

Byzantina Symmeikta

Vol 15 (2002)

SYMMEIKTA 15



Die Rückreise des Johannes Eugenikos von dem Ferrara-Konzil und sein Schiffbruch auf den Adria im Jahre 1438

I. DIMITROUKAS

doi: [10.12681/byzsym.898](https://doi.org/10.12681/byzsym.898)

Copyright © 2014, I. DIMITROUKAS



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

To cite this article:

DIMITROUKAS, I. (2008). Die Rückreise des Johannes Eugenikos von dem Ferrara-Konzil und sein Schiffbruch auf den Adria im Jahre 1438. *Byzantina Symmeikta*, 15, 229–245. <https://doi.org/10.12681/byzsym.898>

I. DIMITRUKAS

DIE RÜCKREISE DES JOHANNES EUGENIKOS VON DEM FERRARA-KONZIL UND SEIN SCHIFFBRUCH AUF DER ADRIA IM JAHRE 1438

Die sog. Dankrede des Johannes Eugenikos¹ für die überstandene Seefahrt auf der Adria anno 1438 ist in der Handschrift Cod. Paris. Gr. 2075, fol. 244 bis 281v, überliefert, die aus seiner Hand stammt. Die Handschrift stellte der Nomophylax während seiner zweiten Fahrt nach Griechenland (1439), aus unfertigen, in Ancona aufgezeichneten² Notizen (ἐκ τοῦ αὐτοσχεδίου) fertig. Dieses αὐτοσχέδιον ist im Cod. Urbin. Gr. 95, fol. 265 seq., erhalten. Literarisch gehört die Dankrede zu den Ekphraseis, einer der charakteristischen Erscheinungen der byzantinischen Literatur³. Ein guter Teil der Rede darf gewissermaßen auch als eine recht detaillierte und lebendige Reisebeschreibung⁴ angesehen werden, sieht man von den langen Gebe-

1. Τοῦ Νομοφύλακος Ἰωάννου τοῦ Εὐγενικοῦ λόγος διαλαμβάνων τὸ κατ' αὐτὸν ἐξαίσιον παρὰ θεοῦ θαῦμα τῆς τοῦ ἐν θαλάσῃ πικροῦ θανάτου ἀπαλλαγῆς ἀκριβῶς πάντη τε καὶ ἀψευδῶς καὶ εὐχαριστήριος ἐν μέρει. Der Text ist von S. P. LAMPROS, *Παλαιολογία καὶ Πελοποννησιακά* I, Athen 1912, 271-314, ediert. Zur Person und zum Werk des Johannes Eugenikos, vgl. *PLP* I/3, 115ff. (Nr. 6189); C. N. TSIRPANLIS, John Eugenikos and the Council of the Florence, *Byzantion* 48, 1978, 265ff. Verschiedene Aspekte der Reise werden kurz kommentiert von G. MAKRIS, *Studien zur spätbyzantinischen Schifffahrt*. Saggio introduttivo di S. Origone e P. Schreiner, Genova 1988 [Collana storica di Fonti e Studi 52], 150, 229f., 242, 270.

2. Λόγος, 310.22: ὅπη (sc. ἐν τῇ τοῦ Ἀγκῶνος πόλει) καὶ τότε συγγέγραπται.

3. Vgl. H. HUNGER, *Die hochsprachliche profane Literatur der Byzantiner* I, München 1978, 170-188; A. HOHLWEG, Ekphrasis, *Reallexikon der byzantinischen Kunst* II, 33-75.

4. Vgl. S. PÉTRIDÈS, Les œuvres de Jean Eugenikos, *ÉO* 13, 1910, 281, der kurz die Rede unter dem Titel *Récit de voyage* darstellt. Das literarische Genus der Reisebeschreibung erwies sich in Byzanz als sehr wenig produktiv, so daß P. Charanis, *Travelers as a Source for the Societies of the Middle East: 900-1600*, in Angeliki E. LAÏOY-THOMADAKIS (ed.), *Charanis Studies*, New Brunswick-New Jersey 1980, 287, feststellt, daß *the genre is largely absent from Byzantine literature*, oder, wie es P. SCHREINER,

ten und der üblichen Rhetorik ab. Der realienkundlich besonders reiche Text⁵ liefert wichtige Aussagen vor allem zu Schifffahrt und zu Verkehrsrouten auf der Adria in der ersten Hälfte des 15. Jh.s. Aus diesem Grunde sollen die genannten Aspekte der Reiseschilderung, die bisher nur zum Teil recherchiert worden ist, im folgenden einer eingehenden Besprechung unterzogen werden.

Reisen, Reisebeschreibungen, B. Byzanz, *Lexikon des Mittelalters* 7, 681, formuliert hat, *eine* (der arabischen vergleichbare) *Reiseliteratur besitzt Byzanz nicht*; darüber, s. auch MAKRI, *Schifffahrt*, 221f.; A. KARPOZILOS, *Ταξιδιωτικές περιγραφές και εντυπώσεις σε επιστολογραφικά κείμενα*, in N. Γ. ΜΟΞΧΟΝΑΣ (Hrsg.), *Ἡ ἐπικοινωνία στὸ Βυζάντιο. Πρακτικὰ τοῦ Β' Διεθνoῦς Συμποσίου* (Αθήνα 4-6 Ὀκτωβρίου 1990), Athen 1993, 511ff.

5. Im einzelnen liefert der Text Informationen über Reisekleidung, Religiosität, Aberglauben, Sitten und Unsitten der zur See Reisenden: Johannes sei mit einem groben Mantel (σισύρα), einem langen (ποδήρει) Chiton und noch zwei Kleiderstücken gekleidet gewesen (Λόγος, 290.26-27, 292.23-27). Was die Religiosität betrifft, so ist unter anderem auf die verschiedenen, übelabwehrend fungierenden Enkolpien hinzuweisen, die der fromme Diakon um seinen Hals trug, nämlich ein aus Kristallglas hergestelltes Kreuz mit einem halbkugelförmigen und "goldenen" Bild der Gottemutter sowie mit einer weiteren Halbkugel, die ein Reliquium der hl. Barbara beinhaltete (Λόγος, 300.3-8). Darüber hinaus muß die Ersatzzeremonie beachtet werden, die Johannes, als das Schiff in höchste Gefahr geraten war, anstelle der Eucharistie hielt, da letztere unter den gegebenen Umständen kaum zu vollenden war (Λόγος, 285.5.-33). Diese Zeremonie hieß im byzantinischen Ritus ὑψωσις τῆς Παναγίας (vgl. Pètridès, *Oeuvres*, 281; *Εὐχολόγιον τὸ Μέγα...*, ed. Sp. ZERVOS, 2Athen 1980, 587-590). Im Rahmen dieser Zeremonie legte Johannes zunächst seine Kopfbedeckung ab, dann segnete er ein Brotstück im Namen der Trinität und der Gottesmutter und schließlich verteilte er es an die Passagiere, nachdem er auf die Knieen gefallen war und seine Mitreisenden um Vergebung gebeten hatte. - Der abergläubische Glaube der Reisenden an Omina kommt mehr als einmal im Text zum Ausdruck: menschliches Versagen bzw. ungünstige Wetterbedingungen bei Fahrtantritt werden dabei als unglückbringende bzw. -verheißende Zeichen gedeutet (Λόγος, 278.18-20, 279.27-280.1). Eine uralte Sitte war, daß die Schiffspassagiere sich nach dem Aussteigen aus dem Beiboot umarmten und erleichtert den Boden küßten (Λόγος, 310.3-6); diese Sitte ist auch durch die bekannte Fahrtbeschreibung des Synesios von Kyrene belegt. Schließlich ist die Tatsache zu erwähnen, daß während der Irrfahrt mit dem Beiboot die Leichen der Verstorbenen nicht ins Meer geworfen wurden (Λόγος, 301.32-302.12), wie es im Altertum und im Mittelalter üblich war (nach D. WACHSMUTH, *Πόμπιμος ὁ Δαίμων, Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*, Berlin 1967, 277ff., geht diese Sitte aus der Befürchtung hervor, die Leichen würden sonst sowohl die Natur als auch die Menschen in ihrer Umgebung besudeln); vgl. *Ibn Jobair, Voyages*, übers. und mit Noten versehen v. GAUDEFROY-DEMOBYNES, Paris 1953 [Documents relatifs à l'histoire des Croisades 5], 368: *Während dieser Tage kam das Land überhaupt nicht in Sicht... Die Leichen zweier verstorbener Muslime sowie auch zweier (christlicher) Pilger wurden ins Meer geworfen. Dann starb eine große Zahl (an Christen)...*

Im ersten Teil der Rede (Λόγος, 274.14-278.17), nennt Johannes zunächst die Gründe, aus denen er das Konzil vorzeitig verließ⁶. Die Beulenpest, die immer mehr um sich griff und zahlreiche Verluste vor allem unter den Lateinern und den Russen –sie waren um die Mitte Augusts in Ferrara angekommen– verursachte, während die Griechen im wesentlichen davon verschont blieben (Λόγος, 275.24-30)⁷, den Mangel an Lebensmitteln, an dem die griechische Delegation bereits seit vier Monaten so stark litt (Λόγος, 275.30-276.4)⁸, daß manche Vornehmen samt ihren Dienern die Flucht ergriffen und Johannes selbst für kurze Zeit nach Venedig kam (Λόγος, 276.1-5), den Krieg zwischen den Venezianern und dem Dux von Mailand (Λόγος, 276.5-8)⁹, und schließlich die Ablehnung der griechischen Petition mit dem Inhalt, daß beide Delegationen, unabhängig von der Zahl ihrer im Konzil anwesenden Mitglieder, als gleichberechtigte Gruppen dort auftreten sollten (Λόγος, 277.1-11)¹⁰. Der enttäuschte Johannes, der vom sich hinziehenden Konzil nichts Positives mehr für die griechische Seite erwartete, wandte sich an den Kaiser mit der Bitte um die Erteilung einer Genehmigung zum Abreisen; diese wurde dem Diakon heimlich gewährt, „damit nicht auch die übrigen Prälaten einen Antrag mit dem gleichen Inhalt stellen könnten“ (Λόγος, 276.11-30).

Umstritten ist in der Forschung, an welchem Tag Johannes die Rückreise antrat. In der Dankrede steht, daß er zwar am 14. September (Kreuzerhöhungstag) die

6. Ins Englische übertragen findet sich der Auszug in J. GILL, *The Council of Florence*, Cambridge 1959, 127f., Anm. 3.

7. Vgl. GILL, *Konstanz und Basel-Florenz*, Mainz 1967 [Geschichte der ökumenischen Konzilien IX], 270: ... *doch der Papst und die Griechen ... harften aus und blieben glücklicherweise vor allem verschont*. V. LAURENT, *Les 'Mémoires' du Grand Ecclésiarche de l' Église de Constantinople Sylvestre Syropoulos sur le concile de Florence (1438-1439)*, Rom 1971 [Concilium Florentinum. Documenta et Scriptores, Series B. Vol. IX], VI, 7, S. 298ff. und Anm. 1., betont, die Seuche habe vom Anfang Juli an bis zum Oktober dieses Jahres gewütet.

8. Syropoulos, *Mémoires* VI.2; V.18; VI.6 (LAURENT, 296.1-2, 272.20-23, 298.16-18), bestätigt die Information des Johannes, die Griechen hätten seit vier Monaten aus eigenen Geldmitteln leben müssen, indem er genau angibt, die zweite und letzte, 689 Florine betragende Unterhaltskostenzahlung sei schon am 12. Mai, d.h. vier ganze Monate zuvor, geleistet worden.

9. Dabei handelte es sich um den 3. Lombardischen bzw. Mailändischen oder Kontinentalen Krieg (Anfang 1437– 20. November 1441), in dessen Verlauf Venedig Cremona und Bergamo erobern konnte; vgl. H. KRETSCHMAYR, *Geschichte von Venedig*, Gotha 1920 (Nachdruck: Aalen 1964), Bd. 2, 345-348, 632 (Anm.); Fr. THIRIET, *La Romanie vénitienne au Moyen Age. La développement et l' exploitation du domain colonial vénitien (XIIe-XVe siècles)*, Paris 1959, 373f.; Fr. C. LANE, *Venise. Une république maritime*, franz. Übers. v. Y. Bourdoiseau– M. Ymonet, Paris 1985, 310ff.

10. Vgl. GILL, *Florence*, 129.

Lizenz zum Ausreisen (*ἐλευθερίαν*) ausgehändigt bekam, doch erst *ἐς τὴν ἐπιγενομένην πέμπτην [ἐπὶ δεκάτῃ]*¹¹ *μηνὸς μεσοῦντος*, d. h. am 15. September, (genau) in der Mitte des Monats, aufbrechen konnte¹². Ergänzend berichtet Syropulos, was sich am 14. September zugetragen habe. Eine Reiselizenz (*ἐνδοσις*)¹³ sei nicht nur Johannes, sondern auch Antonios, dem Bischof von Herakleia, erteilt worden, doch der Kaiser habe kurz darauf, überzeugt durch die Argumente des Bischofs von Nikaia, diese zwei Prälaten und Markos Eugenikos, der ohne Lizenz die Reise mitmachte (angeblich wollte er seinem Bruder das Geleit geben), durch berittene Gesandte (sein zweiter Mesazon Laskaris und Syropulos selbst) aus der Poburg Francolino zurückholen lassen¹⁴. Allem Anschein nach gaben sich der Kaiser und der Patriarch mit dem Verbleiben der beiden Bischöfe in Ferrara zufrieden, und so durfte Johannes am nächsten Tag erneut abreisen. Aus beiden Quellen ergibt sich also, daß Johannes tatsächlich zweimal aufbrach., das erste Mal am 14. September gemeinsam mit den beiden Bischöfen, das zweite am 15. September ohne seinen lieben Bruder, was er im Text sehr bedauert¹⁵.

Die Reise begann als Fahrt auf dem Heridanos (Po), genauer auf seinem ungefähr 100 km langen Flußarm Po della Maestra oder Po di Venezia¹⁶. Während der viertägigen Flußfahrt bekam Johannes die venezianische Kriegsflotte zu sehen, als sie flußabwärts gegen den Markgrafen von Mantua, Philippo-Maria Visconti, einen

11. Diese Ergänzung geht sowohl aus dem darauffolgendem *μηνὸς μεσοῦντος* als auch vom ähnlich konstruierten Ausdruck *τετάρτῃ ἐπὶ δεκάτῃ τοῦ Σεπτεμβρίου μηνὸς* einwandfrei hervor.

12. Unrichtig meint GILL, *Florence*, 130, Anm. 1, Johannes habe am 18. September das Konzil verlassen; der Irrtum entstand offensichtlich dadurch, daß dieser Autor das Wort *πέμπτῃ* nicht als Monats-, sondern als Wochentag auffaßte, und folglich die Abreise des Johannes auf den ersten Donnerstag nach dem 14. September (Kreuzerhöhungsfeier) festlegte, der in jenem Jahr auf einen Sonntag fiel.

13. Die Lizenz zum Ausreisen heißt bei Johannes Eugenikos *ἐλευθερία*, bei Syropulos, *Mémoires* VI.16 (LAURENT, 306.36), *ἐνδοσις*, während die Urkunde an sich die Bezeichnung (*kaiserliche*) *Bulle* trug; sie wurde von Iagaris, dem zweiten *μεσάζων* des Kaisers, ausgestellt und war Voraussetzung für die Ausstellung einer Bulle vom Markgrafen von Ferrara, welche sowohl die Vornehmen als auch die Armen und die Pilger selbst, die sich in seinem Territorium befanden, zum Durch- und Ausreisen berechnete.

14. Syropoulos, *Mémoires* VI.16–17 (LAURENT, 306ff.).

15. Demnach ist die Ansicht von Laurent, 307, Anm. 1, und Pétridès, *OEUVRES*, 281, daß die Bischöfe und Johannes Ferrara am 14. September verlassen hätten, nur zum Teil richtig; vgl. *PLP*, I/3, 115: *Vor 1437 zum Unionskonzil nach Ferrara, das er 1438–09–15 verließ*.

16. Über die Befahrbarkeit und die Änderungen im Flußbett und im Mündungsgebiet des Flusses durch die Jahrhunderte hinweg, vgl. H. PHILIPP, Padus, in *RE* 36, 2, 2187ff., 2183 (Karte).

Verbündeten des mailändischen Dux, fuhr¹⁷. Wahrscheinlich kam er am 3. Reisetag in Chioggia an, das er auch auf der Hinfahrt nach Ferrara besucht hatte (Λόγος, 277.25–28)¹⁸; nun verwechselt Johannes merkwürdigerweise diese Stadt¹⁹, die am südwestlichen Ende der Lagune, nahe an der Pomündung und ca. 25 km von Venedig entfernt lag²⁰, mit der etruskischen Stadt Clusium (Chiusi). Als Teil der Hauptverbindung zwischen Mitteleuropa und dem Ostmittelmeer wurde dieser wichtiger Wasserweg im Mittelalter von Kaufleuten, Gesandten und anderen Reisenden frequentiert. Die Venezianer nutzten seit dem 8. Jh. die zahlreichen Flüsse und Nebenflüsse Norditaliens kommerziell aus²¹. Auf dem Po zwischen Pavia und Venedig reisten anno 948 oder 949 der Gesandte Liutprand und der aus Mainz stammende Kaufmann Liutfrid²². Etwa um dieselbe Zeit wie Johannes befuhr den Po der aus dem Osten zurückkehrende Spanier Pero Tafur (Ende Mai–Anfang Juni 1438)²³.

In Venedig nahm Johannes im Wirtshaus eines Griechen Quartier; dort vereinigte er sich wieder mit seinen zwei Dienern, die er dann bis zur Schiffsbruchsnacht ständig bei sich hatte. In der Stadt blieb Johannes sieben Tage lang (19.–26. 9). Am 26. 9. bestieg er mit Dienerschaft und Gepäck “ein neugebautes Handelsschiff, das sicherste, größte und beste aller Handelsschiffe”, die im Hafen

17. Diese Flotten bestanden hauptsächlich aus geruderten und mit Schußwaffen ausgerüsteten Flußschiffen, die man Gallionen nannte; vgl. hierzu, Lane, *Venise*, 317.

18. Während der Ferrarareise fuhr Johannes wahrscheinlich mit dem Schiff, mit dem auch die Mönche und das Gepäck des Patriarchen transportiert wurden (4.–7. 3. 1437). Vgl. hierzu, *Syropoulos, Mémoires IV*, 29–30 (LAURENT, 228.3–5, 27).

19. Der Stadtname Chioggia geht wahrscheinlich auf den bei Plinius erwähnten Kanalnamen *Fossae Clodiae* zurück (Vgl. hierzu, LAURENT, 229, Anm. 2). Anlässlich der Fahrt des Patriarchen nach Ferrara spricht *Syropoulos, Mémoires IV.29* (LAURENT, 228.4), von der γλόνιζα. Laurent, ebda., Anm. 2, steht skeptisch der Meinung von R. P. R. Loenertz gegenüber, γλόνιζα sei mit Γκιόνιζα (gräzisierte Form des Stadtnamens Chioggia/Chiozza) identisch.

20. A. DELATTE, *Les portulans Grecs*, Paris 1947, 186.28: ἀπὸ τὴν Κιόρτζα ὡς τὴ Βενετία εἶναι μίλλια ιη´.

21. Vgl. J. FERLUGA, Navigation et Commerce dans l’Adriatique aux VIIe et VIIIe siècle, *BF* 12, 1987 [= *Byzance et Italie. Mélanges M. Fr. Thierry*], 45ff.; Lane, *Venise*, 32ff., Karte, Nr. 8.

22. *Antapodosis*, c. 4, *Die Werke Liutprands von Cremona*, hrsg. v. J. BECKER [Scriptores Rerum Germanicarum in usum scholarum], Hannover und Leipzig 31915 (Nachdruck: 1993), 486.32–33: *Die quippe Kalendarum Augustarum Papia exiens per Heridani adventum triduo Venetiam veni...*

23. LAURENT, 229, Anm. 3; vgl. A. VASILIEV, Pero Tafur. A Spanish Traveler of the Fifteenth Century and his Visit to Constantinople, Trevizond, and Italy, *Byzantion* 7, 1932, 118ff.

von Venedig vor Anker lagen²⁴, da die Galeeren der Handelsflotte (wahrscheinlich bereits gegen Ende Juli²⁵) nach der Romania abgefahren waren. Es war also ein Privatschiff, „navis disarmata“, das im Rahmen der sog. „navigazione libera“ tätig war²⁶. Es herrschten günstige Witterungsverhältnisse vor, doch die Abfahrt wurde, wahrscheinlich wegen der Suche nach Seeleuten, um vier gute Tage (26–30. 9.) verschoben und endgültig am letzten Montag angetreten, was alles als schlechtes Vorzeichen empfunden wurde (Λόγος, 277.28–278.17).

Das Bild des Frachters läßt sich nur in groben Zügen skizzieren. Er war ungewöhnlich groß. Er hatte drei Decks. Das Innere des Schiffes nennt Johannes antikisierend *κοίλη ναῦς*. Auf dem Mitteldeck (*καταστρώματι μέσῳ καὶ δευτέρῳ*) belegten die Fahrgäste Passagen und breiteten Matratzen aus. Dort stand auch die Küche (*ἑστία*)²⁷ und die Kabine des Kapitäns (*ναύαρχος*). Nahe an der Kabine gab es eine Holzterrasse, die vom Mitteldeck zum Oberdeck hinaufführte. Das Handelsschiff hatte man an seinem Oberteil undicht gelassen, was sich als schicksalhaft erweisen sollte: durch die Plankennähte dieses Schiffsteils drang am Abend des Schiffbruchs Leckwasser in den Rumpf ein, so daß sich bald, auch infolge des dauernden Regens, große Wassermengen im Schiffsinnen ansammelten, was in

24. Die Muda die Romania (über Ragusa, Durazzo, Methone, Negreponde, Konstantinopel, Tana und Trapezunt) fand alljährlich vom Juni bis Dezember statt, vorausgesetzt daß keine ungewöhnlichen Ereignisse wie z. B. Kriege oder Pest eintraten; vgl. hierzu; THIRIET, *Romanie*, 331 (Karte), 343.

25. Die Ansicht von MAKRI, *Schiffahrt*, 229, Johannes habe die Schiffe der Handelsflotte *knapp* verpaßt, stimmt weder mit dem Text noch mit den Tatsachen überein, da der *Incanto*, d. h. die Versteigerung der für die Muda di Romania vorgesehenen Schiffe, des Jahres 1438 am 6. Juni stattfand (Vgl. hierzu, THIRIET, *Romanie*, 423), während am 10. 6. 1438 der Comes Giacomo Verga als Flottenadmiral gewählt wurde und Nicollo della Giudeca, Nicollo di Felice und Vittor Catapan als Mitglieder des Galeerenrates bestimmt wurden. Vgl. hierzu, Fr. THIRIET, *Deliberations des Assemblées venitiennes concernant la Romanie*, Teil II (1364–1463), Paris 1971 [= Documents et recherches XI], 169, Nr. 1363. Die Abfahrt der Galeeren erfolgte vermutlich ca. 25 Juli. Vgl. hierzu, D. STÖCKLY, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin XIIIe – milieu XVe siècle)*, Leiden-New York-Köln [The Medieval Mediterranean. Peoples, Economies and Cultures (400–1453) 5], 177.

26. Vgl. E. FENSTER, Zur Fahrt der venezianischen Handelsgaleeren in das Schwarze Meer 1362, *BSI* 39, 1978, 164.

27. Über die Küche der mittelalterlichen Schiffe setzt uns die Unterwasserarchäologie ans Bild; vgl. hierzu, G. F. BASS–Fr. H. VAN DOORNINCK, Jr., *Yassi Ada. A Seventh Century Byzantine Shipwreck I*, Texas 1982, 314ff.; Fr. H. VAN DOORNINCK, Byzantium, Mistress of the Sea: 330–661, in G. F. BASS, *A History of the Seafaring based on Underwater Archaeology*, London-New York 1972, 141ff.; M. CAGIANO DE AZEVEDO, Le navi nella documentazione arcaologica, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Spoleto 1978 [SCIAM 25]: 415ff.

Zusammenhang mit ungünstigen Wetterfaktoren die Katastrophe herbeiführte (Λόγος, 278.11–12, 283.20–284.27, 291.5–13). Der einzige Mastbaum war mit einem Hauptsegel und vielen sekundären Segeln versehen. Zur Befestigung der Segelstange (κεραία)²⁸ diente ein Vorstag (πρότονος/ prodano), d. h. ein Stütztau, mit dem der Mast nach vorne gehalten wurde²⁹; im Text wird ferner auf eine Vorrichtung angespielt, der sich die Seeleute zum Einziehen der Segelausrüstung bedienten: es handelt sich um nußförmige Holzstücke/Scheiben (agr. κεροιάκες-> ngr. καρύδια), die das Hinauf- und Heruntergleiten der Segel am Mast beim Hissen und Fieren erleichterten³⁰. Die Nachtbeleuchtung sollte durch ein, allein hier bezeugtes Spiegelsystem effektiver werden³¹. Für den Fall eines Schiffbruchs standen der Mannschaft und den Fahrgästen ein großes, achteraus vertäutes Rettungsboot und zwei kleinere, im Schiffsinnen aufbewahrte Beiboote zur Verfügung (Λόγος, 291.30–292.2). Die Bezeichnung des Rettungsbootes schwankt im Text zwischen πλοῖον und ἐφορκίς, was auf seine beträchtliche Größe hinweist. Seine Aufnahmefähigkeit belief sich auf zumindest 32 Leute³². Daß es auch seetüchtig war, ergibt sich aus der Tatsache, daß es, obgleich ohne Segel und Ruder, eine 30stündige Hochseeirrfahrt bei stürmischem Wetter heil überstehen konnte.

Die im Text angegebenen Schiffsmerkmale reichen nicht aus, um den Frachter typologisch einzuordnen. Wahrscheinlich gehörte er, wie die venezianischen Schiffe

28. Vgl. Ibn Joba'ir, *Voyages*, 36: der Wind zerbricht das Holzstück, an dem das Segel befestigt ist, und auf griechisch κεραία heißt. Die Ereignisse spielen sich März 1183 an Bord eines großen genuesischen Pilgerschiffes ab, das in schwere Seenot unfern der Küste Siziliens geraten ist.

29. H. und R. KAHANE, *Abendland und Byzanz. Literatur und Sprache. B. Sprache, Reallexikon der Byzantinistik I*, 420 (Nr. 183).

30. Vgl. hierzu, Φ. ΚΟΥΚΟΥΛΗΣ, *Βυζαντινῶν βίος καὶ πολιτισμός* 5, Athen 1952, 355; KAHANE, *Sprache*, 417–418 (Nr. 175: κάρυον in der Schreibung κάροιον).

31. Zum Problem der Nachtbeleuchtung antiker und mittelalterlicher Schiffe, vgl. CAGIANO DE AZEVEDO, *Navi*, 423ff., Tafel Nr. 5, 6, 8, 9 und Abbildung, Nr. 10; PROKOP, *De bellis* III 13.3, ed. O. VEH, *Prokop, Vandalenkriege*, München 1971, 96: κοντούς τε ὀρθοὺς ἀναστήσας ἐν πρύμνῃ ἐκάστη ἀπεκρέμασεν ἀπ' αὐτῶν λύχνα, ὅπως ἐν τε ἡμέρᾳ καὶ ἐν νυκτὶ αἱ τοῦ στρατηγοῦ νῆες ἐκδηλοὶ εἶεν.; Ibn Joba'ir, *Voyages*, 367, beschreibt ein nächtliches Fest an Bord des Pilgerschiffes, auf dem er selbst fuhr, wie folgt: in der Donnerstagsnacht, am 24. des Monats Rayab, dem 1. November für die Nicht-Araber, feierten die Christen die große Feier der Allerheiligen, indem sie Kerzen anzündeten; und alle, Erwachsene und Kinder, Männer und Frauen, hielten eine Kerze in der Hand. Die Priester gingen auf dem Schiff allen voran, um ein Gebet zu verrichten... Das ganze Schiff wurde von oben bis unten von angezündeten Kerzen beleuchtet.

32. Zur Aufnahmefähigkeit dieser Schiffe, s. I. DIMITROUKAS, *Ορισμένα ζητήματα σχετικά με το ταξίδι της επιστροφής του Λιουμπράνδου (968–969)*, *Σύμμεικτα* 11, 1997, 77f.

des 15. Jh.s überhaupt, zu einem Schiffstyp, der aus der "klugen" und wirkungsvollen Kombination der Merkmale der "nave latine" des 13. Jh.s mit jenen der im 14. Jh. vorherrschenden Koggen entstanden war³³. Letztere Schiffsart, die über viereckige Segel und einheitliche Steuerruder verfügte, wurde durch die Vermittlung von Basken vom Norden ins Mittelmeer eingeführt und dort verbreitet³⁴.

Aufschlußreich über die Größe venezianischer Frachter sind manche archivalisch erhaltene Daten. Für den Zeitraum 1425-1433 sind 27 Frachter mit einer Tonnage zwischen 240 und 479 t, vier Frachter mit einer Tonnage zwischen 480 und 599 t und ein Schiff mit einer Tonnage über 600 t belegt. Für den Zeitraum 1449-1450 sind folgende Schiffszahlen überliefert, die den drei eben genannten Größen entsprechen: zwölf, drei und sechs Schiffe. Dies deutet auf eine Tendenz zum Bau größerer Einheiten hin³⁵. Unser Schiff gehörte wahrscheinlich zur 2 oder sogar zur 3. Kategorie, vorausgesetzt, daß sich Johannes bei der Beschreibung an die Tatsachen hält. Eine festere Grundlage für die Einschätzung der Aufnahmefähigkeit unseres Frachters bietet uns die überlieferte Zahl der 34 Schiffer. Der Senat Venedigs bestimmte am 23. 11. 1400, daß ein Handelsschiff von 240 t (oder 400 botti) 24 Leute, vier davon Bogenschützen haben sollte. Die Statuten von 1426 sahen vor, daß Schiffe, die durch den Gibraltarsund fuhren, an Bord für je 100 botti acht Schiffer haben sollten³⁶. Für die mediterrane Schifffahrt lag das Zahlenverhältnis zwischen Schiffskapazität und -besatzung bei 6 Seeleuten für je 100 botti (=ca. 70 t). Da wahrscheinlich die gleichen Standards für die Mannschaften von Privatschiffen galten, dürfte das Schiff, auf dem Johannes fuhr, eine Aufnahmefähigkeit von zumindest (70 mal 34 durch 6 =) 396,66 t oder (100 mal 34 durch 6 =) 566,66 botti gehabt haben, vorausgesetzt, daß diese Bestimmung noch im Jahre 1438 in Kraft war³⁷.

33. J.-Cl. HOCQUET, *Le sel et la fortune de Venise*. Vol. 2: *Voiliers et commerce en Méditerranée (1200-1650)*, Paris 1975, 109ff.

34. Vgl. Fr. C. LANE, *Navires et Constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1965, 35ff.

35. Ebda., 226 (Tafel E).

36. Ebda., 37 Anm. 1-2, 226 (Tafel E).

37. Das Wort 'zumindest' ist vor 566 botti hinzufügen, weil es unsicher ist, ob die gesetzmäßige Mannschaftsgröße in Ancona komplettiert wurde. Im allgemeinen suchten die Behörden der Republik den Mangel an Arbeitskräften, der allen spätmittelalterlichen Flotten ein gemeinsames Problem war, dadurch zu bewältigen, daß sie Seeleute aus Häfen und Küstengebieten, aber auch Vertreter nicht-maritimer Völker zum Flottendienst einsetzten: Vgl. hierzu, Syropoulos, *Mémoires* XI.11 (LAURENT 532.13-15); vgl. auch, STÖCKLY, *Système de l'incanto*, 316ff.

Nun kommen wir zur Zusammensetzung und Herkunft der Besatzung. Im Text werden folgende Funktionen erwähnt: der Kapitän/*ναύαρχος* (im venezianischen vielleicht Capitaneus), ein „Lateiner“, der das erste Wort an Bord hatte (*Λόγος*, 278.13–15, 280.31–281.1, 296.8–10, 305.28–32), der Michael genannte *ναύκληρος*/nocchiero (*Λόγος*, 298.22–27)³⁸, der vor allem für die *Durchführung der Geschäfte und die finanziellen Angelegenheiten des Schiffes* zuständig war³⁹, die Steuermänner, die das Ruder (πηδάλιον) abwechselnd lenkten, der Bugmann (*ὁ ἐν πρώρῳ*), der Schreiber (*γραμματεὺς τῆς νεὼς*/scribanus) (*Λόγος*, 298.27–28), der für die Buchführung des Schiffes und die Versorgung der Mannschaft mit der vorgesehenen Kost zuständig war⁴⁰, und die Matrosen, die u. a. das Leckwasser zu entfernen hatten. Bei den einfachen Seeleuten überwiegt das italienische Element. Neben den Venezianern gab es eine nicht näher bestimmbare Zahl anconitanischer Seeleute. Mit Namen werden auch Antonios aus Otranto (*Λόγος*, 303.9–15, 305.24–28) und der Genuese Philippos (*Λόγος*, 298.19–22) angeführt. Zur Mannschaft gehörte schließlich eine kompakte Gruppe von kretischen Seeleuten, unter denen ein Antonios (*Λόγος*, 281.23–25) und ein Nikolaos (*Λόγος*, 305.32–306.1) genannt werden.

Von Bedeutung war unter den 34 Passagieren die Gruppe der Händler, die freilich ein besonderes Interesse am erfolgreichen Abschluß der Reise hatten, und die Kirchenprälaten. Die Vertreter beider Gruppen wurden von ihren Dienern begleitet. Daneben gab es auch Mönche lateinischer und griechischer Herkunft. Zu den griechischen Mönchen gehörte Athanasios (*Λόγος*, 288.13–14, 290.28–32) und wahrscheinlich auch Johannes (*Λόγος*, 304.30–31). Insgesamt bildeten Fahrgäste und Seeleute an Bord eine kleine Welt, die in zwei voneinander getrennte Lager gespalten war, ein wahres Abbild der Christenheit in diesen gefährlichen Zeiten. Abends versammelten sich die Lateiner auf dem Achterschiff, während die Griechen auf dem Bug saßen. Diese Art „Entfremdung“ dauerte 14 Tage lang. Erst als die Griechen zu singen begannen, verließen die Lateiner ihren Platz und umringten sie. Damit kam eine Art „Verbrüderung“ der beiden Gruppen zustande, die sich bei dem nach wenigen Stunden ereigneten Schiffbruch in spontaner Hilfeleistung ausdrückte.

38. Ob der *ναύαρχος* auch *patronus*, d. h. Schiffsherr, und als solcher Vertreter der übrigen Schiffsherren gewesen ist, bleibt ungewiß. Über den *patronus* und den *naclerus*, vgl. Fr. C. LANE, *Venetian Seamen in the Nautical Revolution of the Middle Ages*, in A. PERTUSI (hrsg.), *Venezia e il Levante fino al sec. XV*, Bd. I, Florenz 1973 (Nachdruck in Fr. C. LANE, *Studies in Venetian Social and Economic History*, ed. v. B. G. KOHL – R. C. MUELLER, London 1987), 408 ff., wo der *patronus* als 'der gesetzlich anerkannte Schiffsherr', der *naclerus* als 'seiner Gehilfe' bezeichnet werden.

39. Vgl. MAKRI, *Studien*, 271f.

40. Ebda., 272. Diese Funktion bezeichnete ausschließlich große Einheiten.

Kehren wir nun zum Ablauf der Reise zurück, dort, wo Johannes zum zweiten Teil der Beschreibung (Λόγος, 278.18–293.12) übergeht. Der Autor bestimmt die Zeit der Abfahrt des Schiffes vom Hafen Venedigs durch den Ausdruck ἐνάτη φθίνοντος Δευτέρᾳ τῆς ἐβδομάδος ἡμέρᾳ καὶ ὥρᾳ (Λόγος, 278.21–22). Die beiden ersten Worte ergeben keinen Sinn, es sei denn, man emendiert ἐνάτη in ἐνάτου. Durch diese Korrektur wird der Sinn klar: die Fahrt begann am Ende des Monats, d.h. am 30. September. Dieser Monatstag fiel jedoch auf einen Dienstag und nicht auf einen Montag. Warum schrieb Johannes dann Montag? Ich vermute, daß er den Namen des unglückbringenden Dienstags bewußt in Montag änderte, weil er das ominöse Wort nicht aussprechen wollte. Nach Fahrtantritt (um die zweite Stunde) legte der Frachter zeitweise bei leichter Brise, zumeist aber bei Windstille ungefähr 300 Stadien (d. h. kaum 60 km) zurück und erreichte kurz vor Sonnenuntergang des nächsten Tages (1. 10.) die Mitte des «Golfes von Venedig» in seinem engen Sinn (=Nordadriateil)⁴¹, als sich plötzlich ein Kaikias, d. h. ein Nordostwind (Bora oder Maistro bzw. Maestral⁴²) erhob; der Wind wurde immer stärker, bis er das Schiff gegen Mitternacht in die Nähe von Rimini an eine hafenlose und unwirtliche Küste der Provinz Marka trieb⁴³. Erst am Frühmorgen des nächsten Tages konnte es dann im Hafen der Stadt festmachen (Λόγος, 278.22–279.14). Allem Anschein nach hatte es der Kapitän vor, Istrien in direkter Fahrt zu erreichen, um dann an der Küste Dalmatiens entlang nach der Romania zu fahren. Wie überlieferte Itinerare auf der Adria zeigen, war es bei den Schiffen üblich, die flache und hafenlose ostitalienische Küste zu vermeiden, um durch die zahlreichen «Kanäle» der niederschlagsreichen Küste «Sklavoniens» entlangzusegeln, wo viele ideale Häfen (Λόγος, 280.23–27) und gute Wasserversorgungsmöglichkeiten vorhanden waren. Diese einheitliche Seestraße teilte sich in zwei alternativen Routen: Der erste Zweig folgte dem

41. Der Begriff *gulfus Veneticorum* bzw. *Golfo die Vinegia* hatte seit dem 12. Jh. auch die Bedeutung 'Adriatisches Meer' (*mare Adriaticum*). Vgl. hierzu, W. TOMASCHEK, Zur Kunde des Hämus-Halbinsel. Die Handelswege im 12. Jahrhundert nach den Erkundigungen des Arabers Idrisi, *Sitzungsberichte der Österreichischen Ak. d. Wiss. Philos.-hist. Kl. bzw. Sitzungsberichte der phil.-histor. Kla. der Kaiserlichen Ak. d. Wiss. in Wien* 113, 1886, 337; Johannes selbst benutzt den Begriff Ἀδριακὸς κόλπος.

42. Vgl. J. FERLUGA, *Byzantium on the Balkans. Studies on the Byzantine Administration and the Southern Slavs from the VIIIth to the XIIIth Centuries*, Amsterdam 1976, 125.

43. Wie Johannes präzisiert, hieß Westitalien im Altertum Japygien, sein Nordteil (das antike Ligurien), der sich von Ancona bis Venedig erstreckt, hieß im Spätmittelalter Marka und sein Südteil (das antike Apulien), der sich von Ancona bis Tarent erstreckt, Puglia.

Festland (*terra ferma*)⁴⁴, der zweite verlief schlangenartig durch die der Küste vorgelagerten Inseln. Die Unterwasserarchäologie und erzählende Quellen belegen uns, daß zwischen dem 7. und dem 10. Jh. (ehe also Venedig als große Seemacht in diesem Raum auftrat) dort vor allem byzantinische Kriegs- und Handelschiffe fuhren, die den Verkehr mit der romanisch-sprechenden Küstenbevölkerung aufrechterhielten, wobei den Inseln als Zwischenstationen eine große Bedeutung zukam, wie Konstantin VII. schreibt⁴⁵.

Als Hauptader der Verbindung zwischen Mitteleuropa und dem Osten wurde die dalmatinische Seestraße im Spätmittelalter zum Teil oder in ihrer ganzen Länge bei kulturngeschichtlich und politisch wichtigen Privat- und Dienstreisen benutzt. Die archäologischen Reisen des Kyriakos von Ancona zwischen seiner Mutterstadt und Griechenland bzw. zwischen Griechenland und Venedig weisen ungefähr die gleiche Streckenführung wie die Reisen des Johannes Eugenikos auf⁴⁶. Auch Amadeus von

44. Zur Situation in Dalmatien, Kroatien und Serbien vom 7. bis in die Mitte 10. Jh.s liefert uns der Kaiser Konstantin VII. wichtige Aussagen (*De Administrando Imperio* I, c. 29-36, ed. G. MORAVCSIK-R. J. H. JENKINS, Washington, D. C. 1967). Al-Idrisi behandelt vor allem die Häfen am Festland im 12. Jh. (Vgl. TOMASCHEK, *Hämus-Halbinsel*, 339ff.), während die weit ausführlichere Beschreibung des *Portolans* II (DELATTE, *Portulans*, 187ff.) in zwei Teile gegliedert ist: der erste Teil betrifft die Häfen am Festland (*terra ferma*), der zweite die insularen Häfen. Nach allen diesen Quellen, die aus verschiedenen Zeiten stammen, sind als wichtigste Häfen an der Küste zu nennen: Umago, Cittanova, Parenzo, Rovigno, Pola, Punta di Promontore, Medolino, Albona, Fianona, Lovrana, Bocari, Lopara, Segna, Nona, Zara, Belgrad, Sibence, Trauvecchia, Trau, Split, Capo Cumano, Stagno, Ragusa, Cattaro, Budua, Antibaris, Dulcigno, Durazzo, Valona, Linguetta, Palermo. Wichtig für die Schifffahrt waren folgende Inseln: Krk, Ossero, Arbe, Cherso, Lussino, Vrgada, Pasman, Isola Longa bzw. Grossa, Selve, Scarda, Pago, Ulbo, Premuda, Melada, Σάονιγο, Kornat, Bova; darüber hinaus sind die sechs "Venezianischen Inseln", wie sie al-Idrisi nennt, zu erwähnen, die aus zwei Gruppen bestehen. Gruppe a: Solta, Brazza und Lessina/Hvar; Gruppe b: Lissa/Ίσσοι, Curzola und Mljet (es ist bemerkenswert, daß Konstantin VII., *DAI* I, S. 164, c. 36.16-20, und Eugenikos, Λόγος, 286.21-23, die Insel Melite der Apostelakten, an der Apostel Paulos Schiffbruch erlitt, mit Mljet gleichsetzen); schließlich muß man die Inseln Sasson, Paxoi und Korfu erwähnen, die an der Grenze gegen Romania hin lagen.

45. FERLUGA, *Byzantium*, 123.

46. Kyriakos fuhr an Bord einer anconitanischen Handelsgaleere nach Mljet und Jadra (Anfang bis 9. November 1435), von dort erreichte er am 26. November via Trau und Lesina/Hvar (Pharos) die Insel Curzola (Kerkyra Nigra) und drei Tage darauf kreuzte er an ein Kap (wahrscheinlich Capo di Sabioncello) am Festland. Am 7. Dezember erfolgte die Abfahrt von der Küste Dalmatiens und in zwei Wochen wurde via Cattaro und Dulcigno Durazzo erreicht. Die nächsten Stationen hießen Kap Linguetta, Chimara, Butrinto, Parga und Phanari (29. 12. 1435). Auf der Rückfahrt (im nächsten Jahr) reiste er über Korfu (22. Mai), Butrinto (28. Mai), Kerkyra (13. Juni), Grammata (18. Juni), Valona (19. Juni), Apollonia (20. Juni), Durazzo (25. Juni), Alessio (Lissus) (1. Juli), Scutari/ Scodra (7. Juli), Rhizon (14. Juli), Lesina (22.

Savoyen segelte im Juli 1367 die Küste Illyriens und Dalmatiens entlang, ehe er nach einer zweimonatigen Fahrt am 31. Juli Venedig erreichte⁴⁷. Für die diplomatischen Kontakte der byzantinischen kirchlichen und politischen Führung mit dem Westen hatte diese Seestraße im 14. und im 15. Jh. eine besondere Bedeutung. Sie dürfte als Fahrtroute für die Rückreise des Kaisers Johannes V. aus Venedig angenommen werden (1371)⁴⁸. Im Frühling (vor dem 14. April) 1402 fuhr der aus dem Westen zurückkehrende Manuel II. Palaiologos an Bord venezianischer Galeeren an Ragusa vorbei, ohne sich dort aufzuhalten⁴⁹. Eine sehr ausführliche Fahrtschilderung auf dieser Route stammt aus der Feder des Syropulos. Es handelt sich um die Fahrt der griechischen Delegation, die am Konzil von Ferrara teilnehmen sollte. Als Stationen für den Fahrtteil auf der Adria, d. h. zwischen Korfu und Venedig, werden genannt: der Ragusanische Meerbusen, ein nicht näher bestimmter Punkt am Festland bei Ragusa, die Insel Corzula und die Städte Zara/Zadar, Rovignj und Parenzo (Fahrtdauer auf dieser Strecke: 16. Januar–8. Februar 1438) [Syropoulos, *Mémoires*, VI.13–15 (Laurent 210ff.)]. Auf der Rückfahrt fuhren die Galeeren über den istrischen Hafen Pola und das Inselchen Lissa im Dalmatinischen Archipel (Oktober 1439) [Syropoulos, *Mémoires*, XI.12 (Laurent, 532ff.)].

Das Schiff, auf dem Johannes fuhr, lag bis zum 4. Oktober im Hafen von Rimini vor Anker (Λόγος, 279.13–17). Am nächsten Tag ging es unter Segel und nahm Kurs auf den großen und vorzüglichen Hafen der reichen Stadt Ancona, da es durch Gegenwinde und Mangel an Lebensmitteln an der Fahrt nach Dalmatien gehindert wurde. Die Dauer der Fahrtetappen und Aufenthalte zwischen dem 2. und dem Abend vom 15. zum 16. Oktober, an dem sich der Schiffbruch ereignete, gibt Johannes immer sorgfältig an, sieht man von der Fahrt zwischen Rimini und Ancona ab. Für diese bleibt ein Rest von drei Tagen, wenn man vom nächsten festen Zeitpunkt, dem 15. Oktober, rückwärts zählt. Daher ist die Anfahrt des Hafens von Ancona auf den 7. Oktober festzulegen, obwohl der entsprechende Textuszug den

Juli), Lissa (24. Juli), Split (29. Juli), Trau (1. August), Venedig (21. August). Hierzu ausführlich, E. W. BODNAR, *Cyriacus of Ancona and Athens*, Bruxelles-Berchem 1960, 23ff.

47. A. A. VASILIEV, *Il viaggio di Giovanni V Paleologo in Italia e l'Unione di Roma*, *SBN* 3, 1931, 175.

48. Ebda., 191.

49. M. A. ANDREEVA, *Zur Reise Manuels II. Palaiologos nach Westeuropa*, *BZ* 34, 1934, 37–47. G. SCHLUMBERGER, *Un empereur de Byzance à Paris et à Londres*, in *Byzance et Croisades*, Paris 1927, 99, hält es für wahrscheinlich, daß derselbe Kaiser auf seiner Hinfahrt nach Venedig in mehreren Häfen der dalmatinischen Küste Station machte.

Eindruck vermittelt, daß Ancona am selben Tag, d. h. am 4. Oktober, angelaufen wurde. Während der Frachter drei Tage lang (7.–10. 10.) dort aufhielt, wurden Lebensmittel eingekauft und es schifften sich noch einige See- und Kaufleute ein (Λόγος, 279.23–26). Von dort fuhr er gegen 9. Uhr unter günstigem Wind in östliche Richtung ab und versuchte vermutlich, direkt Zadar (Entfernung in der Luftlinie: ca. 150 km⁵⁰) oder Ragusa (Entfernung: ca. 270 km⁵¹) anzufahren (11. 10.)⁵². Die Kreuzfahrt verlief problemlos bis kurz vor Mittag, als der Wind unbeständig wurde; nun nahm das Schiff einen Zickzackkurs, während die Seeleute sich Mühe gaben, die Segelstange jeweils entsprechend der sich ändernden Windrichtung zu stellen, und kam nach zwei Tagesfahrten, gegen Abend des 13. 10., in die Nähe der Inselchen Lissa, Melitzelion (Brusnik) und Hagios Andreas im Bereich des «Ragusanischen Meerbusens» (ungefähr 210 km von Ancona entfernt) (Λόγος, 280.1–7)⁵³. Fahrten in diesem Seeraum waren im Herbst und Winter besonders gefährlich, wie unserem Text und jenem von Syropoulos entnommen werden kann [Syropoulos, *Mémoires*, VI.14; XI.12 (Laurent, 210.22–26; 534.3–4; 534.11–17)].

In der Nacht wurde das Schiff von Seegang und Wind nahe an das Festland getrieben; am Frühmorgen des 14. Oktobers fuhr es nur 12–13 km westlich von der Küste Slavoniens⁵⁴. Zwei Tage lang (am 14. und 15. Oktober) erwies sich es als

50. J.-F. LEONHARD, *Die Seestadt Ancona im Spätmittelalter. Politik und Handel*, Tübingen 1983, 311.

51. *Itinerarium maritimum*, ed. O. CUNTZ, Leipzig 1929, 78: *Ab Ancona lader in Dalmatia stadia DCCCCL*.

52. Von Ancona nach der Romania gab es drei Fahrtrouten: Der direkte Seeweg, der Umweg über Ragusa, wenn Waren dort abzusetzen waren oder eine weitere Zuladung zu erwarten war, und schließlich auch der Landweg von Ragusa über Niš nach Konstantinopel, der ungefähr 30 Tage in Anspruch nahm. Vgl. hierzu, LEONHARD, *Ancona*, 310, der auch mit Recht feststellt, der Großteil des mittelalterlichen Ost-West-Verkehrs im Adriabereich habe über Ragusa und Ancona verlaufen.

53. Die Beschreibung dieser Inselchen findet sich auch bei DELATTE, *Portulans*, 10.5–17: *καὶ τότε εὐρίσκει τὸ Μελιτζέλο εἰς τὸ πέλαγος καὶ στέκει ὡσὲν μυζήθρα. καὶ εἰς τὴν μερῆαν τοῦ πουνέντε ἔχει ξέρην ἀλάργο μίλλια β´ καὶ ἔχι πιθαμαῖς στ´. καὶ ἀπεκεῖ εὐρίσκει τὸν Ἅγιον Ἀνδρέαν καὶ ἔνα νηοὶ στρογγυλόν* 197.29–198.15: *ἡ Λίσσα ἔνα μπιτάδα, γυρίζει μίλλια ιη´ καὶ εἰς τὴν μερῆαν τῆς τρεμουντάνας ἔχει ἔνα πόρτο...* Zur Entfernung zwischen Ancona und diesen dalmatinischen Inseln, vgl. K. KRETSCHMER, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und der Nautik*, Berlin 1909 [Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts an der Universität Berlin 13] (Nachdruck: Hildesheim 1962), 497, §191: *Danchona al miliselo mia 140*.

54. Nach Idrisi erstreckte sich dieses Land vom Golf von Cattaro (Bocche di Cattaro) bis Dulcigno; die Italiener bezeichneten später damit auch die Gebiete um Ragusa, Sibence und Zadar (Vgl. hierzu,

unmöglich, das Schiff festzumachen; es fuhr im Kreise um die Inselgruppe herum, ohne irgendwelchen Hafen anlaufen zu können. Am 15. Oktober berief der Kapitän einen Rat der erfahrensten Mitglieder der Besatzung (Naukleros, Bugmann, Steuermänner) auf dem Achterschiff ein, um die Frage zu diskutieren, ob das Schiff einen gutgeschützten Meerbusen suchen und dort warten, bis die nach fünf Tagen (d. h. am 20. Oktober) erwartete Konstellation der Sterne (Neumond⁵⁵) entschwände und sich das Wetter bessern würde, oder ob man auf das Meer hinausfahren sollte. Die Mehrheit entschied sich für die zweite Lösung, da bis dahin viel Zeit verloren worden war und wegen der fortgeschrittenen Jahreszeit noch schlechteres Wetter erwartet wurde. So stachen sie gleich in See (Λόγος, 280.31–281.11).

Bis zur ersten Nachtwache verlief die Reise ohne Probleme. Malerisch beschreibt Johannes, wie die Lateiner unter dem klaren Sternhimmel die Troparia singenden griechischen Fahrgäste umringten (an dieser Stelle wäre wohl περιζῆσαι in περιζῶσαι zu emendieren), um die Melodie so bequem wie möglich anzuhören. Beide Gruppen diskutierten dann gerne über den Ablauf der Reise; um 9 Uhr löste sich die frohe Gesellschaft auf und alle, wie auch Johannes selbst, zogen sich auf ihre Schlafplätze zurück. Kurz vor der elften nächtlichen Stunde (15. 10.) brach ein Sturm aus und Johannes wachte erschrocken auf. Das Schiff wurde durch die sich immer höher aufbäumenden Wogen hin und her getrieben. Die Matrosen und der Kapitän selbst stiegen zum zweiten Deck hinab, um das stets fallende und eindringende Wasser auszuschöpfen. Vom Seegang heftig getrieben, neigte das Schiff, vielleicht auch infolge einer Lastverlagerung⁵⁶, plötzlich nach links (Λόγος, 284.2–4). Schlimm war auch, daß das Steuerruder nicht leicht zu kontrollieren war, während die Segel vom Wind zerfetzt wurden. Um das Schlimmste abzuwenden, griff die Mannschaft zu verschiedenen Gegenmaßnahmen: Man gab sich Mühe, die Seile einzuziehen und die Segel zu reffen, in der Absicht, das Schiff völlig dem Wind zu überlassen⁵⁷, doch

TOMASCHEK, Hämus-Halbinsel, 344ff.), während der Begriff in den griechischen Portolanen die ganze Küste von Istrien bis Gazopolis gegenüber Korfu umfaßt.

55. Der Neumond galt als gefährlich für die Schifffahrt, wie J. VOGT, *Begegnung mit Synesios, dem Philosophen, Priester und Feldherrn*, Darmstadt 1985, 46, betont.

56. Eine solche Möglichkeit wird angedeutet durch folgenden Satz des Λόγος, 284.7–8: κιβώτιά τε κιβωτίοις προσέπιπτον καὶ σκεύη σκεύεσι .

57. Der Vorteil dieser Maßnahme bestand darin, daß die Gefahr des Kenterns gemindert wurde, ihr Nachteil, daß auf diese Weise das Schiff unkontrollierbar wurde und an den Küsten der nahegelegenen Inseln zerschellen könnte. Einen solchen Fall überliefert Ibn Jobair, *Voyages*, 375, anlässlich der Rückfahrt eines Pilgerschiffes von Palästina nach Spanien im Januar 1185: *Le capitaine fait aussitôt amener les*

blieben die Taue in den Flaschenzügen stecken. Die Situation war so gefährlich, daß manche, in Verlegenheit geraten, durch Hacken und Beile sogar den Mast zum Fallen zu bringen versuchten! Schließlich schnitt man die größten Stütztaue ab und so konnte das ganze Tauwerk eingeholt werden, wobei jedoch die Segelstange in der Mitte brach (Λόγος, 284.2-27).

Um 11 Uhr neigte sich das Schiff nach rechts und lief «wegen der Heftigkeit des Seegangs» unter schrecklichem Krachen leck (Λόγος, 289.25-26, 289.28-29, 294.15-18); kurz darauf wurde das Deck fast vollständig vom Wasser bedeckt und die Steuermänner legten das Steuerruder aus den Händen (Λόγος, 290.15-17). Nun ergriff der zwar schwergekleidete, aber kräftige und wendige Nomophylax, der auf der Spitze einer Treppe stand, mit beiden Händen ein Seil, schwebte akrobatisch über das Wasser und landete auf der linken, noch über dem Wasser stehenden Schiffsseite. Von dort konnte er kurz beobachten, wie –Ironie des Schicksals!– das einst prächtige und angeblich sichere Schiff jämmerlich zerfiel und sank. Zur gleichen Zeit ging an Bord die Hölle los: Seeleute und Fahrgäste warfen sie sich panikartig ins Meer, wo die meisten bald vom tobenden Meer verschluckt wurden; andere kamen schwimmend nahe ans Boot und versuchten es zu besteigen, was sich aber in der Tat als sehr schwierig erwies. Johannes folgte dem Beispiel seiner Mitinsassen. Mit Hilfe eines Seils konnte er genau in der Mitte des Bootes landen, kurz ehe man das Seil abschnitt, das das Boot mit dem Schiff verband, und das Beiboot ungefähr 800 m weit geschleudert wurde.

Diese Stelle bildet den Übergang zum dritten Teil der Beschreibung (Λόγος, 293.13-310.7), zum “zweiten und letzten Akt des Dramas”, wie Johannes sagt. Von diesem Moment an bis zum Frühmorgen des 17. Oktobers fuhr die segellose und ruderlose Barke (Λόγος, 295.8-9) auf der hochbewegten See herum, wobei die ständig in Lebensgefahr schwebenden Seeleute und Fahrgäste an den Folgen der Kälte und der Erschöpfung litten, da sie sich dauernd um das Entfernen des Regen- und Meereswassers bemühen und das Steuerruder abwechselnd lenken mußten (Λόγος, 295.11-27). Der 16. Oktober war ein trüber und kalter Tag (Λόγος, 294.12-

voiles; mais la voile du mât dit d'artimon ne descend pas et, malgré leurs efforts, les marins ne réussissent point à vaincre la force du vent qui gonfle la voile. Après leurs efforts inutiles, le capitaine, avec un couteau, déchire la voile morceau par morceau, dans l'espoir d'arrêter ainsi la marche du navire. Au cours de cette manœuvre difficile, le navire racle de la quille sur le fond et le touche de ses deux gouvernails, qui sont les deux jambes avec lesquelles on le dirige. Une terrible clameur s'élève du navire: c'est la venue de la grande calamité, la brèche qu'on ne peut réparer, la sourde catastrophe qui brise notre résignation... Le capitaine fait lancer une des ancres dans l'intention de le rattrapper, mais sans succès. Il en fait couper la corde et l'abandon dans la mer.

13). Das Gewitter hielt bei starkem Seegang und dauerndem Regenfall an (*Λόγος*, 294.22–295.8). Am Abend, kurz vor Einbruch der Dunkelheit, wurde unter den halbtoten bzw. erschöpften Schiffbrüchigen die frohe Botschaft verbreitet, irgendeine unbekannte Küste sei in einer Entfernung von über 30 km in Sicht gekommen (*Λόγος*, 301.21–30). Doch das Abenteuer war noch nicht zu Ende. Die Nacht zum 17. Oktober war mondlos und sternenlos und wegen des dauernd fallenden Regens sehr kalt (*Λόγος*, 302.13–25). Es war ein großes Glück für die total erschöpften Insassen, daß sich am Frühmorgen der Seegang legte und der Wind nachließ; nun erblickten sie ein Licht an der Küste, dort, wo die Existenz eines kleinen Hafens vermutet wurde. Um die Landung bei mittelstarkem Wind zu erleichtern, riß man Planken vom Deck der großen Barke ab und benutzte sie als Ruder (*Λόγος*, 306.8–23). Durch sie wurde die felsige Küste bei dem sonst unbekannten Hafen Portoloro angesteuert, dann stiegen die Schiffbrüchigen ab, wateten bzw. schwammen durch die Felsen und erreichten so das Festland. Bis zum Mittag wanderte ihre Gruppe auf felsigem Gelände, durch Sümpfe und Sturzbäche zum gleichnamigen, auf einer Bergspitze liegenden Städtchen Japygiens hinauf (*Λόγος*, 308.20–310.14).

Nach den Berechnungen des Johannes kamen 36 Leute beim Schiffbruch um (*Λόγος*, 306.25–26), darunter seine Diener (*Λόγος*, 297.10–11); es gab noch manche, die am Tag der Irrfahrt an Erfrierungen starben, wie der Genuese Philippo, der Naukleros Michael und der Schreiber des Schiffes. Bis Portoloro hatte das Beiboot, vermutlich bei heftigem, vorwiegend östlichem bzw. nordöstlichem Wind ca. 150 km (*Λόγος*, 306.33–307.2) zurückgelegt.

Der vierte Teil der Beschreibung, eine Art Epilog, ist der Landreise bis Ancona gewidmet. Am nächsten Tag (18. 10.) kamen die Überlebenden in Ortona und nach acht Tagen (26. 10. 1438) in Ancona an, nachdem sie über verschiedene Städte an der Küste und im Binnenland (in Frage kommen: Sanciano, Francavilla, Pescara, Atri, Fermo, Civitanuova, Montesanto und Potenza), wo sie wahrscheinlich zur Übernachtung Station machten, über Flüsse (in Frage kommen: Pescarius, Saline, Vomano, Tronto, Aso und Tenna), und Bäche gezogen waren. Dabei legten sie schätzungsweise eine ca. 200–240 km lange Entfernung zurück (Tagesleistung: 50–60 km) (*Λόγος*, 310.14–22). In Ancona dürfte Johannes innerhalb der seit der 2. Hälfte des 14. Jh.s nachweislich bestehenden griechischen Kolonie gelebt haben⁵⁸.

58. Wie LEONHARD, *Ancona*, 326f., feststellt, hatte diese Kolonie 'eine eigene Kirche, in der sie den Gottesdienst nach griechischem Ritus ausübte'.

Über das weitere Schicksal des Johannes informiert uns der Kolophon, d. h. der Abschluß seines αὐτόγραφον mit der Dankrede. Der Diakon konnte die ersehnte Heimfahrt erst am 11. 5. 1439 an Bord eines anconitanischen Handelsschiffes antreten. Die Reise verlief günstig. Am 22. Mai 1439, als die Handschrift fertiggestellt war, fuhr das Schiff an Dyrrachion⁵⁹ (knapp unterhalb der Insel Sasson)⁶⁰ vorbei. Im Sommer desselben Jahres war der Diakon in Konstantinopel.

59. Der Kolophontext ist v. Sp. LAMPROS, Ἡ νῆσος Σάσσων, *NE* 11, 1914, 59, und neuerdings vollständiger v. A. DUCELLIER, Note sur l'île de Sazan (Sasseno) du XIII^{ème} siècle, *BF* 5, 1977, 25, ediert.

60. Die Insel Sasson galt zu Anfang des 14. Jh.s als äußerste Grenze des Golfes von Venedig gegen die Romania hin, wie aus einer venezianischen Bestimmung des Jahres 1303 hervorgeht (Vgl. hierzu, DUCELLIER, Note, 18). In den spätmittelalterlichen Quellen erscheinen die Grenzen zwischen der Adria und der Romania im Lauf des 14. und des 15. Jh.s als relativ unbestimmt und fließend, wie A. DUCELLIER, Aux frontières de la Romanie: Arta et Saint Maura à la fin du moyen âge, *TM* 8 (= *Hommage à P. Lemerle*), 1981, 113, trefflich bemerkt.