

MARKUS J. STICH

Universität Konstanz
e-mail: markus.stich@uni-konstanz.de

STÜRME – ENGE – LANGEWEILE
BEMERKUNGEN ZUM ALLTAG
AUF VENEZIANISCHEN PILGER-GALEEREN
IM 15. JAHRHUNDERT

Nach Jerusalem zu pilgern war im Spätmittelalter in Europa und vor allem im deutschsprachigen Raum recht beliebt. Zumindest in den Kreisen, die es sich leisten konnten, denn nach Ausweis der Quellen handelte es sich um ein durchaus kostspieliges Unterfangen¹. Immerhin war es ein einigermaßen planbares, seit von Venedig ein auf Pilgerpassagiere spezialisierter, regelmäßiger „Liniendienst“ ins Heilige Land angeboten wurde. Trotz der gehobenen Kundschaft ging es auf den eingesetzten Schiffen alles andere als vornehm zu. Im Schulterchluss mit einigen Quellen stellen wir uns die Überfahrten als sehr unangenehm vor: bestialischer Gestank, Wasser und Lebensmittel faulig, ständige Gefahr durch Stürme und Piraten, Seekrankheit, schier

¹ F. Reichert, *Pilger und Patrone: Aspekte einer gespannten Beziehung*, in: *Venezia incrocio di culture. Percezioni di viaggiatori europei e non europei a confronto*, hg. v. K. Herbers, F. Schmieder, (2008), S. 21–31, hier S. 21.

unerträgliche Enge, Ungeziefer². Für all das gibt es Quellenbelege, doch hat es manchmal den Anschein, dass einzelne negative Schilderungen gewissermaßen aufsummiert und zu einem besonders negativen Gesamtbild verdichtet werden.

Ich möchte mich dem Alltag an Bord der Pilgerschiffe nochmals annähern und einige Überlegungen ergänzen. Zu Rate ziehe ich dabei vor allem die Pilgerberichte des Nürnberger Patriziers Hans Tucher (1479–1480), des Konstanzer Ritters Konrad Grünemberg (1486), des Ulmer Mönchs Felix Fabri (1483) und eines wohl in Bayern zu verortenden niederadeligen Anonymus (1494)³.

Wie fast alle bekannten Jerusalem-pilger des 15. Jahrhundert nutzten auch diese vier eine der jährlich ab Venedig verkehrenden Pilgergaleeren⁴. Seit dem Ende des 14. Jahrhunderts wurde von dort ein reiner Per-

² Die auf einer breiten Quellenbasis aufbauende Magisterarbeit A. Denke, *Venedig auf den Reisen der Jerusalem-pilger im späten Mittelalter*, (2001), S. 107–116 widmet sich auch den Bedingungen an Bord. Speziell zur Seereise des Anonymus N. Kimme, S. Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa auf der Galeere „Contarina“*, in: *Die Reise eines niederadeligen Anonymus ins Heilige Land im Jahre 1494*, hg. v. G. Fouquet, (*Kieler Werkstücke Reihe E: Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 5, 2007), S. 71–80.

³ R. Herz, *Die „Reise ins Gelobte Land“ Hans Tuchers des Älteren (1479–1480). Untersuchungen zur Überlieferung und kritische Edition eines spätmittelalterlichen Reiseberichts*, (*Wissensliteratur im Mittelalter* 38, 2002), künftig zitiert als: Tucher. A. Denke, *Konrad Grünembergs Pilgerreise ins Heilige Land 1486. Untersuchung, Edition und Kommentar*, (*Stuttgarter Historische Forschungen* 11, 2011), künftig zitiert als: Grünemberg. Auszug aus dem *Evagatorium* von Felix Fabri, *Leben an Bord*, in Latein und dt. Übersetzung in: *Quellen zur Geschichte des Reisens im Mittelalter*, hg. und übers. v. F. Reichert unter Mitarbeit v. M. Stolberg-Vowinckel, (2009), S. 122–139, künftig zitiert als: Fabri. *Die Reise eines niederadeligen Anonymus ins Heilige Land im Jahre 1494*, hg. v. G. Fouquet, (*Kieler Werkstücke, Reihe E: Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 5, 2007), künftig zitiert als: Anonymus.

⁴ Auch wenn der größte Teil der Pilger sicherlich das Pauschalangebot „hin und zurück“ genutzt hat, gibt es auch immer wieder Hinweise auf andere Reiserouten. Wilhelm Tzewers etwa reist 1477 nur mit einer kleinen Gruppe weiter ins Heilige Land, nachdem eine erfolgreiche Landung in Jaffa durch drei osmanische Schiffe und deren Besatzung verhindert wurde. Für die Rückfahrt ist er dann auf ein venezianisches Handelsschiff angewiesen, mit dem er in die gefürchteten Winterstürme gerät;

sonenverkehr ins Heilige Land angeboten, der die lange und ungewisse Reise auf Handelsschiffen, die zuvor üblich war, ersetzte⁵. Es gab nun eine vor allem an den Bedürfnissen der Pilger ausgerichtete, terminlich ungefähr fixierte Direktverbindung⁶. Venedig erlangte durch dieses Angebot quasi ein Monopol im Pilgerverkehr. Zu dessen Attraktivität trug wesentlich bei, dass Venedig durch die Ausdehnung seines Seereiches mit Kolonien und Häfen bis weit ins östliche Mittelmeer, schlussendlich bis nach Zypern (1489), einen vergleichsweise guten Schutz sowie Möglichkeiten zur Versorgung bieten konnte⁷. Nicht zuletzt sorgten außerdem Maßnahmen der Regierung zur Qualitätssicherung für die Attraktivität des Angebotes⁸.

In Venedig war die Bildung einer Reisegruppe, einer Compagnia, ein guter und wichtiger Start der Reisevorbereitungen. Da sich viele deutsche Pilger im „Deutschen Haus“, einer deutsch geführten Herberge, oder dem Fondaco dei Tedeschi einquartierten, sich aber auch schon auf der Anreise zusammenschließen konnten, waren die Kontakte vermutlich schnell hergestellt⁹. Hans Tucher empfiehlt, sich zu fünft oder sechst in einer Reisebruderschaft zu organisieren¹⁰. Entsprechende Grup-

G. Hartmann, *Wilhelm Tzwers: Itinerarius terre sancte. Einleitung, Edition, Kommentar und Übersetzung*, (*Abhandlungen des deutschen Palästina-Vereins* 33, 2004), S. 25–26.

⁵ Denke, *Venedig*, S. 65.

⁶ J. Hasecker, *Die Johanniter und die Wallfahrt nach Jerusalem (1480–1522)*, (*Nova mediaevalia* 5, 2008), S. 61–62, Reichert, *Pilger und Patrone*, S. 22.

⁷ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 72.

⁸ Denke, *Venedig*, S. 68; Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 72. Vor dem Auslaufen wurden Schiff und Ausrüstung kontrolliert, die Schiffsführer, die sogenannten Patrone, mussten lizenziert sein. Auch wurden die Transportverträge, die die Pilger mit den Patronen eingingen, in der Dogen-Kanzlei ratifiziert, und der Patron oft auch noch vor Herzog und Räten zur treuen Fürsorge gegenüber den Pilgern verpflichtet. Grünemberg, S. 291 spricht von „truwer befälch“. H. Schwab, *Toleranz und Vorurteil. Reiseerlebnisse spätmittelalterlicher Jerusalemepilger*, (*Spektrum Kulturwissenschaften* 4, 2002), S. 81.

⁹ Denke, *Venedig*, S. 40–41.

¹⁰ Tucher, S. 633.

pengrößen finden sich auch in der weiteren Überlieferung, etwa beim Anonymus: „waren unnsere Fünf, die versprachen uns unnd verlobten uns zuesamb in ein Compagnia unn Bruederschaaft [...] und unnsere Diener versprachen unnd gelübten sich auch gegen uns“¹¹. In der Compagnia führte man eine gemeinsame Kasse, aus der die Reisekosten bestritten wurden. War die Kasse leer, wurde gemeinsam nachgelegt¹².

Insbesondere hatte der Zusammenschluss aber den Zweck, die eigene Position gegenüber dem Patron, dem Schiffsführer und, modern gesprochen, Reiseveranstalter, in den Verhandlungen zu stärken. Generell variierte der Fahrpreis stark, überlieferte Entgelte bewegen sich meist zwischen 40 und 80 venezianischen Dukaten¹³. Grünemberg zahlte gar nur 38 Dukaten, der Anonymus immerhin 66, wofür er aber auch „in der ganntzen Gallee die beste Stannttz“ bekam¹⁴. Darin enthalten waren, wie üblich, die Passage nach Jaffa und zurück sowie eine, laut Aussagen der Pilger, äußerst rudimentäre Verpflegung während der Fahrt, Geleit, Zölle und Trinkgelder im Heiligen Land sowie ein persönlicher Platz, die sogenannte Stanzia, auf dem Schiff¹⁵.

Wollen wir dem Leben, dem Alltag auf dem Pilgerschiff näher kommen, sind nicht nur die Schilderungen des unterwegs Erlebten hilfreich. Auch die Einkaufsratgeber, wie sie beispielsweise von Hans Tucher und Konrad Grünemberg mitgeteilt wurden, geben uns einige Hinweise darauf, was an Bord gebraucht oder wenigstens als nützlich erachtet wurde¹⁶.

¹¹ Anonymus, S.142.

¹² Ebd., S. 143. Diese Praxis ist der heute beim Fahrtensegeln üblichen sog. Bordkasse erstaunlich ähnlich.

¹³ F. Reichert, *Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter*, (2001), S. 141.

¹⁴ Grünemberg, S. 290; Anonymus, S. 142.

¹⁵ Die Stanzia wurde meist nach Vertragsschluss auf dem Boden gekennzeichnet, mitunter sogar zuvor ausgesucht. Reichert, *Erfahrung der Welt*, S. 31; Grünemberg, S. 291; Anonymus, S. 142; Denke, *Venedig*, S. 111.

¹⁶ Grünemberg, S. 283–290; Tucher, S. 624–635; weitere Beispiele bei Denke, *Venedig*, S. 83.

Sie verraten auch, wie der persönliche Platz, die Stanzia, vermutlich beschaffen war. Als Kernstück des Lagers empfiehlt Grünemberg eine große Truhe, in der man Gepäck, Gerätschaften und einige Vorräte verstauen konnte¹⁷. Sie sollte möglichst so lang sein, dass man darauf schlafen konnte. So war man vor dem Ungeziefer geschützt, das den Boden des Schiffsinneren recht zahlreich bewohnt haben soll.¹⁸ Grünemberg erwähnt allerdings auch Pilger, „die nit truken habend“ und „zû nächst an ein andern“ liegen und dabei ihre Kleider anbehielten¹⁹.

Die Einkaufslisten beinhalten auch einige Gegenstände, die sich dem Bereich der Hygiene zuordnen lassen. So lesen wir etwa von Gefäßen für die Notdurft, einem, wie Grünemberg schreibt „Zangöl, das ist ein beschlutzter bundner kubel mit aim loch, ist gar güt ob ainer krank wurd. Etwinn erbricht sich ainer dar in, denn das schiff gar unstät waget tag und nacht“²⁰.

Hans Tucher sieht den „zangell“ auch als „gemach stuhl“, also als Nachttopf vor²¹. In Stroh eingenähte Harngläser kamen ergänzend hinzu²². Einsatz fanden diese Gefäße vor allem nachts, wenn der Weg an Deck zu beschwerlich und weit erschien oder die Benutzung der am Bug angebrachten Aborte durch Wind und Wetter verhindert wurde²³. Auch Seekrankheit oder andere Schwächungen mochten Hinderungsgründe sein, so der Hinweis Grünembergs²⁴.

Der Raum unter Deck, in dem die meisten Pilger untergebracht waren, war relativ offen und nur von wenigen Einbauten unterbrochen. Um dennoch etwas Privatsphäre genießen zu können, empfiehlt Hans

¹⁷ Grünemberg, S. 285: „Es halt och ainer sin gerät dar in“.

¹⁸ Ebd., S. 284–285.

¹⁹ Ebd., S. 285.

²⁰ Ebd., S. 289.

²¹ Tucher, S. 626.

²² Ebd., S. 634; Grünemberg, S. 289.

²³ Fabri, S. 133.

²⁴ Grünemberg, S. 289.

Tucher den Erwerb von sechs Ellen schwarzen Leintuchs: „das jst gut zu ij furhengen, wenn du auff deiner truhen ligst, so mag einer furhengen, das man einem nit als genaw zusehen mag, wenn einer auffstet oder sich nyder legt, vnd wenn sich einer ab oder anzeucht“²⁵.

Grünemberg weist ausdrücklich darauf hin, dass nicht alle Plätze im Rumpf gleichermaßen komfortabel waren: Die Schiffsbewegungen waren mittig im Rumpf am wenigsten wahrzunehmen, weshalb man sich möglichst hier einen Platz aussuchte. Auch sollte man nicht zu weit von den Niedergängen, den „Löchern“, entfernt liegen, da sonst Gestank und stickige Luft überhandnahmen. Eine gewisse Distanz war dennoch angeraten, da man sonst mit Zugluft, Regen und Spritzwasser zu kämpfen hatte. Darüber hinaus stiegen ständig Mitreisende hinauf und hinab, an einen erholsamen Schlaf war also nicht zu denken²⁶.

Was die Platzverhältnisse angeht, spielte es eine große Rolle, wie viele Mitfahrer noch auf der etwa 40 Meter langen und 10 Meter breiten Galeere waren²⁷. Unterzubringen waren 50 bis 150, mitunter sogar bis zu 170 Reisende, pauschale Aussagen sind wohl nicht möglich²⁸. Laut den Schilderungen des Ulmer Mönchs Felix Fabri lag man nun Schulter an Schulter, der Platz des einzelnen reichte gerade so als Liegefläche für den eigenen Körper²⁹. Entsprechend mühselig war für ihn daher auch die Reise. Die von Fabri detailliert geschilderte Enge hat Einzug gehalten in die Schilderungen der Seereise ins Heilige Land. Doch können wir das tatsächlich so pauschalisieren? Von Grünemberg haben wir schon von verschiedenen „Standards“ erfahren. Im Gegensatz zu anderen konnte er sich immerhin eine Truhe leisten. Dabei verfügte er selber auch nur über eine sehr knapp bemessene Stanzia, „denn der

²⁵ Tucher, S. 633.

²⁶ Grünemberg, S. 284.

²⁷ Schwab, *Toleranz und Vorurteil*, S. 83 nach der Beschreibung Pietro Casolas.

²⁸ Denke, *Venedig*, S. 110 mit weiteren Hinweisen.

²⁹ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 75; Denke, *Venedig*, S. 111. Vgl. auch Grünemberg, S. 285.

battron git dir nit mer witte denn drig spann wit, und acht schüch lang³⁰. Das dürfte ungefähr einer Länge von 2,50 m und einer Breite von etwa 60 cm entsprechen.³¹ Die Schilderung des Anonymus lässt dagegen nicht unbedingt auf ein gedrängtes Massenlager schließen. Für den schon erwähnten gehobenen Preis von 66 Dukaten pro Kopf erhielt die Compagnia des Anonymus „acht Stendt“ und er dadurch eine Stanzia, die, mit den erworbenen Tüchern abgehängt, „gleich wie ein schöne Cammer gemacht“ war³².

Die Mannschaft, übrigens, noch einmal bis zu 200 Personen, schlief laut Konrad Grünemberg größtenteils an Deck, bei Sturm festgezurr, um nicht über Bord zu gehen³³. Bisweilen zogen es aber wohl auch

³⁰ Grünemberg, S. 284. Drei Spannen auch bei Hans von Mergenthal, s. Denke, *Venedig*, S. 110–111 seit 1497 gab es ein staatliches Mindestmaß für die Breite von 1,5 Fuß, also 52 cm.

³¹ U. Huggle, N. Ohler, *Maße, Gewichte und Münzen. Historische Angaben zum Breisgau und zu angrenzenden Gebieten*, (*Themen der Landeskunde* 9, *Veröffentlichungsreihe aus dem Alemannischen Institut Freiburg im Breisgau* 1998), S. 14: karolingischer Schuh: 34,3 cm, Freiburger Werkschuh: 32,4 cm. Ebd., S. 18: kleine Spanne: 7 Zoll, große Spanne 9 Zoll. Die Spanne ist die Strecke zwischen der Daumenspitze bis zur Spitze des Mittelfingers (kleine Spanne) bzw. des kleinen Fingers (große Spanne). Für Zoll finden sich drei Angaben: 2,54 cm (heutiges Maß), 2,7 cm und 6,75 cm. Für die große Spanne wurden hier pragmatisch etwa 20 cm angenommen. Zur Veranschaulichung: Die Breite heutiger Thermomatratzen aus dem Campingbedarf bewegt sich meistens auch um 60 cm. W. Fränzel, J. Goldfriedrich, *Ritter Grünembergs Pilgerfahrt ins Heilige Land 1486*, (*Voigtländers Quellenbücher* 18, 1912), S. 15 kamen auf eine Stanzia von 1,50 m auf 2,40 m. Vermutlich haben sie die Spanne mit einer Elle gleichgesetzt, die etwa einen halben Meter maß, Huggle, Ohler, *Maße*, S. 13.

³² Anonymus, S. 142, S. 144.

³³ Grünemberg, S. 314; Denke, *Venedig*, S. 109. Denkes Feststellung, dass ein Leben eines Seemanns kaum etwas wert gewesen sein dürfte, weil man keine Anstalten machte, einen über Bord Gegangenen zu retten, ist schwierig. Denn im Sturm ist es größeren Segelschiffen ohne Einsatz des Motors bis heute, wenn überhaupt, nur unter größten Schwierigkeiten möglich, umzudrehen und nach dem Vermissten zu suchen. Da dies ohnehin nur dann Sinn ergibt, wenn sofort reagiert werden kann, würden die eilig eingeleiteten Manöver die Menschen an Bord, evtl. die Seetüchtigkeit des Schiffes insgesamt, enorm gefährden, ohne wirklich Aussicht auf Erfolg zu haben. Über den

die Pilger vor, an der frischen Luft zu schlafen³⁴. Denn dass die hygienischen Zustände unter Deck alles andere als erfreulich waren, kann man in allen hier betrachteten Berichten mehr oder weniger deutlich nachlesen. Konrad Grünemberg führt dies vor allem auf vergammelnde Lebensmittel zurück: „Es ist unden im schiff voll flugen, wurm und käffer, maden, muß und ratzen, kumbt als von erfulung fisch und flaischs und mael und gewonlich von alen aessigen dingen“³⁵.

Ähnlich empörte Beschreibungen finden sich auch für die Verpflegung. Sie gehörte mit zum Gesamtpaket, das die Pilger in Venedig gebucht hatten, stieß aber in den Berichten auf mehr oder weniger große Ablehnung. Denn es war immer zu wenig, was laut Hans Tucher daran lag dass der Patron „nach den welischen Sitten zu essen“ gab – für deutsche Bäuche also nicht genug³⁶. Außerdem war die Kost zumindest ungewohnt, nach vielen Berichten jedoch kaum oder gar nicht genießbar. Überaus unzufrieden mit der Verpflegung war Konrad Grünemberg:

Der batron gibt zuo mäl ubel ze esen, nun des tags zwaÿ maul, aber du magst an siner cost nit haben umb kain sach. Sin spisen ist, so er flaisch gibt, schauff flaisch, das nimbt man nit ab. Es syg denn rugig und halben hunger storben, das wirt so unlustig, welcher es sicht, der mag sin nit esen. Sin brot ist alter verlegner biscot der mertail, der ist hert wie ain gebachen stain voller nis, spinnen und rotter wurmlin. Am frittag und Samstag gibt er fisch, haissent gschginael, mit öl und bullen, und ain ärwß. Sin win ist badwarm und schmekt gar saeltsam. Er gibt och zwuschend den maulen weder ze essen noch zû trinken³⁷.

tatsächlichen Wert eines Matrosenlebens sagt dies nun wenig aus, aber er lässt sich auch nicht ohne weiteres aus dem unterlassenen Rettungsversuch ableiten.

³⁴ Denke, *Venedig*, S. 111, darunter sogar Herzog Albrecht von Sachsen.

³⁵ Grünemberg, S. 288.

³⁶ Tucher, S. 632.

³⁷ Grünemberg, S. 286.

Und so empfehlen die Einkaufsführer den Pilgern, Proviant samt den für die Zubereitung notwendigen Gerätschaften selbst einzukaufen oder in Venedig zu leihen³⁸. „Biscoten“, zwei bis drei Stunden gebackenes Brot, das nicht verdirbt, solle man erwerben. Darüber hinaus gaben Eier, Schmalz, Käse, etliche Früchte, Schweineschinken, Gerste, Mehl und manches mehr gute Vorräte ab³⁹. Manche Verträge sahen sogar explizit einen Platz für Hühnerkäfige vor, sodass auch lebender Proviant mitgeführt werden konnte⁴⁰. Auch Grünembergs Einkaufsliste enthält „ain hüner huß oder groß keffÿ, darin du habest hüner alt und jung“⁴¹. Zum Vorrat des Anonymus gehörten sogar Kälber⁴².

Die Verpflegung durch den Patron wurde nur auf See angeboten. Während der Hafenaufenthalte mussten sich die Pilger selbst versorgen⁴³. Die Pilger nutzten daher die Landaufenthalte immer auch zur Auffrischung ihrer Vorräte. Wasser und Wein wurde offenbar in Fässchen transportiert, die man unter dem eigenen Lagerplatz verstauen konnte. Unter den losen Bodenbrettern befand sich der Ballast aus Kies und Sand, in den man die Behältnisse eingraben konnte⁴⁴.

Hatte das Pilgerschiff Venedig verlassen, führte die Route meist über Parenzo (heute Porec), entlang der dalmatischen Küste nach

³⁸ Tucher, S. 633–635; Grünemberg, v. a. S. 285–287, Weniger verschleißintensive Gegenstände konnten in Venedig nach der Rückkehr auch „second hand“ verkauft werden, s. Denke, *Venedig*, S. 97; G. Hartmann, *Venedig als Durchgangsstation für europäische Pilger und Reisende*, in: *Venezia incrocio di culture. Percezioni di viaggiatori europei e non europei a confronto*, hg. v. K. Herbers, F. Schmieder, (2008), S. 3–20, hier S. 9–10.

³⁹ Grünemberg, S. 286.

⁴⁰ Schwab, *Toleranz und Vorurteil*, S. 83.

⁴¹ Grünemberg, S. 285.

⁴² Anonymus, S. 142.

⁴³ Grünemberg, S. 291; Tucher, S. 636–638: führt die entsprechende Regelung im Mustervertrag auf.

⁴⁴ Grünemberg, S. 285: „Und grab denn die barillen mit win und wasser under dich inn das sand, da du ligst, und wä man lent oder inn die porten kunt, versich dich umb frisch wasser, ob man es da fint“.

Ragusa (Dubrovnik), Durazzo (Durrës) weiter auf die Insel Korfu. Weiter fuhr man meist über Modon (Methoni) auf dem Peleponnes nach Kreta, von dort nach Rhodos und Zypern und schließlich nach Jaffa⁴⁵. Die vielen Unterbrechungen und die Fahrt entlang der Küste sind zum einen auf die Geographie zurückzuführen – das Land ist die meiste Zeit im Weg, wollte man von Venedig direkt nach Jerusalem segeln⁴⁶. In der von Inseln, Riffen und engen Fahrwassern geprägten Adria war es außerdem schlicht gefährlicher, bei günstigen Winden jedoch nicht unmöglich, im Dunkeln zu fahren⁴⁷. Nicht zuletzt waren die Pilgergaleeren so dicht besetzt, dass kein Platz mehr war, um für mehr als wenige Tage Proviant, Wasser und Wein für Passagiere und Mannschaft mitzuführen⁴⁸.

⁴⁵ Denke, *Venedig*, S. 100–101.

⁴⁶ Die Notwendigkeit der Küstenschifffahrt aus navigatorischen Gründen ist im Spätmittelalter nicht gegeben. Grünemberg, S. 313–314, führt in seiner Beschreibung der Galeere einen Navigator („pillot oder notschier, ist der wegfürer“) auf, der vor sich den „comppas und nebens im ain karten“ hat, auf welcher „das gantz mer gemault vonn alen felsen, och al verborgen stokaig“ (vermutl. Riffe) verzeichnet ist. R. A. Paselk, *Medieval Tools of Navigation: an Overview*, in: *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, hg. v. R. O. Bork, A. Kann, (2008), S. 169–180, zum Kompass, der zuerst 1187 erwähnt wird S. 170–172. Zu mittelalterlichen Seekarten, den sog. Portolanen P. Falchetta, *The Use of Portolan Charts in European Navigation during the Middle Ages*, in: *Europa im Weltbild des Mittelalters. Kartographische Konzepte*, hg. v. I. Baumgärtner, H. Kugler, (2008), S. 269–276.

⁴⁷ Nach M. Rowling, *Everyday Life of Medieval Travellers*, (1971), S. 29 war es sogar verboten nachts zu fahren. Die Risiken waren dem Anschein nach aber überschaubar genug, um einen günstigen Wind nicht doch zu nutzen. Der Anonymus, S. 148–149, berichtet, dass sie in „Parenntzo“ (Poreč) auf guten Wind warteten und nachdem dieser eingesetzt hatte „gegen der Nacht“ Richtung Sera (Zadar) aufbrachen, wo sie am übernächsten Tag „mitt der Sonnen Aufgann“ ankamen. Er berichtet hier also von zwei Nachtfahrten in den besonders zerklüfteten Küstengewässern Dalmatiens. Auf die dort bei rauem Wetter drohenden Gefahren weist er hin, ein Teil der Strecke, die Kvarner-Bucht, „alwegen besorglich ist zue fharen“ (S. 148).

⁴⁸ Nach Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 76 führte die Route „wann immer möglich“ an der Küste entlang, Gründe waren vor allem die Proviantaufnahme und ferner die Handelsinteressen der Besatzung.

Einige der Etappenorte scheinen zum festen Programm der Reise gehört zu haben. Nicht nur um Vorräte aufzufrischen legte man dort an, sondern auch, damit die Pilger die Reliquien vor Ort pflichtbewusst aufsuchen konnten⁴⁹. Für manche Häfen, aber auch die Aufenthaltsdauer sprachen außerdem die Handelsinteressen der Mannschaft, die kleine Mengen Handelsgüter mitführen und verkaufen durfte⁵⁰. Insbesondere Limassol auf Zypern scheint hier fest eingeplant gewesen zu sein. Hans Tucher und der Anonymus berichten von einem mehrtägigen dortigen kleinen Jahrmarkt, auf dem die Galeoten ihren „Kaufmannschatz“ anrichteten und damit „gar vill Volkhs“ anzogen⁵¹. Aufenthalte zu Handelszwecken führten aber gerne zu Konflikten mit dem Patron⁵². Denn die Pilger waren der Ansicht, dass sie das Schiff allein für ihre Reise gemietet hatten und verlangten nach einem schnellen Transfer ohne unnötige Unterbrechungen⁵³. Dass nicht immer nur die Handelsinteressen sondern auch drohende Stürme der Grund für die Verzögerungen waren, mochte oft nicht einleuchten⁵⁴.

So erklärt es sich, dass die überlieferten Reisen sehr unterschiedlich lange dauerten. Meist sind es vier bis sechs, manchmal sieben Wochen auf der Hinfahrt. Die Rückfahrt dauerte wegen der häufig ungünstigeren Winde oftmals länger, der Anonymus beispielsweise brauchte über neun Wochen⁵⁵. Je nach Strecke und Windverhältnissen legte man unterwegs nicht jeden Tag in einem Hafen an, sondern verbrachte

⁴⁹ Vgl. Denke, *Venedig*, S. 102. Hans Tuchers Reisegesellschaft musste der Patron 1479 den Zugang zu den Reliquien in Lessina, Zara und Ragusa aufwendig verschaffen, denn wegen eines Pestverdachts in Venedig wollte man die Pilger zunächst nicht einlassen. Tucher, S. 353, S. 354, S. 356.

⁵⁰ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 74.

⁵¹ Anonymus S. 172; bei Tucher, S. 366.

⁵² Reichert, *Pilger und Patrone*, S. 28, S. 30.

⁵³ Ebd., S. 141; Denke, *Venedig*, S. 73–74.

⁵⁴ Reichert, *Pilger und Patrone*, S. 25.

⁵⁵ Reichert, *Erfahrung der Welt*, S. 142: vier bis sechs Wochen; Schwab, *Toleranz und Vorurteil*, S. 85: vier bis sieben Wochen.

mehrere Tage – und Nächte – auf See. Der Tagesablauf wurde dann durch gewisse Rituale gegliedert. Sonnenauf- und -untergang wurden durch Trompeter angekündigt. Oft sang man danach ein *Salve Regina*. Eventuell wurde morgens außerdem eine heilige Messe gefeiert, an der sich die Pilger beteiligten⁵⁶. Laut Felix Fabri gab es jedoch meist nur ein rezitiertes Ave Maria am Morgen und ein gesungenes *Salve Regina* am Abend. Messen fanden praktisch gar nicht statt, denn das Schiff war, so Fabri, kein geheiligter Ort, und einer Messe schlichtweg nicht würdig. Folgt man Fabri scheinen daher „geistliche Aktivitäten an Bord eher die Ausnahme als die Regel gewesen zu sein.“⁵⁷ Unser niederadeliger Anonymus vermerkt dazu allerdings: „Allhie merkh, das man alle Abenddt, wann die Sonnen undergheett und ddes Morgnes, ehe das aufgheett, ein Salve singet, und zue Morgens alle Tag ein heilige Mess thuett haltten unnd leesen, solanng man auf dem Mör ist“⁵⁸.

Allerdings fand die Messe wohl „trocken“ statt⁵⁹. Wandlung und Kommunion fanden ohne Konsekration des Weines statt, da man befürchtete, diesen wegen der Bewegungen des Schiffes zu verschütten⁶⁰. Die beiden an Bord gereichten Mahlzeiten wurden ebenfalls von den Trompetern angekündigt⁶¹. Allerdings nahmen wohl nicht alle Compagnias an den offiziellen Mahlzeiten teil⁶². Eine recht große Zahl der Pilger wird den Ratschlägen zur (Teil-) Selbstversorgung gefolgt sein. Und für diese gehörte zum Alltag an Bord – so lässt sich vermuten – auch das Kochen und eventuell auch das Schlachten. In den mir bekannten Quellen wird dies allerdings nicht angesprochen. Einige Compagnien, aber auch einzelne Reisende, hatten Diener, Burschen eventuell sogar

⁵⁶ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 77.

⁵⁷ Denke, *Venedig*, S. 102.

⁵⁸ Anonymus, S. 147; Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 77.

⁵⁹ Grünemberg, S. 316.

⁶⁰ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 77.

⁶¹ Ebd., S. 75.

⁶² So z. B. der Anonymus, S. 142, der „die Speiss von im nit name“.

Köche angestellt, die derlei Aufgaben übernommen haben dürften⁶³. Es stellt sich dabei eine organisatorische Frage, denn es gab wohl nur eine Küche an Bord⁶⁴. Wenn die Pilger sich in Gruppen von fünf bis zehn Leuten organisierten, blieben bei 70 Pilgern schon etwa zehn Gruppen, die sich arrangieren mussten, sowohl zeitlich wie auch in der Nutzung des nicht unbegrenzt verfügbaren Feuers. Ob dadurch organisatorische oder zwischenmenschliche Probleme entstanden und wie diese gegebenenfalls gelöst wurden, ist mir bisher leider unbekannt geblieben. Sofern also Diener diese Alltagsaufgaben übernahmen, blieb die Zeit an Bord für die Pilger weitgehend frei von Pflichten.

Hinweise, wie man sich die Zeit vertrieb, verdanken wir vor allem Felix Fabri, der in seinem *Evagatorium* ausführlich darauf eingeht⁶⁵. So erfreuten sich einige Reisende am Wein und ließen sich, sobald der beste Weinausschank des Tages gefunden war – die Mannschaft verdiente sich so noch etwas hinzu – für den Rest des Tages an diesem nieder⁶⁶. In den Augen des Mönchs kaum weniger lästerlich waren die Spieler, die mit Würfel, Karten und Schach den Tag verbrachten. Einige Pilger führten Instrumente mit sich und spielten unter anderem auf Lauten, Flöten und Dudelsäcken oder sangen. Gespräche und Diskussionen wurden geführt und Bücher gelesen. Einige nutzten die Muße auch zum Schreiben. Sich in Venedig Schreibzeug zu besorgen, wird von Hans Tucher in seinem Einkaufsführer explizit empfohlen, damit „einer vntterwegen für die langen weil schreiben mug, vnd was einer vntterwegen auch sicht“⁶⁷. Fabri berichtet auch von einigen Übermütigen, die jauchzend über das Deck tollten oder Gewichtheben veranstalteten.

⁶³ Z. B. Anonymus, S. 142 nennt Diener. Die Liste der Mitreisenden von Grünem- berg, S. 306–311 nennt einige Knechte (S. 309) „einen koch und purs“.

⁶⁴ Grünem-berg, S. 316 recht lapidar „da ist ain kuche“.

⁶⁵ Fabri, S. 122–125; vgl. Denke, *Venedig*, S. 112.

⁶⁶ Fabri, S. 123.

⁶⁷ Tucher, S. 633; Denke, *Venedig*, S. 112. Nicht zuletzt dürften so die Notizen angefertigt worden sein, die den späteren Berichten als Basis dienten. Dabei wurden z. B. genaue Beobachtungen des Schiffes und seines Aufbaus, aber auch der Komman-

Andere verbrachten den Tag dösend oder schlafend. Manch einer konnte wohl auch dem kontemplativen Betrachten des Meeres und der vorüberziehenden Landschaft oder Handarbeiten etwas abgewinnen⁶⁸. Bisweilen geriet man aber auch in ernsten Streit. Die dabei geäußerten Beschimpfungen waren in den Ohren des Mönches Blasphemie⁶⁹. Für besonders willkommene Abwechslung im vermutlich eher eintönigen Alltag sorgten Begegnungen mit den Tieren des Meeres, wie man aus den begeisterten Schilderungen schließen darf. Delphine, eventuell auch Wale, die die Galeere begleiteten, auftauchten und aus dem Wasser sprangen oder weit sichtbar ausatmeten, waren damals wie heute besondere Höhepunkte der Seefahrt. Besonders beeindruckt zeigt sich der Anonymus:

Unnd nach gesungenem Salve sachen wier die großen Möervisch, welche man Delfinos nennet, unnd man haist sie auch Möerschwein. Die sechen schier wie die Schwein, haben zwaye Höerner, unnd wier sachen sie wie ein Höertt Viche im Möer mitteinander daher gheenn⁷⁰.

Nach einer Begegnung mit unbekanntem Schiffen sprangen und tanzten die „großenn Fisch im Mör“ über das Wasser „das es ein Lust zue sechen was“ und alle Pilger und Seeleute dem Spektakel johlend beiwohnten⁷¹. Auch von einer Begegnung mit den „großen Whaalfisch“, die sich „gar in großer Menig sechen“ ließen, berichtet er uns und nachdem der Ankerplatz vor Jaffa erreicht war, dauerte es nicht lange, bis

dostrukturen und Aufgaben innerhalb der Mannschaft zum Thema. Denke, *Venedig*, S. 113. Sehr akribisch ist dabei unter anderem Grünemberg, S. 311–317.

⁶⁸ Fabri, S. 123–125.

⁶⁹ Denke, *Venedig*, S. 113.

⁷⁰ Anonymus, S. 196, weitere Delfine z. B. S. 150.

⁷¹ Ebd., S. 159, da er sonst von Delfinen spricht, verstand er unter diesen Tieren, die „ain zwaier Mannen lanngkh“ waren, wohl etwas anderes.

sich „vill Schülttkhrotten in dem Mör“ gar zur Galeere schwimmend „gantzt und gar sechen“ ließen⁷².

Ein weiterer Höhepunkt der Reise war ein Fest, das am Abend vor dem 24. Juni zu Ehren des Heiligen Johannes ausgerichtet wurde⁷³. Der Anonymus berichtet sehr plastisch: Um das Fest zu beginnen

[...] ließen wir unsere Drometter aufblasenn unnd die großen Stainpuchsen in der Gallee alle abschießen. Unnd unnser Patron ließe ettliche werkhliche Feuuerwerkh unnd Feuerpfeil in die Lüft gheenn unnd ließe auch lannge Saill von dem Khorb herab in die Poppen unnd auch vornen in die Prob anpindten unnd yber die 60 Latteren darinnen prinnendte Liechter waren, hennkhen.

Da fiengen unnser Gallioten unnd Schifleutt ainen Danntz an, unnd wier Pilgramb alle saßen also beye diesen Dingen unnd hetten ein gemainne Zechenn biss auf 3 Uhren gegen dem Tage. Unnd das alles thett unnser Patronn dem heiligen Sannct Johannes zue Eheren⁷⁴.

Der Anonymus konnte beobachten, wie das Fest noch auf etlichen weiteren Schiffen in der Ferne gefeiert wurde⁷⁵.

Zum Alltag an Bord gehörte nicht zuletzt die Hygiene. Zur Grundausstattung zählten unter anderem Seife und ein Eimer mit Strick um Seewasser an Bord zu ziehen. Das Salzwasser diente allerdings nur zur Reinigung der Füße, so erklärt zumindest Hans Tucher⁷⁶. Auch wurden mehrere Garnituren Hemden und Bettwäsche empfohlen, um häufiger wechseln und waschen zu können, wohl auch um die Läuseplage

⁷² Ebd., S. 162, S. 174.

⁷³ Grünenberg, S. 333.

⁷⁴ Anonymus, S. 158; Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 75.

⁷⁵ Anonymus, S. 158.

⁷⁶ Tucher, S. 633–634.

erträglich zu halten⁷⁷. Zu einer gewissenhaften täglichen Körperpflege mahnt auch Felix Fabri. Er betont dabei unter anderem das gegenseitige Entfernen von Flöhen und Läusen. Man solle sich dabei nicht schämen, sich den Bart von Mitreisenden durchsuchen zu lassen, da er bei zu starkem Befall abgenommen werden müsste. Und auf dem Meer ohne Bart zu fahren, sei unehrenhaft⁷⁸.

Schlechtes Essen und die enge Unterbringung waren nicht die einzigen Unannehmlichkeiten, obgleich sicherlich die konstantesten. Ein häufiges Übel scheint der Forschung die Seekrankheit zu sein⁷⁹. Sicherlich gab und gibt es Menschen, die besonders empfindlich auf die Schiffsbewegungen reagieren. Deren Leiden begann schon im Hafen, wenn sich das Schiff nur wenig bewegte⁸⁰. Die meisten Pilger gewöhnten sich aber daran und litten dann nur noch bei schwerem Wetter. Entsprechend selten sind die Erwähnungen in den Berichten: Für die Hinreise berichtet uns der Anonymus viermal und Grünemberg zweimal von Seekrankheit, fast immer in Verbindung mit Stürmen⁸¹. Dass die Anfälligkeit für Seekrankheit abnimmt, je mehr man sich an die Schiffsbewegungen gewöhnt hatte, können wir als bekannt annehmen. Zumindest berichtet uns Anonymus, dass er und seine Mitreisenden

⁷⁷ Grünemberg, S. 287.

⁷⁸ Fabri, S. 135.

⁷⁹ Denke, *Venedig*, S. 110 geht etwa davon aus, dass die Pilger „oft“ unter Seekrankheit litten.

⁸⁰ Ebd., S. 110 mit zwei Beispielen.

⁸¹ Anonymus, S. 155 (zweimal), S. 162, S. 163. Grünemberg, S. 319 „ain großer Sturm“, S. 346 „ain frischer ortwind“, der dafür sorgte, dass das Schiff „waget und gumpet“ wodurch „uns viel bilgram krank wurdend“. Grünemberg notiert die Windverhältnisse sehr gründlich. Es liegt daher nahe, für die Hinfahrt tatsächlich nur diese zwei Fälle von ungünstigen Winden und Seekrankheit anzunehmen. Die Beschreibung der Rückreise, S. 465–467 fällt recht knapp aus und beinhaltet fast ausschließlich die Schilderungen von „zwo vortunen“. Für Tucher, S. 352 war eine Sturmnacht immerhin „nit kurzweilig“. Tucher ist leider recht zurückhaltend, was Äußerungen zum Alltag der Reise angeht. Von fehlender Kurzweil /im Sturm („nit fast khurtz“, „nit khurtzweilig“) spricht auch der Anonymus, S. 162.

die Wartezeit in Venedig für entsprechende Vorbereitungen nutzen. Sie „fhueren vast alle Zeitt spacieren auf dem Möer, welches ainem Pilgramb seer nutzlich ist, darumben, das man dess Möerss desto bass gewhonne“⁸². Gegen einen handfesten „Sturmbwindt“ war mit Spazierfahrten jedoch wenig auszurichten⁸³. Zehn Tage nach dem Aufbruch von Venedig, so berichtet der Anonymus „hueb sich eine schwäere Fortuna an“, wie die Stürme in den Berichten häufig genannt werden, und es waren „nit zechen Person in der Gallee samt dem Viche, Khüe, Khelber, Gaiss unnd Schaffen, welche von diser Ungesthüemb sich nicht undeetten unnd vast krannkh waren“⁸⁴. Auch Grünemberg berichtet uns von dem bekannten Zusammenhang von Sturm, Seekrankheit und Erbrechen: „Och wenn vortun ist und das schiff hart gnabet, so erbricht sich der merteil“⁸⁵. Gegen den starken Gestank des Erbrochenen empfielt er, sich Essig aus der Hausapotheke in die Nase zu streichen⁸⁶.

Starke Winde und erst recht Stürme, die das Schiff in der Gewalt hatten, wirkten auf die Pilger bedrohlich und brachten Todesängste mit sich⁸⁷. Zumal sie nicht nur mit ihren eigenen Beschwerlichkeiten zu kämpfen hatten, wenn das tobende Meer die Galeere „hin und her“ schlug und „erschröckhliche Spring“ tuen ließ⁸⁸. Die Wellen des aufge-

⁸² Anonymus, S. 141, eine weitere Spazierfahrt auch auf S. 143. Fahrten die für Besorgungen notwendig sind, werden davon explizit unterschieden. Wie sehr man diese Gewöhnung schätzte, deutet Santo Brasca an. Trotz aufziehender osmanischer Flotte während der Belagerung von Rhodos spricht für die Fortsetzung der Reise, dass er sich an das Meer gewöhnt habe. A. Esch, *Gemeinsames Erlebnis – Individueller Bericht. Vier Parallelberichte aus einer Reisegruppe von Jerusalempilgern 1480*, „Zeitschrift für Historische Forschung“, 11 (1984), S. 385–416, hier S. 402.

⁸³ Anonymus, S. 154.

⁸⁴ Ebd., S. 155.

⁸⁵ Grünemberg, S. 289.

⁸⁶ Ebd., S. 289; Denke, *Venedig*, S. 107.

⁸⁷ Anonymus, S. 162 schildert, dass die Pilger im ersten Sturm „alle Augenplückh Ybergangs unnd Verderben erwarten thetten“, im zweiten „besorgten wier uns auch, wier müesten verderben“.

⁸⁸ Ebd., S. 154.

wühlten Meeres schlugen ständig über das Deck, wodurch „auch gar vill Wasser in die Galleen khame, also das wier Pilgramb sambt den Gallioten genuesamb zu retten unnd schöepfen hetten“⁸⁹. Wurde das Schiff auf die Seite geworfen, waren auch die Pilger gefordert, mal auf die eine, dann auf die andere Seite des Schiffes zu rennen, um es wieder aufzurichten⁹⁰.

Winde können jedoch nicht nur zu stark sein, sondern auch aus ungünstigen Richtungen kommen oder gar ganz ausbleiben. Und Flaute waren mindestens so bedrohlich wie Stürme. Vor allem wenn sie überraschend in größerer Entfernung zum nächsten Hafen auftraten. Peter Rindfleisch berichtet, sie hätten um die 15 Tage ohne Wind vor Kreta gelegen und nichts mehr zu essen und zu trinken gehabt außer dem Wein, der auf Kreta wächst⁹¹. Die im Juni fast senkrecht stehende Sonne brannte dann vom wolkenlosen Himmel, im ohnehin schlecht zu lüftenden Schlafdeck wurde es heiß und stickig, der Gestank nahm zu. Dietrich von Schachten führte an, dass in einer ähnlichen Situation „der Bielger viel kranck undt schwach wordenn, auch nicht allein von hietze, sondern auch viele vonn bösem geschmacke undt gestancke“⁹².

Trotzdem es sich bei den Pilgerschiffen um Galeeren handelte, die mit bis zu 25 Ruderbänken zu drei Ruderern ausgestattet waren, sprechen die Quellen mehrheitlich dagegen, dass diese Schiffe tatsächlich gerudert wurden⁹³. Bisher habe ich nur bei Hans Bernhard von Eptin-

⁸⁹ Anonymus, S. 155. Weitere Beispiele u. a. bei Denke, *Venedig*, S. 103–104.

⁹⁰ Grünemberg, S. 315 beschreibt das Verfahren zunächst allgemein „So schrigt denn der comit vast lut: „drigzen galleigen“, so lofft denn yedermann uff die ainen sitten, ob man das schiff wieder uff wegen kund“, auf S. 466 in den heftigen Stürmen der Rückfahrt dann den tatsächlichen Einsatz. Vgl. Denke, *Venedig*, S. 111.

⁹¹ Denke, *Venedig*, S. 108.

⁹² Zitiert nach Denke, *Venedig*, S. 107.

⁹³ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 74 weisen auf die theoretische Möglichkeit, zu rudern hin, die praktisch aber nicht umgesetzt wurde und verweisen auf Pietro Casolas Bericht, der die Schiffe für zu schwer hielt. Die Pilgergaleere als ruderbare Schiff u. a. bei R. Gardiner, R. Unger, *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, (1994), S. 134; N. Ohler, *Pilgerstab und Jakobsmuschel*.

gen Hinweise darauf gefunden, dass die Ruder auch tatsächlich benutzt wurden⁹⁴. Konrad Grünemberg berichtet uns von Situationen, in denen man den Einsatz der Ruder erwarten würde, ohne dass dies allerdings geschah. Der Hafen von Pula konnte wegen zu starkem Gegenwind nicht erreicht werden, die Nacht wurde vor Anker verbracht. Kurz vor Ragusa versiegte der Wind, die Galeere lag eine halbe Stunde vor dem Hafen, bis sie ein starker Gegenwind wieder zwanzig Meilen zurückwarf⁹⁵.

Neben den Stürmen und Flauten fürchteten die Pilger, zumindest auf als gefährlich bekannten Streckenabschnitten auch, auf Grund zu laufen⁹⁶. Besonders häufig scheint dies jedoch nicht vorgekommen zu sein. Der Anonymus, Pietro Casola und ihre Mitfahrer liefen 1483 in der Adria zwischen Sera (Zadar) und Lessina (Hvar) jedoch tatsächlich auf Grund⁹⁷. Der Anonymus ging von einem Felsen aus, Pietro Casola, der die Gesellschaft des Patrons genießen durfte, weiß allerdings von einer Sandbank zu berichten⁹⁸. Tatsächlich auf einen Felsen aufgelaufen war die Galeere, mit der Sebald Rieter Senior unterwegs war. Das Schiff konnte vom Felsen gezogen werden und musste auf Rhodos vier Tage repariert werden⁹⁹.

Wallfahren in Mittelalter und Neuzeit, (2000), S. 131. Esch, *Gemeinsames Erlebnis*, S. 396 weist darauf hin, dass von den Pilgern selten bemerkt wurde, dass die Galeere gerudert wurde, obgleich das „doch diesen ungewöhnlichen Schiffs-Typ erst ausmachte“.

⁹⁴ *Das Familienbuch der Herren von Eptingen. Kommentar und Transkription*, hg. v. D. A. Christ, (*Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Baselland* 41, 1992), S. 214 „Aber wir möchten den nechsten nit gehen Arogussa khommen, dann der Windt, was wider unns, unnd was doch nachtet khein Windt. Je dannoch müesten Wir uff daß weýt mehr fahren, unnd do erst mit den Ruodern hinzue ziehen“.

⁹⁵ Grünemberg, S. 320, S. 327.

⁹⁶ S. oben, Anmerkung 47.

⁹⁷ Anonymus, S. 151 spricht von einem „groß Ybersechenn“ das den Schiffluten geschehen war und erklärt, dass das dabei beschädigte Ruder bei ungestümerem Meer zu ihrem Verderben geführt hätte.

⁹⁸ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 78.

⁹⁹ Denke, *Venedig*, S. 106.

Wo so viele Menschen auf engem Raum reisten, blieben Krankheiten nicht aus. Was sollen wir aber darunter verstehen, dass „Krankheiten die Regel“ waren, wie Andrea Denke beschreibt¹⁰⁰? Sicher, Krankheiten waren ein Problem, aber den Berichten ist nicht zu entnehmen, dass ständig alle krank gewesen wären – über kleinere Beschwerden wird man sich aber auch nicht ausgelassen haben. Gewisse Einblicke erlauben auch hier die Einkaufsführer. Denn sie raten dazu, sich in Venedig mit allerlei Medizin, unter anderem „Konfekten“ und „pillulas pestilenciales“ sowie Mitteln gegen Durchfall und Verstopfung zu versorgen¹⁰¹. Durch Krankheit besonders geschwächte Pilger ließen ihre Notdurft wohl direkt in den Sand unter ihrem Lager gehen. Das mag vor allem der Fall gewesen sein, wenn man an der roten Ruhr, erkrankt war¹⁰². Die Intensität des Gestankes unter Deck und auch die Ansteckungsgefahr nahmen dadurch noch einmal zu¹⁰³. Doch auch hier wäre noch einmal genauer nachzuprüfen, wo der Einzelfall und wo die Regel gelegen haben mag.

Ernsthaft zu erkranken war auf der Pilgergaleere riskant und führte wohl häufig zum Tod¹⁰⁴. Von einem „allgegenwärtigen Tod“ auf der Galeere zu sprechen erscheint indes ebenfalls übertrieben¹⁰⁵. Wenn auf

¹⁰⁰ Denke, *Venedig*, S. 108.

¹⁰¹ Tucher, S. 626.

¹⁰² Grünemberg, S. 289; Denke, *Venedig*, S. 107.

¹⁰³ Da sich aller Kot und Unrat im Schiff auch durch eindringendes Wasser am tiefsten Punkt des Schiffes, der sog. Bilge sammelt, muss es sich bei deren Inhalt um eine überaus unappetitliche Brühe gehandelt haben. Trotzdem diese möglichst abgepumpt oder –geschöpft wurde, warnen Reise-Regimina seit der Spätantike vor den Gerüchen und Auswirkungen des Bilgenwassers, P. Horden, *Travel sickness: medicine and mobility in the Mediterranean from Antiquity to the Renaissance*, in: *Hospitals and Healing from Antiquity to the later Middle Ages*, hg. v. dems., (2008), S. 179–199, hier S. 191.

¹⁰⁴ Denke, *Venedig*, S. 108.

¹⁰⁵ Ebd., S. 109; Tucher, S. 368 und der Anonymus, S. 165, S. 175–176, berichten alle von wenigstens einem Toten, zweimal wegen roter Ruhr. Grünemberg, S. 307–311 fügt der Liste von 42 Reisenden insgesamt neun Mal den Vermerk „tod“ hinzu. Allerdings finden sich in der Beschreibung von Hin- und Rückfahrt keine Todesfälle. Zwei

einer etwa ein halbes Jahr dauernden Fahrt von 150 Passagieren und 200 Seeleuten etwa ein halbes Dutzend den Tod findet, ist das tragisch, bleibt aber der Sonderfall. Der Tod eines Mitreisenden war jedoch eine unliebsame Unterbrechung des Alltäglichen und die Umsorgung seines Leichnams war vor allem auf See ein Problem. Die Seebestattung eines in ein Tuch gebundenen Toten mit einem Sack Steinen an den Füßen entsprach nicht den Vorstellungen eines christlichen Begräbnisses in geweihter Erde. So lesen wir öfters davon, dass sich die Lebenden für ein christliches Begräbnis des Toten an Land einsetzten, was aber zu Konflikten mit dem Patron führte. Entweder weil die Ansteuerung eines Hafens große Umstände bereitete oder die Anwesenheit eines Toten als schlechtes Omen gesehen wurde, das am besten schnell beseitigt wurde¹⁰⁶.

Je weiter sich die Pilger im Verlauf der Reise von Venedig entfernten und den osmanisch kontrollierten Gebieten näher kamen, desto größer wurde die Angst vor Piraten und osmanischen Angreifern. Denn die meisten Pilger wussten, in welchen Sphären sie sich bewegten. Und so sorgten in den Häfen Meldungen, dass Piratenschiffe gesichtet wurden, für weitere Unruhe. Nachrichten von venezianischen Schiffen, die auf Piratenjagd waren, konnten nur wenig Erleichterung bringen. Denn was gejagt wird, musste ja auch da sein, so dachten die Reisenden vermutlich¹⁰⁷.

Vor allem auf der Strecke zwischen Kreta und Jaffa machte sich bei jeder Sichtung unbekannter Segel Unruhe breit. Nichtsdestotrotz wird von tatsächlichen Überfällen oder Angriffen deutlich seltener berichtet, als man bei einer ständig drohenden Piratengefahr erwarten würde. Tucher berichtet immerhin von „zwey grosse raubschiff mit Katelo-

der namentlich bekannten Mitreisenden sind im Heiligen Land in Gaza und Ramla verstorben, vgl. Grünemberg, S. 307–308, Anm. 199 und Anm. 203.

¹⁰⁶ Denke, *Venedig*, S. 109. Für den letzten Toten der Hinfahrt berichtet der Anonymus, S. 176, dass dieser bei Nacht im Heiligen Land beigesetzt wurde.

¹⁰⁷ Z. B. Anonymus, S. 157, S. 159.

nieren“, die er vorbeiziehen sieht, während die Pilgergaleere im Hafen von Modon lag¹⁰⁸. Der Anonymus berichtet häufiger von unbekanntem Schiffen, die sich aber nicht als feindselig herausstellen¹⁰⁹. Tatsächliche Überfälle finden sich aber nicht.

Nun waren die Pilgergaleeren keine Kriegsschiffe und demnach voll ausgerüsteten Piratenschiffen gleicher Größe vermutlich unterlegen. Zumal es sich bei den „Piraten“ meist eher um Schiffe der osmanischen Flotte gehandelt haben dürfte¹¹⁰. Geht man allerdings von „schwacher militärischer Besatzung“ aus, lässt man außer Acht, wer sich da auf den Schiffen befand¹¹¹. Große Teile der Pilger rekrutierten sich schließlich aus dem europäischen Adel, also jenem Teil der Bevölkerung, der hauptberuflich noch sehr im Militärischen verwurzelt war. Eine schwache militärische Besatzung wurde so um größtenteils sehr militärische Passagiere ergänzt. Entsprechend finden wir die Pilger in Gefahrensituationen auch immer kampfbereit mit gezückten Schwertern¹¹². 1498 erlebte Johannes Schürpf einen Überfall eines osmanischen Patrouillenbootes. Mannschaft und Pilger auf der Galeere konnten sich jedoch stundenlang zur Wehr setzen, was wohl eher gegen eine deutliche Unterlegenheit spricht¹¹³. Und 1408 konnte die Galeere von Andrea Quirini durch die Unterstützung von Pilgern, die eigene Waffen trugen und tapfer kämpften, gegen Angreifer verteidigt werden¹¹⁴. Doch auch

¹⁰⁸ Tucher, S. 360, s. a. S. 362.

¹⁰⁹ Anonymus, S. 157, S. 159, S. 166 u. ö.; Grünemberg, S. 357 berichtet von einer kritischen Begegnung mit zwei „rob schiff“, die aber glimpflich verlief, nachdem die Unbekannten abgedreht hatten.

¹¹⁰ K. T. Utterback, *Pirates and Pilgrims on the Late-Medieval Journey to Jerusalem*, „Medieval Perspectives“ 12 (1997), S. 123–133, v. a. S. 127–128.

¹¹¹ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 73.

¹¹² Der Anonymus, S. 173 berichtet, wie sie sich nach einer Warnung vor lau-
ernden Piraten vorbereiteten: „Unnd wier rüstetten unnser Galleen mitt Püchsen,
Armbprosten, Pöegenn, Spieß unnd Stainen nach dem Besten, als wier khundten, zuer
Whöer.“ Auch bei Tucher, S. 361–362 „rußten vnß all jn der gallein zu der were“.

¹¹³ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 73.

¹¹⁴ Utterback, *Pirates and Pilgrims*, S. 130.

wenn die Pilgergaleeren vielleicht weniger unterlegen waren als bisher angenommen, war man an Bord sicherlich dennoch froh um jeden Kampf, der nicht stattfand, froh um jedes Schiff, das sich als Freund herausstellte¹¹⁵.

Obgleich eine quantitative Untersuchung noch aussteht, sollten wir wahrscheinlich davon ausgehen, dass die Zahl der Fahrten mit tatsächlichen Angriffen den deutlich kleineren Anteil ausmachte¹¹⁶. Dennoch dürfte die Angst vor Piraten und osmanischen Schiffen sehr präsent an Bord der Pilgergaleeren gewesen sein.

Erreichten die Pilger schließlich Jaffa, mussten sie noch einmal eine ungewisse Zeit warten. Vor allem musste nach Jerusalem um Geleit und den „großen Trutzelmann“ geschickt werden, unter dem wohl ein Chef-dolmetscher und Einreisebeamter verstanden werden kann. Während dieser Zeit, meist ein bis zwei Wochen, machten sich Hitze und zur Neige gehende Vorräte noch einmal überaus unangenehm bemerkbar. Denn nicht immer gelang es dem Patron, die Vorräte vor Ort nochmals aufzustocken¹¹⁷. Der Anonymus etwa klagt: „das mier vor Hitzten schier verdurben, welches uns gar seer whee thett, dann wier khain frischenn Trunkh, wede am Wein oder am Wasser, hetten“¹¹⁸.

Es wäre nun sicherlich falsch, die Gefahren und Strapazen, die vielen – aber wohl nicht allen! – Pilgern auf ihren „Meerfahrten“ widerfuhr, zu ignorieren. Es gibt wenig Schlimmeres als ohnmächtig in einem to-

¹¹⁵ Kimme, Reimann, *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa*, S. 73–74.

¹¹⁶ In meinem Dissertationsprojekt betrachte ich unter anderem einige Aspekte quantitativ. Fragen nach der Verlässlichkeit der Quellen, die sich durch verwendete Topoi und das Ausschreiben bereits bekannter Berichte stellen, werden dabei berücksichtigt.

¹¹⁷ Bei Grünemberg, S. 366–367 versuchte der Patron vermutlich von einer rastenden Karawane mit zwei als Dolmetscher fungierenden Franziskanern Lebensmittel zu erwerben. Während des Handels kam es allerdings zum Streit woraufhin die „haiden [...] durch stächend uns den ainen Barfüsser heren wol dru mäl mit ainem langen tegen“. Daraufhin stürzten die Verbliebenen zurück zu den Beiboote und konnten nur wenige Brote mit auf die Galeere retten.

¹¹⁸ Anonymus, S. 176.

benden Sturm gefangen zu sein und um sein Leben zu fürchten. Auch die Angst vor Überfällen durch Piraten oder osmanische Schiffe mag immer vorhanden gewesen sein. Doch spricht wenig dafür, einen tatsächlichen Piratenüberfall – oder gar mehrere – zum grundsätzlichen Charakteristikum der Seereise ins Heilige Land zu erklären. Genauso wie auch die Sturmerfahrung, und damit die Seekrankheit, für einige Tage zur Reise gehörte, aber nicht ständiger Begleiter war. Die Seereise auf dem Mittelmeer als ausschließlich anstrengendes und gefährliches Unterfangen anzusehen, erscheint übertrieben¹¹⁹.

Die Unterbringung unter Deck war sehr beengt und entsprach wohl bei keinem der Pilger dem gewohnten Standard, obgleich hier noch der Vergleich zum Reisen im Spätmittelalter auf breiterer Ebene zu ziehen wäre. Denn wie sah es im Vergleich in Heerlagern oder Pilgerherbergen aus? Obgleich den Pilgern in den Einkaufsführern zu diversen Artikeln der Körperpflege geraten wurde und diese vermutlich auch vorhanden waren, konnte die Hygiene an Bord wohl nicht mit der an Land mithalten.

Auf See wurden die Tage strukturiert durch die morgendliche Messe und die Ausgabe der Mahlzeiten. Für den weiteren Tagesverlauf dürfen wir von einer mehr oder weniger verpflichtungsfreien Zeit ausgehen, die von den Pilgern verschiedenartig genutzt wurde. Waren sie dabei weniger erfolgreich und sorgte die Natur einmal nicht für Abwechslung durch Delfine oder ähnlichem, drohte vor allem Langeweile.

Nicht zuletzt sollten wir uns aber in Erinnerung rufen, dass die Gesamtzahl der Pilger an Bord stark schwankte. Es wirkt sich enorm aus, ob auf den mehr oder weniger baugleichen Schiffen 50 oder 150 Leute unterkommen mussten. Das Platzangebot verdreifacht sich, gleichzeitig verbessern sich die hygienischen Umstände enorm, der Stauraum für Proviant wird viel größer. In dieser Hinsicht scheint es nicht zuletzt eine Glücksfrage gewesen zu sein, ob man die Fahrt leidend in einem vollgestopften Seelenverkäufer im Sturm oder einem annehmlischen

¹¹⁹ Horden, *Travel sickness*, S. 186 bemerkt dies für die Antike.

Schiff mit guten Winden verbringen konnte. Eine Beschreibung einer idealtypischen Seereise nach Jerusalem, wie sie bisher mehrheitlich zu lesen ist, erscheint daher nur eingeschränkt ans Ziel zu führen.

BURZE – CIASNOTA – NUDA

UWAGI O ŻYCIU CODZIENNYM NA WENECKICH GALERACH PIELGRZYMICH
W XV WIEKU

(STRESZCZENIE)

Podróż morską pielgrzymów zmierzających do Jerozolimy z Wenecji do Jaffy charakteryzowały ciasnota, złe wyżywienie i warunki higieniczne. W literaturze pisano o burzach, chorobie morskiej i innych schorzeniach oraz zagrożeniu pirackim, jako o problemach stale towarzyszących podróżującym. Wydaje się jednak, że jest to obraz „skompresowany” z wielu relacji pielgrzymich. Podczas niektórych podróży może faktycznie wydarzyły się wszystkie możliwe nieszczęścia, inne przebiegły o wiele bardziej przyjemnie. Zależało to głównie od pogody. Na warunki na pokładzie duży wpływ miała również liczba pielgrzymów. Burze, choroby i przypadki śmierci w stosunku do czasu trwania podróży oraz liczby podróżnych nie są normą, lecz raczej wyjątkami. Napady wrogich okrętów zdarzały się rzadko. Pomimo, że wszystkie te niebezpieczeństwa były realne, a strach był stałym towarzyszem pielgrzymujących, wiele podróży morskich przebiegało spokojniej i przyjemniej, niż sobie wyobrażamy.

Tłumaczenie
Renata Skowrońska

STÜRME – ENGE – LANGEWEILE

BEMERKUNGEN ZUM ALLTAG AUF VENEZIANISCHEN PILGER-GALEEREN
IM 15. JAHRHUNDERT

(ZUSAMMENFASSUNG)

Die Seereise der Jerusalem-pilger von Venedig nach Jaffa war geprägt durch Enge, schlechte Verpflegung und miserable hygienische Zustände. In der Literatur schrieb man über Stürme, Seekrankheit und andere Krankheiten sowie Piratengefahr als ständige Begleiter der Reisenden. Doch es scheint, als würde hier ein Idealtypus aus zahlreichen Reiseberichten „verdichtet“. Einzelne Fahrten mochten tatsächlich die

volle Bandbreite der möglichen Übel versammelt haben, während andere aber viel angenehmer verliefen. Dies hing vor allem vom Wetter ab. Auf die Bedingungen an Bord hatte auch die Zahl von Mitpilger einen wesentlichen Einfluss. Stürme, Krankheits- und Todesfälle sind in Relation zu Fahrtdauer und Anzahl der Reisenden nicht als Regelfall sondern eher als Ausnahme zu sehen. Überfälle durch feindliche Schiffe kamen nur selten vor. Obwohl alle diese Gefahren real waren und die Angst ständiger Begleiter der Reisenden war, so verliefen vermutlich viele Seereisen ruhiger und angenehmer als wir uns vorstellen.

STORMS – TIGHTNESS – BOREDOM

REMARKS ABOUT EVERYDAY LIFE IN VENETIAN PILGRIMAGE GALLEYS
IN THE 15TH CENTURY

(SUMMARY)

The sea voyage of pilgrims going to Jerusalem from Venice to Jaffa was characterized by crampedness, bad nutrition and poor sanitary conditions. The literature mentions storms, seasickness and other ailments along with the threat of piracy, which were frequent problems of travelers. Nevertheless, it seems that it is a “compressed” picture constructed on the basis of many pilgrims’ accounts. During some pilgrimages all the above-mentioned disasters might have happened, but there were many journeys which were pleasant and problem-free. The determining factor here was the weather. The conditions were also affected by the number of pilgrims on board. Taking into account the duration of voyages and the number of passengers, storms, illnesses and deaths were not the norm, but exceptions. Attacks of hostile ships happened very rarely. Despite the fact that all the dangers were quite realistic and fear was a constant companion of all pilgrims, many sea pilgrimages went more peacefully and more pleasantly than we imagine.

Translated by
Agnieszka Chabros

Słowa kluczowe / Schlagworte / Keywords

- Pielgrzymki w XV wieku; podróże morskie z Wenecji do Jaffy
- Wallfahrten im 15. Jahrhundert; Seereisen von Venedig nach Jaffa
- Pilgrimages in the 15th century; sea travel from Venice to Jaffa

BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFIE / BIBLIOGRAPHY

ŹRÓDŁA DRUKOWANE / GEDRUCKTE QUELLEN / PRINTED SOURCES

- Das Familienbuch der Herren von Eptingen. Kommentar und Transkription*, hg. v. D. A. Christ, (*Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Baselland* 41, 1992).
- Denke A., *Konrad Grünembergs Pilgerreise ins Heilige Land 1486. Untersuchung, Edition und Kommentar*, (*Stuttgarter Historische Forschungen* 11, 2011).
- Die Reise eines niederadeligen Anonymus ins Heilige Land im Jahre 1494*, hg. v. G. Fouquet, (*Kieler Werkstücke Reihe E: Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 5, 2007).
- Hartmann G., *Wilhelm Tzewers: Itinerarius terre sancte. Einleitung, Edition, Kommentar und Übersetzung*, (*Abhandlungen des deutschen Palästina-Vereins* 33, 2004).
- Herz R., *Die „Reise ins Gelobte Land“ Hans Tuchers des Älteren (1479–1480). Untersuchungen zur Überlieferung und kritische Edition eines spätmittelalterlichen Reiseberichts*, (*Wissensliteratur im Mittelalter* 38, 2002).
- Quellen zur Geschichte des Reisens im Mittelalter*, hg. und übers. v. F. Reichert unter Mitarbeit v. M. Stolberg-Vowinkel, (2009), S. 122–139 (Auszug aus *Felix Fabris Evagatorium*).

LITERATURA / LITERATUR / LITERATURE

- Denke A., *Venedig als Station und Erlebnis auf den Reisen der JerusalemPilger im späten Mittelalter*, (*Historegio* 4, 2001).
- Esch A., *Gemeinsames Erlebnis – Individueller Bericht. Vier Parallelberichte aus einer Reisegruppe von JerusalemPilgern 1480*, „*Zeitschrift für Historische Forschung*“, 11 (1984), S. 385–416.
- Falchetta P., *The Use of Portolan Charts in European Navigation during the Middle Ages*, in: *Europa im Weltbild des Mittelalters. Kartographische Konzepte*, hg. v. I. Baumgärtner, H. Kugler, (2008), S. 269–276.
- Fränzel W., Goldfriedrich J., *Ritter Grünembergs Pilgerfahrt ins Heilige Land 1486*, (*Voigtländers Quellenbücher* 18, 1912).
- Gardiner R., Unger R., *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1650*, (1994).
- Hartmann G., *Venedig als Durchgangsstation für europäische Pilger und Reisende*, in:

- Venezia incrocio di culture. Percezioni di viaggiatori europei e non europei a confronto*, hg. v. K. Herbers, F. Schmieder, (2008), S. 3–20.
- Hasecker J., *Die Johanniter und die Wallfahrt nach Jerusalem (1480–1522)*, (*Nova mediaevalia* 5, 2008).
- Horden P., *Travel sickness: medicine and mobility in the Mediterranean from Antiquity to the Renaissance*, in: *Hospitals and Healing from Antiquity to the later Middle Ages*, hg. v. dems., (2008), S. 179–199.
- Huggle U., Ohler N., *Maße, Gewichte und Münzen. Historische Angaben zum Breisgau und zu angrenzenden Gebieten*, (*Themen der Landeskunde* 9, Veröffentlichungsreihe aus dem Alemannischen Institut Freiburg im Breisgau 1998).
- Kimme N., Reimann S., *Die Passage zwischen Venedig und Jaffa auf der Galeere „Contarina“*, in: *Die Reise eines niederadeligen Anonymus ins Heilige Land im Jahre 1494*, hg. v. G. Fouquet, (*Kieler Werkstücke Reihe E: Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 5, 2007), S. 71–80.
- Ohler N., *Pilgerstab und Jakobsmuschel. Wallfahren in Mittelalter und Neuzeit*, (2000).
- Paselk R. A., *Medieval Tools of Navigation: an Overview*, in: *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, hg. v. R. O. Bork, A. Kann, (2008), S. 169–180.
- Reichert F., *Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter*, (2001).
- Reichert F., *Pilger und Patrone: Aspekte einer gespannten Beziehung*, in: *Venezia incrocio di culture. Percezioni di viaggiatori europei e non europei a confronto*, hg. v. K. Herbers, F. Schmieder, (2008), S. 21–31.
- Rowling M., *Everyday Life of Medieval Travellers*, (1971).
- Schwab H., *Toleranz und Vorurteil. Reiseerlebnisse spätmittelalterlicher Jerusalem-pilger*, (*Spektrum Kulturwissenschaften* 4, 2002).
- Utterback K. T., *Pirates and Pilgrims on the Late-Medieval Journey to Jerusalem*, „Medieval Perspectives“, 12 (1997), S. 123–133.