

Berichte

Die auf Seite 120 angezeigte Ausstellung zum Thema „Burgen, Basare, Bastionen“ bot Anlass zu einer weiterführenden Beschäftigung mit dem Thema „Kreuzfahrerburgen, -schiffe und -routen“. Daher vertiefen die beiden folgenden Berichte über die „Routen der Kreuzzugsflotten im Mittelmeer und ihre Häfen“ sowie „Zur Erfindung des Schiffsentwurfs, vorgestellt im Modell der Kreuzfahrerschiffe von Akkon“ in der Ausstellungsankündigung nur knapp formulierte, doch wichtige und für den Gesamtzusammenhang mitentscheidende Einzelaspekte der anschaulichen wie ein breites Publikum ansprechenden Ausstellung.

Die Routen der Kreuzzugsflotten im Mittelmeer und ihre Häfen

Die natürlichen Voraussetzungen

Vor dem Zeitalter der Dampfschiffahrt waren auch im Mittelmeer die Schifffahrtsrouten abhängig von den natürlichen Gegebenheiten, von Meeresströmungen und Winden.

Aus den Nachbarmeerern, dem Atlantik und dem Schwarzen Meer, fließt Wasser in das Mittelmeer ein, was besonders an der Meerenge von Gibraltar und im Bosphorus und in den Dardanellen zu starken Strömungen führt, die für Segelschiffe nur unter günstigen Windverhältnissen problemlos zu bewältigen sind. So mussten beispielsweise in Abydos an den Dardanellen Segelschiffe, die nach Konstantinopel wollten, bisweilen Wochen warten, bis sie die Reise fortsetzen konnten. Aber auch im Mittelmeer selbst gab es gefährvolle Engen, wie am Ausgang der Adria die Straße von Otranto oder zwischen Sizilien und Unteritalien die Straße von Messina, die schon im Altertum durch ihre Strömungsverhältnisse berüchtigt war, wie die bekannte Sage von Skylla und Charybdis zeigt, die dort angesiedelt ist.

Die Windrichtungen änderten sich im Rhythmus der Jahreszeiten. Vorherrschend waren Winde aus Nordwest bis Nordost. Das erleichterte Seereisen aus der Adria und aus dem

westlichen Mittelmeer nach Süden und Osten. Von den europäischen Mittelmeerhäfen waren die Küsten Nordafrikas und der Levante, aber auch die Inseln der Ägäis relativ problemlos zu erreichen.

Die wichtigsten Schifffahrtsrouten

Die Kreuzzugsflotten folgten natürlich den allgemein bekannten Schifffahrtsrouten. Flotten, die aus Nordwesteuropa kamen, profitierten auf der Fahrt ins Heilige Land von der starken Strömung aus dem Atlantik in das Mittelmeer, doch war die Rückfahrt aus dem Mittelmeer dafür um so schwieriger. Von Marseille aus war die Fahrt an der italienischen Küste durch die Straße von Messina in die Levante problemlos. Dank des vorherrschenden Nordwindes war es aber auch ohne Weiteres möglich, von Marseille aus über den Golf von Lyon, die Balearen und Sardinien oder auch entlang der Küste Spaniens Nordafrika anzusteuern.

Von der Straße von Messina aus umrundeten die Schiffe Kalabrien und Apulien, überquerten auf der Höhe von Otranto die Adria und fuhren dann entweder an der Küste der Peloponnes entlang, wo Modon oft die erste Zwischenstation war, oder aber sie steuerten direkt die Insel Kreta an, die wie ein Querriegel vor dem Südrand der Ägäis liegt. Auch die Insel Korfu, bis 1204 im Besitz von Byzanz und danach in demjenigen wechselnder westeuropäischer Herren, war eine wichtige Drehscheibe, von der aus man entweder nach Norden die Adria hinauf, nach Westen oder auch nach Südosten in die Levante segeln konnte. Die Fahrt auf der Adria bis nach Venedig bot, von gelegentlichen Piratenüberfällen abgesehen, keine größeren Probleme.

Fuhr man von Korfu nach Konstantinopel, ging es um die Peloponnes herum. Diesen Weg nahm die venezianische Kreuzzugsflotte, die im Sommer 1203 die vor Konstantinopels großem Naturhafen, dem Goldenen Horn, gespannte Sperrkette sprengte und sich gewaltsam Einlass in den Haupthafen der byzantinischen Metropole verschaffte. Die Folgen, Eroberung und Plünderung Konstantinopels und der Zusammenbruch von Byzanz im Frühjahr 1204, sind bekannt.

Wollte man in die Levante, führte die Route meist über Kreta und von dort

mit Hilfe der nun vorherrschenden Ostwinde nach Rhodos, wo man häufig eine Pause einlegte. Der Seeweg ins Heilige Land lief von Rhodos aus in nordöstlicher Richtung durch die Bucht von Antalya, dann weiter südostwärts in Richtung Zypern und von dort aus direkt an die syrische Küste, die man teils auf der Höhe von St. Simeonshafen (Antiochia) oder Laodicea, nicht selten aber auch erst bei Tripolis oder Beirut erreichte.

Die Rückfahrt aus den Häfen der Kreuzfahrerstaaten oder von der ägyptischen Küste aus folgte mehr oder weniger denselben Routen, war jedoch wegen der Strömungen und auch wegen der Windverhältnisse schwieriger zu bewältigen. Hier ist besonders der Meltemi zu nennen, ein im östlichen Mittelmeer verbreiteter Wind, der die Wellenbildung verstärkte. Diesem Seegang waren viele Schiffe im Mittelalter nicht gewachsen. Noch im 12./13. Jahrhundert zog man daher die seit der Antike bekannte Route vor, die küstennah unter Land verlief und vermied es nach Möglichkeit, von Akkon oder Alexandria aus direkt gegen den Meltemi übers offene Meer Kurs auf Zypern oder auf Rhodos zu nehmen. Von dort ging es entweder weiter nordwärts nach Konstantinopel oder nach Westen über Kreta, die Peloponnes und Korfu weiter in die Adria oder ins Tyrrenische Meer. Die Fahrt von Sizilien zu den norditalienischen und französischen Häfen war meist unproblematisch. Eine Ausnahme bildete nur die von Süden aus in Richtung Marseille führende Route um die felsige Südwestspitze Sardiens, das Kap Teulada, herum.

Die Häfen der Kreuzfahrer in Italien und Südfrankreich

Zu den wichtigsten Heimat- und Transithäfen von Kreuzzugsflotten zählten im westlichen Mittelmeer Genua und Pisa, später auch die südfranzösischen Häfen Marseille und Aigues-Mortes, während in der Adria Venedig und Brindisi an Bedeutung alle anderen Häfen übertrafen.

Genua

Die Genuesen hatten sich schon am ersten Kreuzzug beteiligt, und auch in der Folge zählte Genua zu den wichtigsten Häfen für die Kreuzzugsflotten überhaupt. Das Areal des mittelalterlichen Hafens grenzt heute an die Sot-

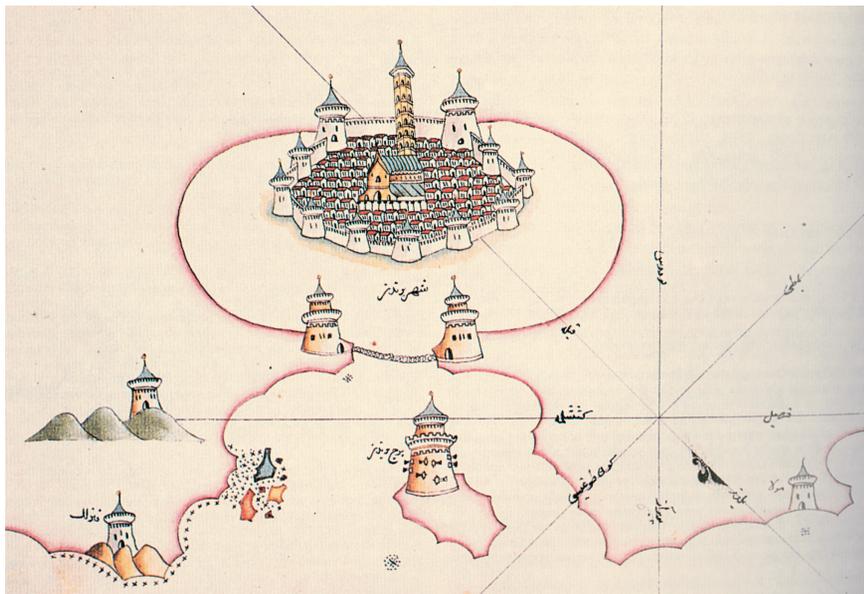


Abb. 1. Der Hafen von Brindisi. Bologna, Biblioteca Universitaria, Ms. 3609. Piri Ben Hâdji Muhammed (Piri Re'is) (aus: Federico II, *immagine e potere*, hrsg. von Maria Stella Calò Mariani/Raffaella Cassano, Venezia 1995, S. 220).

toripa zwischen der Piazza Cavour und der Via Gramsci. Die Einfahrt in die Hafengebucht war durch zwei Molen gesichert, zwischen denen man zum Schutz des Hafens vor fremden Schiffen eine Sperrkette spannen konnte. An der Westspitze der Hafeneinfahrt auf einem heute nur noch teilweise erhaltenen Vorgebirge wurde weit außerhalb des mittelalterlichen Stadtgebietes ca. 1128 das erste Leuchtturm errichtet. Es markierte die Westgrenze des Hafens und diente der Sicherheit der Schifffahrt vor der Küste. Dieser Leuchtturm wurde, wie auch die späteren Nachfolgebauten (gegenwärtig steht an seiner Stelle die 76 Meter hohe Torre della Lanterna), zum Wahrzeichen der Stadt. Erst im 17. Jahrhundert integrierten die Genuesen diesen Leuchtturm in die damals neu errichteten Stadtmauern.

Pisa / Porto Pisano

Pisa liegt bekanntlich nicht direkt am Meer, sondern am Arno, der für größere Handelsschiffe nicht befahrbar war. Daher besaß es mit dem Porto Pisano einen eigenen Hafen, der an der damaligen Arnomündung lag und bis zur Gründung von Livorno im 15. Jahrhundert der einzige Hafen war, der die Toskana mit dem Meer verband. Dieser seit der Antike benutzte Flusshafen befand sich im Zentrum einer Meeresbucht, die sich von der Versilia im Norden bis zu den Fel-

senriffen auf der Höhe von Livorno erstreckte. Reste der antiken Hafenanlage existierten bis ins Mittelalter. Mit dem Ausbau und der Neubefestigung von Porto Pisano begannen die Pisaner erst im 12. Jahrhundert. Natürlich war Porto Pisano auch Heimathafen mehrerer Kreuzzugflotten und wurde gelegentlich von fremden Kreuzzugsgeschwadern angefahren, die hier die Fahrt unterbrachen. Zur Sicherung der Hafeneinfahrt wurden in der Mitte des 12. Jahrhunderts mehrere Wehrtürme errichtet. Zwischen zweien dieser Türme sperrte eine große eiserne Kette die Hafeneinfahrt. Im Jahre 1290 sprengten die Genuesen diese Sperrkette, rissen alle Wehrtürme nieder und machten die Einfahrt zum Hafen durch Versenken eines Schiffes unpassierbar. Die in Einzelteile zerlegte Hafenkette verschifften sie nach Genua. Dort wurde diese Siegestrophäe bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Schau gestellt. Erst nach der Vereinigung Italiens 1860 gab Genua die Kette zurück, die heute noch im Museum des Camposanto Monumentale in Pisa zu sehen ist.

Die Einfahrt in den Hafen wurde seit Ende des 13. Jahrhunderts durch einen Leuchtturm gesichert, den die Pisaner ganz am Südende von Porto Pisano errichteten. Dieser Fanale dei Pisani stand weit draußen im Meer am Ende einer langen Mole und beeindruckte

sogar Dichter wie Petrarca und Goro di Stagio Dati. Er diente bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg als Wegweiser und wurde danach durch einen modernen Nachfolgebau ersetzt.

Messina

Messina war dank seiner Lage ein wichtiger Haltepunkt für Fahrten von und nach der Levante und entwickelte sich so seit dem 12. Jahrhundert zu einem der bedeutendsten Standorte des internationalen Seehandels im Mittelmeerraum. Aufgrund der durch die Erdbeben von 1783 und 1908 und die Bombardierung im Zweiten Weltkrieg verursachten Schäden ist von den antiken und mittelalterlichen Hafenanlagen und -befestigungen allerdings nichts mehr erhalten.

Venedig

Venedig verfügte schon vordem Kreuzzügen über einen beeindruckenden Hafen. Seit dem Ende des 11. Jahrhunderts wurde die ripa alta (Rialto), ein auf beiden Seiten des Rio Businiacus (es handelt sich um das letzte Stück des durch die venezianische Lagune ziehenden nördlichen Armes der Brenta) relativ hoch gelegenes Gebiet, zum Markt Venedigs. Dieser Wasserlauf, der etwa vier Kilometer lang, zwischen 30 und 70 m breit und bis 5 m tief und als fließendes Gewässer nicht vom Verlanden bedroht war, entwickelte sich zur Hauptwasserader Venedigs, zum Canalazzo (Canal grande). Dieser Canalazzo entwickelte sich zum wichtigsten Ankerplatz der venezianischen Schiffe. Venedig hatte somit einen nicht von der Verlandung bedrohten, ausgebauten Flusshafen mit einer Wassertiefe, die ihn für die großen Frachtsegler des 12./13. Jahrhunderts befahrbar machte.

Brindisi

Der herausragende Naturhafen der Stadt Brindisi, eine tief ins Land eingeschnittene und nur durch eine enge Öffnung mit dem offenen Meer verbundene Bucht, war der wichtigste Adriahafen des Königreichs Sizilien. Eine Befestigung des Hafengeländes durch Wehrtürme war im 12./13. Jahrhundert offenbar nicht erforderlich. Die 1227 von Kaiser Friedrich II. erbaute Burg, in der er eine Garnison stationierte, war als Zwingburg gegen die zu Aufständen neigende Bevölkerung der Stadt gedacht, sie lag

zwar am Wasser, aber nicht direkt am eigentlichen Hafen. Die dem Hafen vorgelagerte St. Andreas-Insel war bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts unbefestigt, aber die Hafeneinfahrt wurde sicherlich durch Wehrtürme gesichert, von denen aus man den Schiffsverkehr vor der Küste kontrollieren konnte.

Marseille

Zwar war Marseille schon seit der Antike eine Hafenstadt, doch zu einem internationalen Seehandelsplatz mit Verbindungen auch in das östliche Mittelmeer entwickelte sich der Ort erst im Laufe des 12. Jahrhunderts. Den Hafen Marseilles schützten vorgelagerte Inseln und eine gebirgige Landzunge. Die Hafenbucht war von Sumpfland umgeben, Schiffe fanden auch bei Sturm sichere Liegeplätze. Zusätzlichen Schutz für den Hafen bot ein am äußersten Ende der Landzunge errichtetes Kastell (Fort St. Jean) und am Südufer der Hafenbucht die Abtei St. Viktor mit ihren beiden erst in den 1360er-Jahren stark wehrhaft ausgebauten bzw. neu errichteten befestigten Türmen Tour d'Isarn und Tour d'Urbain.

Aigues-Mortes

Der Hafen von Aigues-Mortes verdankte seine Entstehung dem Willen des französischen Königs Ludwig IX. zur Gründung eines königlichen Mittelmeerhafens. Eine Seestadt im eigentlichen Sinne war Aigues-Mortes (Aqua mortua = Totes Wasser) nicht, denn es lag auf Sumpfland im Mündungsdelta der Rhône. Vom offenen Meer war die Stadt durch flache Meeresbuchten bzw. die Mündungsbereiche verschiedener Flüsse getrennt. Nur mit beträchtlichem technischem Aufwand gelang es Ludwig, Aigues-Mortes zu einem Landeplatz für Schiffe und zu einem Sammelplatz größerer Kreuzfahrerkontingente zu entwickeln, die von hier aus zu seinen beiden Kreuzzügen gegen Ägypten bzw. Tunis aufbrachen. Hergestellt wurde die Verbindung zum festen Land durch den Bau einer Straße und die Verbindung zum offenen Meer durch einen Kanal, der so tief war, dass es hochseetüchtigen Schiffen möglich wurde, Aigues-Mortes anzulaufen. Geschützt wurden die Stadt und ihr Kanalhafen durch einen neuen Wehrturm, den man auf Betreiben Ludwigs 1248 auf den Überresten

eines von Karl dem Großen errichteten Vorgängerbaues errichtete. Dieser Constantiusturm mit seinen 6 m dicken Mauern ist alles, was von der durch Ludwig IX. 1248 errichteten Befestigung bis heute erhalten geblieben ist. Mit diesem Wehrturm wurde später ein eindrucksvoller Stadtmauererring verbunden, der aber erst unter Ludwigs IX. Nachfolgern vollendet wurde.

Die Häfen im östlichen Mittelmeer

Laodicea

Laodicea (heute Latakia in Syrien) diente schon in der Antike als Hafenstadt. Sie lag in einer geschützten Bucht, die sich vorzüglich als Landeplatz eignete. Genutzt werden konnten noch in der Kreuzzugszeit die Reste der antiken Hafenkais. Für Kreuzzugsflotten, die wegen des späten Aufbruchs erst im Spätherbst die nordsyrische Küste erreichten, war der Hafen ein idealer Überwinterungsplatz, zumal vor der Eroberung Akkons. Für das Kreuzfahrerstentum von Antiochia war es der wichtigste Hafen, zumal der kleine St. Symeonshafen, wo die ersten Kreuzfahrerschiffe gelandet waren, sich als für das Überwintern einer Flotte ungeeignet erwiesen hatte. Laodiceas Hafen war räumlich klar getrennt von der Stadt. Er wurde von zwei oberhalb der Bucht gelegenen Wehrtürmen beherrscht, deren Besitz Voraussetzung für die Kontrolle des Hafens war. Hafen, Burg und Stadt fielen 1187 an

Sultan Saladin und blieben über 70 Jahre in den Händen der Muslime. Christliche Kapitäne vermieden es, mit ihren Schiffen im Hafen von Laodicea Zuflucht zu suchen, denn Besatzungen und Passagieren drohte (wie überall im islamischen Machtbereich bei einer solchen Gelegenheit) Gefangennahme und dauerhafte Unfreiheit, wie Wilbrand von Oldenburg notierte, als er 1211/12 ins Heilige Land reiste. 1260 nahmen die Kreuzfahrer die Stadt noch einmal für etwas mehr als ein Vierteljahrhundert in Besitz. Mit dem Erdbeben von 1287 endete diese letzte Phase fränkischer Kontrolle über den Hafen. Die Plünderung von Hafen und Stadt durch den Emir der nahegelegenen Burg Saone war der Beginn der endgültigen muslimischen Herrschaft über Laodicea.

Akkon

Als die ersten Kreuzfahrerrflotten das Heilige Land erreichten, mussten sie bei Jaffa noch auf einer offenen Reede ankern, die keinerlei Schutz vor Unwetter bot. So versuchten sie sofort, sichere Häfen zu erobern. 1104 gelang ihnen dies mit der Einnahme von Akkon (heute Akko in Israel). Diese Stadt lag auf einer Landzunge am nördlichen Rand der Bucht von Haifa. Dank der Qualität ihres Hafens und der guten Anbindungen an vorhandene Landhandelsrouten wuchs Akkon rasch zur bedeutendsten Seehandelsstadt der Kreuzfahrerstaaen. Sein Hafen war gegen den Nordwind und teilweise auch gegen den Westwind geschützt. Die Schiffe konnten

Abb. 2. Luftaufnahme Akkons von Südwesten (1918) (aus: Matthias Piana [Hrsg.], *Burgen und Städte der Kreuzzugszeit, Studien zur internationalen Architektur- und Kunstgeschichte* 65, Petersberg 2008, S. 243).





Abb. 3. Hafensperrkette von Konstantinopel (Archäologisches Museum, Konstantinopel; Foto: Verf.).



Abb. 4. Konstantinopel, Seemauerturm (Foto: Verf.).

hier auch bei stürmischer See ihre Ladung löschen. Schon die Muslime hatten den geschützten, bereits in der Perserzeit und in der römischen Antike geschätzten und in römischer Zeit durch eine 260 m lange, in Ost-West-Richtung verlaufende Mole geschützten Landeplatz in der weitläufigen Bucht mit Steinlagen und Sykomorenholz stärker befestigt. Ein Teil des Hafens ließ sich mit einer Sperrkette aus Eisen verschließen. Nach Süden und Osten hin, d. h. zwischen dem Ufer auf der Höhe der von den Kreuzfahrern errichteten St. Demetriuskirche und dem Ende der den Hafen nach Süden abschirmenden Mole, wurde der Hafensbereich in der fränkischen Zeit durch zwei Molen gegen das Meer abgeschirmt. Dieser Bereich war der sogenannte „innere Hafen“. Zur Uferbebauung in fränkischer Zeit gehörte an der Stelle, an der sich heute der Khan al-'Umdan befindet, das Hafenzollamt, das die Kaufleute mit ihren Waren bei der Ein- und Ausreise passieren mussten. Neben dem inneren gab es damals einen äußeren Hafensbereich. Auch dieser wurde durch eine Mole geschützt. Die Einfahrt in diesen „Vorhafen“ sicherte ein am äußersten Ende dieser Mole erbauter Wehrturm, der sogenannte Fliegenturm, dessen Fundamente noch heute sichtbar sind. Erhalten hat sich von den Gebäuden, die bis zur Eroberung der Stadt durch die Mamluken am 18. Mai 1291 die Front des äußeren Hafens säumten, nur ein einzelner venezianischer Wehrturm, der heute „Turm des Sultans“ (Burj el-Sultan) genannt wird. Das unbebaute Ufergelände des äußeren Hafens wurde von Schiffswerften genutzt und entsprechend als

Arsenal (darsena) bezeichnet. Heute liegt dieses Gelände in der Nähe der neuzeitlichen Stadtmauer und wird als Strand („Mauerstrand“) genutzt.

Tyros

Das mittelalterliche Tyros (heute Sur im Libanon) lag auf einer Halbinsel und war auf drei Seiten von Wasser umgeben. Der noch heute genutzte und sehr geschützte Hafen befand sich nördlich der Stadt und wurde wegen seiner Uneinnehmbarkeit gerühmt. Er öffnete sich nach Osten zwischen zwei Molen, an deren äußeren Enden zwei Türme standen, zwischen denen die Hafeneinfahrt durch eine Eisenkette gesperrt wurde. Vor der Küste unter Wasser gelegene Felsriffe vereitelten Angriffe von der Seeseite auf das nicht von der Landmauer umschlossene Gebiet vor der Stadt. Das Erdbeben, das im Jahre 1202 Syrien erschütterte, richtete in Tyros auch an den Wehrtürmen im Hafensbereich Zerstörungen an, die aber umgehend beseitigt wurden. Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau ließ König Johann von Brienne eine mit vier hohen Türmen bewehrte Zitadelle errichten. Überreste der mittelalterlichen Befestigungsanlagen, die von den Mamluken 1291 zerstört worden sind, haben sich nicht mehr erhalten.

Famagusta

Der Hafen von Famagusta (türk. Gazima usa) auf Zypern war ein Naturhafen, d. h. eine als Landeplatz genutzte Bucht, die durch vorgelagerte Felsriffe vor dem offenen Meer geschützt war. Ein fester Turm, der wegen der damit verbundenen Kontrolle

über Hafen und Stadt von strategischer Bedeutung war, sicherte den sogenannten inneren Hafen. Hafenbefestigungen wurden in größerem Stil aber erst seit dem frühen 14. Jahrhundert errichtet, nachdem Famagusta sich als Sammelplatz vieler Flüchtlinge aus den untergegangenen Kreuzfahrerstaaten zur Drehscheibe und Metropole des europäischen Levantehandels entwickelt hatte. So entstand 1310 bis 1313 z. B. die Zitadelle. Auch wurden die Seemauern im Südosten des Stadtmauerings ausgebaut. Der Bau eines Sperrturmes gegenüber der Zitadelle ermöglichte die Abriegelung der Hafensbucht durch eine Sperrkette, die zwischen der Zitadelle und dem neuen Hafenturm verlegt wurde. Entschlossene Invasoren wie die Genuesen 1372 hielt die Hafenkette allerdings nicht von einem Angriff ab.

Konstantinopel

Als Hafen für die Handelsschiffahrt diente das Goldene Horn, wo u. a. das kaiserliche Arsenal lag, in dem bis Mitte des 12. Jahrhunderts auch Neubauten vom Stapel liefen. Die Kriegsschiffe waren teils in der Nähe des kaiserlichen Palastes (Theodosiushafen, Sophien- bzw. Bukoleonhafen am Marmarameer), vor allem aber im Arsenal, d. h. im Goldenen Horn selbst, stationiert. Am südlichen Ufer dieser Bucht lagen auch die von den Handelsschiffen der italienischen Seestädte Venedig, Genua und Pisa genutzten Anlegestellen. Das Goldene Horn ließ sich bei Bedarf durch eine schwere eiserne Kette verschließen, die zwischen dem Kentenarion, einem westlich der heutigen Serailspitze (Akra) gelegenen Turm, und

einem entsprechenden Bollwerk auf der gegenüberliegenden Seite, im heutigen Galata, verlegt wurde. Diese Hafensperre schwamm, wie die meisten anderen Sperren dieser Art, auf dicken Holzbohlen oder Pontons. Die Sprengung der Kette glückte erstmals am 17. Juli 1203 der großen venezianischen Kreuzzugsflotte unter dem Befehl des Dogen Enrico Dandolo. Sie kam zuletzt bei der Eroberung der Stadt durch die Osmanen 1453 zum Einsatz. Ein angeblich echtes Stück der Kette wird heute im Archäologischen Museum in Istanbul gezeigt.

Damiette

Das im östlichen Mündungsdelta des Nils gelegene Damiette (arabisch Dumy t) kontrollierte den Zugang zum Nil und sicherte damit nicht zuletzt die ca. 200 Kilometer südlich gelegene Residenzstadt al-Qahira (heute Kairo) und die benachbarte Handelsmetropole al-Fustat (Alt-Kairo). Nicht nur als Handelsplatz war der Hafen von

Damiette bedeutend, sondern auch aus strategischer Sicht. Den Angriffen der beiden großen Kreuzzugsheere und -flotten in den Jahren 1219 und 1249 war die Befestigung von Stadt und Hafen, dessen Eingang durch eine Sperrkette verschlossen war, allerdings nicht gewachsen, wenngleich die Kreuzfahrer Damiette nur wenige Jahre (1219 bis 1221) resp. Monate (1249) halten konnten.

Fazit

Wie nicht anders zu erwarten, folgten auch die Flotten der Kreuzfahrer mehr oder weniger denselben Routen wie die normalen Handelsschiffe. Da die Kreuzfahrerstaaten von kontinuierlichem Nachschub über See abhängig waren, waren gut befestigte Häfen für ihre Existenz lebensnotwendig. Diese Häfen waren normalerweise stark gesichert, sowohl gegen Angriffe von Land als auch gegen Überfälle von See. Es gab stark befestigte Molen, Kastelle und Türme. Wo es möglich

war, wurde die Hafeneinfahrt durch eine Kette gesperrt, die nicht nur Überfällen vorbeugen sollte, sondern zugleich dazu diente, die ein- und ausfahrenden Handelsschiffe besser zu kontrollieren. Aus diesem Grund war sie nicht selten räumlich mit dem Zollamt verbunden. Solange die christlichen Seemächte die Schifffahrt vor dem Heiligen Land kontrollierten, bildeten die Häfen unverzichtbare Stützpunkte für die Kreuzfahrer, zumal von ihnen aus auch der Nachschub für offensive Unternehmungen organisiert werden konnte. Aber nachdem das Hinterland der Kreuzfahrerstaaten an die Muslime gefallen war, konnten sich auch die jetzt isolierten christlichen Hafenstädte nicht länger halten. 1291 ging mit Akkon der wichtigste Hafen der Kreuzfahrer auf dem Festland endgültig verloren und mit ihm auch die Hoffnung auf eine nochmalige christliche Rückeroberung des Heiligen Landes.

Marie-Luise Favreau-Lilie

Literaturverzeichnis (in Auswahl)

Kreuzzüge und Kreuzzugsflotten (allg.) Knappe erste Informationen über Quellen mit Nachrichten über die Routen der verschiedenen Kreuzzugsflotten des 12./13. Jahrhunderts liefern einige Beiträge des folgenden Sammelwerks:

A History of the Crusades, hrsg. v. *Kenneth M. Setton*, I–II (The Later Crusades, 1189–1311), Madison/Milwaukee/London 1969, hier:

Sidney Painter, The Third Crusade: Richard the Lionhearted and Philip Augustus, S. 45–85; *ders.*, The Crusade of Theobald of Champagne and Richard of Cornwall, S. 463–518; *Edgar N. Johnson*, The Crusades of Frederick Barbarossa and Henry VI, S. 87–122; *Edgar H. McNeal/Robert Lee Wolff*, The Fourth Crusade, S. 153–185; *Thomas C. van Cleve*, The Fifth Crusade, S. 377–428; *ders.*, The Crusade of Frederick II, S. 429–462; *Sidney Painter/Joseph R. Strayer*, The Crusades of Louis IX, S. 487–518.

Unbedingt empfehlenswert ist als bester Überblick *Hans Eberhard Mayer*, Geschichte der Kreuzzüge, Stuttgart 2005¹⁰ mit Hinweisen auf die Spezialliteratur zu den einzelnen Kreuzzügen, nachzutragen ist *Dirk Reitz*, Die Kreuzzüge Ludwigs IX. von Frank-

reich 1248/1270 (Neue Aspekte der europäischen Mittelalterforschung 3), Münster 2005.

Die Routen

John H. Pryor, Geography, Technology and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571, Cambridge 1988.

John H. Pryor, Wind, waves and Rocks: The Routes and the Perils along them, in: Maritime Aspects of Migration, hrsg. v. *Klaus Friedland* (Quellen und Schriften zur Hansischen Geschichte, N. F. 34), Köln/Wien 1989, S. 71–85.

John H. Pryor, The Voyages of Saeuwulf, in: Peregrinationes tres. Saeuwulf, John of Würzburg, Theodericus, hrsg. v. *Robert B. C. Huygens* (Corpus Christianorum, Continuatio Mediaevalis, 139), Turnholt 1994, S. 35–57.

Hafenanlagen und Hafenbefestigungen Jules de Bertou, Essai sur la topographie de Tyr, Paris 1843.

Claude Reignier Conder/Lord Horatio Herbert Kitchener, The Survey of Western Palestine. Memoirs of the Topography, Orography, Hydrography, and Archaeology I (Galilee), London 1881.

Meron Benvenisti, The Crusaders in the Holy Land (1970), Jerusalem 1976².

Paul Deschamps, Les Châteaux des Croisés en Terre Sainte II, 1–2 (La défense du royaume de Jérusalem, Texte, Album) (Institut français d'Archéologie de Beyrouth. Bibliothèque Archéologique et Historique, 34/1–2), Paris 1939.

Ders., Les Châteaux des Croisés en Terre Sainte III ,1 (La Défense du Comté de Tripoli et de la principauté d'Antioche, Texte) (Institut français d'Archéologie de Beyrouth. Bibliothèque Archéologique et Historique, 90/Texte), Paris 1973.

David Jacoby, Crusader Acre in the Thirteenth Century: Urban Layout and Topography, in: Studi Medievali 3. Ser. 20, 1979, S. 1–45.

Wolfgang Müller-Wiener, Die Häfen von Byzantion – Konstantinupolis – Istanbul, Tübingen 1994.

Wolfgang Müller-Wiener, Die Burgen der Kreuzritter im Heiligen Land, auf Zypern und in der Ägäis, München/Berlin 1966.

Denys Pringle, Secular buildings in the Crusader Kingdom of Jerusalem. An archaeological gazetteer, Cambridge 1997.