL, Byzantium and Venice. A study in diplomatic and cultural relations. Cambridge 1988, 97–100; Th. M. MADDEN, Venice's Hostage Crisis: Dipomatic Efforts to Secure Peace with Byzantium between 1171 and 1184, in: *Medieval and Renaissance Venice*, ed. E. E. Kittell – Th. F. Madden. Urbana–Chicago 1999, 96–108. – Niketas Choniates 250–251 (VAN DIETEN); Wilhelm von Tyrus XXII 11–14 (II 1020–1025 HUYGENS). C.M. BRAND, Byzantium confronts the West, 1180–1204. Cambridge, Mass. 1968, 41–43, 325–326.

<sup>242</sup> Niketas Choniates 381 (VAN DIETEN).

<sup>243</sup> Niketas Choniates 523–524 (VAN DIETEN).

<sup>244</sup> Niketas Choniates 326–329 (VAN DIETEN). LAIOU, Byzantine Traders and Seafarers 89–90.

<sup>245</sup> Niketas Choniates 369–370 (VAN DIETEN).

<sup>246</sup> LAVAGNINI, I Normanni di Sicilia a Cipro e a Patmo 325–332.

<sup>247</sup> *Gesta regis Henrici secundi Benedicti abbatis*, ed. W. STUBBS. London 1867, 199. SOUSTAL, Nikopolis und Kephallonia 58, 168, 176, 278–279; A. KIESEWETTER, Megareites di Brindisi, Maio di Monopoli e la signoria sulle isole ionie (1185–1250). *Archivio storico pugliese* 45 (2006) 45–90 (leicht abweichend bereits in *Quarta crociata. Venezia–Bisanzio–Impero Latino. Atti di convegni internazionali, Venedig 2004*, a cura di G. Ortalli – G. Ravegnani – P. Schreiner. Venedig 2006, 317–358).

<sup>248</sup> GERTWAGEN, Harbours and facilities 109 mit Anm. 67; D. M. NICOL, The Despotate of Epiros. Oxford 1957, 9–10.

<sup>249</sup> G. MÜLLER, Documenti sulle relazioni delle città Toscane col oriente cristiano e coi Turchi. Florenz 1879, nr. 41. Die in den Dardanellen hierauf 1194 erforderlichen, aber nur kurzfristig effektiven Abwehrmaßnahmen (LILIE, Handel und Politik 575–576) oder die Aktionen des Genuesen Gafforio/Kaphures (bis 1199), gegen den die kaiserliche Regierung einen anderen Piraten, den Pisaner Stirione, in ihre Dienste nahm (Niketas Choniates 481 [VAN DIETEN]. KODER, Aigaion Pelagos 83; MALAMUT, Iles 123) sind charakteristische Zeichen des byzantinischen Niederganges.

<sup>250</sup> A.E. LAIOU, Exchange and Trade, Seventh–Twelfth Centuries, in: *The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century*, I–III. Ed. A.E. Laiou. Washington, D.C. 2002, II 697–770, hier 750. Ägyptische Gesandtschaften reisten allerdings bereits 1174 und vielleicht schon 1135 auf italischen Schiffen nach Konstantinopel, der größeren Sicherheit unterwegs. JACOBY, Byzantine Trade with Egypt 57, 71 und DERS., Diplomacy 84–93, 101.

1204 besiegelte das Ende für die byzantinische Seegelung. Mit Konstantinopel fielen den Siegern angeblich nur mehr 20 Marineeinheiten in den Häfen der Stadt in die Hände, die dort vor Anker lagen<sup>251</sup>. Die Romania war fortan bis 1453 nur mehr partiell byzantinisch, dem sogar gestärkten Handelsimperium von Venedig stand eine zersplitterte, zum Teil im eigenen Bestand bedrohte Welt von Kleinstaaten gegenüber; an verkehrspolitisch wichtigen und/oder ökonomisch profitablen Orten übernahm Venedig sogar die Territorialhoheit. Das sind altbekannte Tatsachen, die keiner nochmaligen Dokumentation bedürfen, was ebenso für den nicht unklugen Schritt von Michael VIII. gilt, 1259 zusätzlich noch Genua ins Boot zu holen. Ein venezianisches Handelsmonopol wurde vermieden, der Palaiologenstaat konnte hoffen, vorerst das Zünglein an der Waage zu spielen und künftig vielleicht erneut mehr.

Das maritime Forfait des Andronikos II. ließ es nicht dazu kommen<sup>252</sup>; die regionalen Außenposten von Venedig und Genua gewannen an Gewicht und modifizierten die Seeverkehrswege. Was Halmyros<sup>253</sup> bereits im 12. Jahrhundert ansatzweise gewesen war (und noch früher Trapezunt<sup>254</sup>), trat jetzt mehrfach ein: Pera, Euripos, Clarentza oder die kretischen Häfen entwickelten sich zu Umschlagplätzen und Knotenpunkten („Hubs“), welche das Routennetz zusätzlich strukturierten, aber Konstantinopel nach der politischen nun auch seine Zentralstellung in Handel und Verkehr nahmen.

Für den ohnehin, wie bereits ausgeführt, auf die zweite Ebene verdrängten Seehandel der Byzantiner bot das sogar die Chance, als Juniorpartner gewissermaßen an solch regionalen Verbindungen teilzuhaben, sie unter günstigen Umständen sogar eigenständig zu gestalten<sup>255</sup>. Monembasia und seine kleinasiatische Kolonie zu Pegai zeigen allerdings auch seine Grenzen auf. Von Pegai an der Südseite des Marmarameeres nach Rhaidestos oder Selymbria an der Gegenküste, allenfalls bis nach Ainos, dazu etwa Fracht aus dem „unteren Meer“ (Ägäis), anzunehmen primär Wein aus Monembasia selbst, dies sind die einheimischen Dimensionen im 14. Jahrhundert<sup>256</sup>. Die einstigen Seerouten des Reiches bestehen fort, sie sind jedoch bereits lange Jahre vor 1453 den Byzantinern entglitten.

<sup>251</sup> Niketas Choniates 540–541 (VAN DIETEN).

<sup>252</sup> A. E. LAIOU, Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronicus II, 1282–1328. Cambridge, Mass. 1972, 74–76.

<sup>253</sup> MOROZZO DELLA ROCCA – LOMBARDO, Documenti I, nr. 172 (a. 1166), nr. 191 (a. 1167), nr. 212, nr. 214–216 (a. 1169), nr. 221–223, nr. 236 (a. 1170), nr. 313 (a. 1171), nr. 392 (a. 1190). Am Ort handelten auch Amalfi und Genua, Pisa besaß sogar ein eigenes Quartier. MÜLLER, Documenti, nr. 3, 18 und 64. S. BORSARI, Pisani a Bisanzio nel XII secolo. *Bollettino storico Pisano* 60 (1991) 59–75; JACOBY, Latins dans les vies de Romanie 16 mit Anm. 20 (Wein aus Halmyros nach Konstantinopel), 18–19 (Genuesen); DERS., Byzantium, the Italian maritime powers 694–696; DERS., Benjamin of Tudela 181; GEROLYMATOU, agores 155–157. Es ist gewiß kein Zufall, daß Halmyros 1157 und wiederum 1171/72 Ziel eines normannischen bzw. venezianischen Angriffes war: Dandolo, *Cronica* 251–252 (PASTORELLO). LILIE, Handel und Politik 188–190, 629, 631.

<sup>254</sup> R. S. LOPEZ, Silk industry in the Byzantine Empire. *Speculum* 20 (1945) 29–30; BRANDES, Städte Kleinasien 129–131; Sp. VRYONIS, The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Century. Berkeley–London–Los Angeles 1971, 15–16.

<sup>255</sup> D. JACOBY, Changing Economic Patterns in Latin Romania. The Impact of the West, in: The Crusades from the Perspective of Byzantium and the Muslim World, ed. A. E. Laiou – R. P. Mottahedeh. Washington, D.C. 2001, 197–233, hier 229–232 (Reprint in DERS., Commercial Exchange Across the Mediterranean. Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy. Aldershot 2005, IX). K.-P. MATSCHKE, Belege und Beobachtungen zur griechischen Bevölkerung von Rhodos unter der Herrschaft der Johanniter, in: Byzantina Mediterranea, hrsg. von K. Belke *et alii*. Wien 2007, 445–458. Vgl. LAIOU, Byzantine Traders and Seafarers 91–92.

<sup>256</sup> P. SCHREINER, Ein Prostagma Andronikos III. für die Monembasioten in Pegai (1328) und das gefälschte Chrysobull Andronikos II. für die Monembasioten im byzantinischen Reich. *JÖB* 27 (1978) 203–228; E. KISLINGER, Die zweite Privilegirkunde für die Pegai-Monembasioten – eine Fälschung? *JÖB* 53 (2003) 205–227. Monembasios oinos – Monobas(i)a – Malvasia, epimeleia E. Anagnostakes (= *Oinon istoro* 5). Athen 2008. – Die Außenbesitzungen des Pantokrator-Klosters lassen ein vergleichbares Regional-Handelsnetz bereits im 12. Jahrhundert erkennen: Häuser und Herbergen in Rhaidestos (Typikon 1455–1457 [GAUTIER]. KÜLZER, Ostthrakien 607–613); Besitz in Panion (Typikon 1465–1466 [117 GAUTIER]. KÜLZER, Ostthrakien 562–565), das jüdische Quartier in Koila (Typikon 1485–1486 [119 GAUTIER]. KÜLZER, Ostthrakien 458–459), Besitz und Handelsrechte in Madytos (Typikon 1469, 1487 [117, 119 GAUTIER]. KÜLZER, Ostthrakien 501–504); das Dorf Phlorion mit Landungsstegen (Typikon 1562–1563 [123 GAUTIER]. KÜLZER, Ostthrakien 589). Zu den im 14. Jahrhundert gegenüber früheren Saecula (oben 170 zum Athos und Patmos) bescheidenen Seehandelsaktivitäten des Athanasios-Klosters etwa s. G. MAKRIS, Studien zur spätyzantinischen Schifffahrt (*Collana storica di fonti e studi* 52). Genua 1988, 268–270 und E. MITSIOU, Das Doppelkloster des Patriarchen Athanasios I. in Konstantinopel: Historisch-prosopographische und wirtschaftliche Beobachtungen. *JÖB* 58 (2008) 87–106, hier 105–106. Allg. zu regionalen „shipping zones/systems“ früherer Jahrhunderte s. McCORMICK, Origins of the European Economy 537–547 und Map 20.2 (593) und P. ARNAUD, Diocletian's Price Edict. The prices of seaborne transport and the average duration of maritime travel. *Journal of Roman Archaeology* 20 (2007) 321–336.



## ANHANG

## ROUTE A: KONSTANTINOPEL – WESTÄGÄIS – ITALIEN (ODER UMGEKEHRT)

- 533/Flotte des Belisar:** Konstantinopel–Herakleia–Abydos–Kap Malea–Kainoupolis–Methone–Zakynthos–Catania–(3b) Kaukana auf Sizilien<sup>257</sup>–Malta–Caput vada/Ras Kaboudia (Prokop, *De Bello Vandalico* I 12, 6–8 [I 366 HAURY – WIRTH], I 13, 5–9, 21–22 [I 369–370, 372]), I 14, 4, 11–17 [I 373, 375–376])
- 710/711 Papst Konstantin:** Rom/Portus–Neapel–Syrakus–Rhegion/Reggio Calabria–Crotone–Galipoli–Otranto (Winterpause)–Keos–Konstantinopel (*Liber pontificalis* I 390 [DUCHESNE])<sup>258</sup>
- 723/Hl. Willibald:** Rom (über Land)–Terracina (über Land)–Gaeta–Neapel–Rhegion/Reggio Calabria–Catania–Syrakus–Monembasia–„Choo“/Kea (?) (*Vita Willibaldi episcopi Eichstetensis*, ed. O. HOLDER-EGGER [MGH *Scriptores* XV] 92–93)
- 820 ca./Hl. Gregorios Dekapolites:** Thessalonike (über Land)–Korinth–(b) Rhegion–Rom (G. MAKRI, *Ignatios Diakonos und die Vita des hl. Gregorios Dekapolites. Edition und Kommentar* [Byzantinisches Archiv 17]. Stuttgart–Leipzig 1997, 88)
- 813–840 ca./„Heliodor“:** Catania–Rhegion/Reggio Calabria–Crotone–Otranto–Konstantinopel (A. ACCONCIA LONGO, *La vita di S. Leone vescovo di Catania. RSBN* n.s. 26 [1989] 89–90)
- 881/882 Hl. Elias jun.:** Taormina–Peloponnes bzw. Bothrotos/Butrint–Korfu–Rhegion/Reggio Calabria (*Vita di Sant’Elia il Giovane*, ed. G. ROSSI-TAIBBI. Palermo 1962, cap. 26–30 [38–44])
- 902/03 Hl. Elias jun.:** (Rhegion/Reggio Calabria?)–Erikousabei Korfu–Naupaktos (über Land)–Thessalonike (*Vita di Sant’Elia il Giovane*, ed. G. ROSSI-TAIBBI. Palermo 1962, cap. 67–69 [106–110])
- 968/Liutprand:** Konstantinopel (über Land)–Naupaktos–Offidaris–Mündung/Euenos–Leukas–Korfu–Otranto (*Relatio de legatione Constantinopolitana*, in: *Liudprandi Cremonensis opera omnia*, cura et studio P. CHIESA [CCCM CLVI]. Turnholt 1998, cap. 58–59, 61–62 [213–215])
- 1102/Saewulf:** (2) Monopoli (13. Juli)–Korfu–Kephallonia–(a) Patras–Korinth (9. August) (*Peregrinationes tres. Saewulf, John of Würzburg, Theodoricus*, ed. R. B. C. HUYGENS [CCCM 139]. Turnholt 1994, 59)
- 1159/1163<sup>259</sup>/Benjamin von Tudela:** Otranto–Korfu–Arta–Acheloos–Patras–Krisa/Chryson–Korinth; Besaina<sup>260</sup>–Thessalonike; Christoupolis–Abydos–Konstantinopel (*The Itinerary of Benjamin of Tudela*, ed. and trans. M.N. Adler. London 1907, 15–19; deutsche Übersetzung von R. P. SCHMITZ, *Buch der Reisen* [Judentum und Umwelt 22]. Frankfurt/M.–Bern–New York–Paris 1988, 9–10)

<sup>257</sup> Zur Lage (bei Vendicari) s. E. KISLINGER, *La localizzazione del porto siciliano di Caucana*, in: *Eukosmia. Studi miscellanei per il 75° di Vincenzo Poggi*, SJ. Soveria Mannelli (CZ) 2003, 335–339; konträr P. PELAGATTI, *Caucana. La questione topografica* und R. J. A. WILSON, *Postilla*, beide in: *Di abitato in abitato*, a cura di F. P. Rizzo (*Seia* 8–9). Pisa–Roma 2005, 151–161, 163–167 (für Punta Secca bzw. nahe Modica-Mündung).

<sup>258</sup> Vgl. K.-P. TODT, *Die letzte Papstreise nach Byzanz: Der Besuch Papst Konstantins I. in Konstantinopel im Jahre 711. Zugleich ein Beitrag zur Geschichte der Papstreisen. Zeitschrift für Kirchengeschichte* 113 (2002) 24–50.

<sup>259</sup> Zur Datierung s. JACOBY, *Benjamin von Tudela* 180–182.

<sup>260</sup> KODER – HILD, *Hellas und Thessalien* 134–135.

ROUTE B: KONSTANTINOPEL–OSTÄGÄIS–PALÄSTINA (ODER UMGEKEHRT)

- 6. Jh./Hl. Nikolaos von Sion:** Askalon–Lykien (Phoinix/Finike, Andriake, Tristomon)–Rhodos–Konstantinopel (I. Sevckenko – N. Patterson Sevckenko, *The Life of Saint Nicholas of Sion*. Brookline, Mass. 1984, cap. 6–38 [62–66])
- 724 ca./Hl. Willibald:** Ephesos – Strobilos – Patara – Meloeton – „Mons Gallianorum“ = Kalon Oros/Alanya–Zypern–Tartus (Vita Willibaldi episcopi Eichstetensis, ed. O. HOLDER-EGGER [MGH *Scriptores XV*] 93–94.
- 1102/Saewulf:** Lesbos–Patmos–Leros–Kalymnos–Kos–Simi–Rhodos–„Kakaba“/Kekova adasi–Myra–Insel „Xindacopo“/bei Phoinix/Finike–Zypern–Jaffa (Peregrinationes tres. Saewulf, John of Würzburg, Theodoricus, ed. R. B. C. HUYGENS [CCCM 139]. Turnholt 1994, 60–61)
- 1103/Saewulf:** Jaffa–Akkon–Tyrus–Tartus–Laodikeia–Zypern–St. Symeon bei Antiocheia–Antiocheia am Kragos–Rhodos [Schiffwechsel]–Strobilos–Samos–Chios–Lesbos–Tenedos (Peregrinationes tres. Saewulf, John of Würzburg, Theodoricus, ed. R. B. C. HUYGENS [CCCM 139]. Turnholt 1994, 76–77)
- 1106/Abt Daniel:** Konstantinopel–Herakleia–Kallipolis–Abydos–Tenedos–Lesbos–Chios–Ephesos–Samos–Ikaria–Patmos–Leros–Nisyros–Kos–Rhodos–Patara–Myra–Chelidonia/Gelidonya Burnu–Zypern–Jaffa (Daniil Egumeno. *Itinerario in Terra Santa*. Introduzione, traduzione e note di M. GARZANITI. Rom 1991, 74–81)
- 1126/Bohemund II:** Rhodos–Patara–Antiocheia am Kragos–Seleukeia–Tarsos–Antiocheia (Fulcher von Chartres, *Historia Hierosolymitana III* 57, 3, ed. H. HAGENMEYER. Heidelberg 1913, 807–809)
- 1159/1163/Benjamin von Tudela:** Konstantinopel–Rhaïdestos–Kallipolis–Lesbos–Chios–Samos–Rhodos–Zypern–Korykos (The Itinerary of Benjamin of Tudela, ed. and trans. M.N. Adler. London 1907, 24–26; deutsche Übersetzung von R. P. SCHMITZ, *Buch der Reisen [Judentum und Umwelt 22]*. Frankfurt/M.–Bern–New York–Paris 1988, 12–13)
- 1176/77 Leontios, Patriarch von Jerusalem:** Konstantinopel–Patmos–Rhodos (Winterpause)–Zypern–Akkon (The Life of Leontios, Patriarch of Jerusalem, ed. D. TSOUGARAKIS. Leiden–New York–Köln 1993, cap. 63, 67–68, 80 [104, 110–112, 126])
- 1180/Wilhelm von Tyrus:** Konstantinopel–Tenedos–Lesbos–Chios–Samos–Delos–Rhodos–Zypern–St. Symeon bei Antiocheia (Wilhelm von Tyrus, *Chronicon*, ed. R. B. C. HUYGENS [CCCM 63A]. Turnholt 1986, XXII 4 (II 1009–1010))
- 1191/Philipp II. von Frankreich:** Tyrus–Tripolis–St. Symeon bei Antiocheia–„Bunel“/Port Bonel–„Salef“/Kalykadnos bei Seleukeia–„Stamere“/Anemurion–Antiocheia am Kragos–Attaleia–„mons Siredone“/Chelidonia/Gelidonya Burnu–Portus Pisanorum/Phoinix potamos/Finike–„Stamirre“/Myra–„insula de Yse“/Megiste/Kastellorizon–Patara–Rhodos (Gesta regis Henrici II Benedicti abbatis, ed. W. STUBBS. London 1867, II 193–198)