

Verkehrsmittel und Reise- bzw. Transportgeschwindigkeit zu Lande im Byzantinischen Reich

Die im Byzantinischen Reich zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und die damit erzielbaren Reise- und Transportgeschwindigkeiten stellen – neben den Transportkapazitäten, die nicht Thema dieser Untersuchung sind – einen Faktor unter vielen dar, die unmittelbare Auswirkung auf logistische Probleme aller Art haben, im Handel, in der Versorgung größerer Städte und ganz besonders auch im militärischen Bereich. So versteht sich dieser Beitrag auch als ein Baustein im Rahmen des umfassenden Projektes „Medieval Logistics“ unter der Leitung von John Haldon, in das neben den Universitäten Princeton und Birmingham auch die Wiener Byzantinistik einbezogen ist¹.

Verkehrsmittel und Reisegeschwindigkeit stehen natürlich in enger Wechselwirkung zu einander. Denn sicher kann man mit einem guten, ausgeruhten Pferd schneller ein Ziel erreichen als mit einem Esel oder als Fußgänger. Aufgrund der Quellenlage im byzantinischen Bereich hat es sich als zweckmäßig erwiesen, Verkehrsmittel und Reisegeschwindigkeit getrennt zu behandeln. Andererseits war es sinnvoll, Reisegeschwindigkeit, die durchschnittliche Geschwindigkeit, mit der sich ein Mensch zu einem Ziel bewegt, und Transportgeschwindigkeit, die durchschnittlich erreichten Geschwindigkeiten beim Transport von Waren und Lasten, nicht zu trennen. Da es zu den Transportgeschwindigkeiten nur wenig Quellenmaterial gibt, werden in diesem Beitrag vorwiegend Reisegeschwindigkeiten behandelt. Es zeigte sich aber, daß die Unterschiede zwischen Reise- und Transportgeschwindigkeiten oft nicht so sehr ins Gewicht fallen, wie man vermuten könnte.

DIE VERKEHRSMITTEL

Der Mensch der Antike und des Mittelalters verfügte über drei Verkehrs- bzw. Transportmittel: 1. den menschlichen Körper selbst sowohl zur Fortbewegung (Reisen) als auch zum Tragen von Lasten, 2. Reit- und Tragtiere (d. h. im wesentlichen Pferde, Maultiere und Esel, in den orientalischen Provinzen des Reiches und teilweise in Kleinasien auch Kamele) und schließlich 3. den im allgemeinen von Tieren (Pferden, Maultieren, Eseln oder Ochsen) gezogenen Wagen².

Um die Mitte des 19. Jh. wurde ein Preuße aufgrund verschiedener Umstände in Rußland verhaftet und schließlich zu Verbannung nach Sibirien verurteilt. Im Zuge eines Begnadigungsverfahrens freigesprochen, legte er, mittellos wie er war, die Strecke von etwa 7500 km von seinem schon in Asien gelegenen Verbannungsort nach Preußen zu Fuß zurück; er war knapp ein Jahr unterwegs³. Nepalesische Träger wiederum tragen regelmäßig Lasten und Waren über beträchtliche Strecken aus ihren Dörfern zu den Marktzentren. Einer kürzlich veröffentlichten Studie über die Fähigkeit von Menschen, schwere Lasten über beträchtliche Strecken zu transportieren, zufolge gehen die Träger beispielsweise in 7 bis 9 Tagen vom Katmandu-Tal durch den Himalaya nach Namche, einer Stadt nahe dem Mount Everest, zum Markt und legen dabei eine Strecke von (horizontal) ca. 100 km (bei Höhendifferenzen von bis zu 8000 m) zurück. Sie marschieren sehr langsam und mit vielen Pausen und schleppen auf Kopf und Rücken Lasten von bis zu 93 % ihres Körpergewichtes (Frauen bis zu 66 %; zum Vergleich: afrikanische Frauen bis zu 60 %)⁴.

¹ Für grundlegende Informationen zum Projekt „Medieval Logistics“ s. J. HALDON (Hrsg.), *General Issues in the Study of Medieval Logistics (History of Warfare 36)*. Leiden–Boston 2006. Zur Untersuchung durchschnittlicher Reisegeschwindigkeiten im Rahmen des Projekts vgl. J. HALDON, Introduction. *Why model logistical systems? Op. cit.* 1–35, bes. 29f.

² Vgl. die Aufstellung bei ANNE KOLB, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich (Klio, Beihefte, N. F. 2)*. Berlin 2000, 309.

³ „Die Presse“ vom 15. 5. 1855 (wieder abgedruckt 150 Jahre später in der „Presse“ vom 14. 5. 2005, Spektrum, S. XI).

⁴ G. J. BASTIEN *et alii*, *Energetics of Load Carrying in Nepalese Porters. Science* 308 (17. 6. 2005) 1755.

Diese beiden neuzeitlichen Berichte, die natürlich Extreme darstellen, zeigen klar die Bedeutung, die der menschliche Körper, das natürlichste und älteste Verkehrsmittel, das zugleich die geringsten Ansprüche an die Infrastruktur wie Straßen, Brücken usw. stellte, im vorindustriellen Zeitalter allgemein und sicher auch im Byzantinischen Reich besaß, und zwar sowohl für das Reisen, als auch (nach unseren Quellen beschränkt auf den Nahbereich) zum Transport von Lasten; besonders waren die ärmeren Bevölkerungsschichten auf Gehen und Tragen angewiesen. So marschierte, um nur *ein* Beispiel zu nennen, der aus armen, bäuerlichen Verhältnissen stammende künftige Kaiser Justin I. etwa 472/73 zu Fuß aus seiner illyrischen Heimat nach Konstantinopel, um sich hier als Soldat zu verdingen⁵.

Reisen zu Fuß wurden aber auch ganz bewußt, ohne wirtschaftlichen Zwang unternommen. Der Philosoph Eustathios aus Kappadokien, den Kaiser Julian an den Hof nach Konstantinopel eingeladen hatte, machte für die Reise nach Konstantinopel von Julians Angebot, den *cursus publicus* mit Wagen (*ochēma*) und zwei Beipferden (für das Gepäck) zu benutzen, keinen Gebrauch. Für die Rückfahrt traf, wie der Philosoph an den Kaiser schreibt, die offizielle Fahrerlaubnis zu spät ein. Lebendig schildert er die Vorteile dieses Pechs. Statt angstvoller Fahrt im Wagen mit betrunkenen Maultiertreibern, wilden Maultieren, Staubwolken, Geschrei und Geknall von Peitschen genoß er eine ruhige Wanderung über schattige, baumbestandene Landstraßen, genügend Quellen und Raststätten mit Zypressen und Platanen, unter denen er Platon lesen konnte⁶.

Für Pilger, besonders aber für Mönche, waren außer wirtschaftlicher Notwendigkeit christliche Demut und Bescheidenheit weitere Beweggründe, auch sehr weite Reisen zu Fuß zu unternehmen. Aus reiner metriophrosynē – so zumindest die Darstellung der Vita – lehnte der hl. Geōrgios nach seiner Weihe zum Erzbischof von Mitylōnē durch den Patriarchen Methodios 843 trotz seines Alters von 80 Jahren das ihm angebotene Pferd ab und kehrte zu Fuß in sein Quartier (*katagōgē*) zurück⁷. Für viele – aber keineswegs alle – Mönche war aus diesen Gründen das Reisen zu Fuß die einzig angemessene Fortbewegung⁸; erst Alter, Krankheit oder völlige Erschöpfung etwa infolge übermäßiger Askese erlaubten ihnen, ein Verkehrsmittel (meist Esel) zu verwenden. Nachdem der hl. Antōnios der Jüngere und sein Begleiter Sabas zu Fuß von Syllaion nach Amorion gezogen waren und sich dort eine Zeitlang strenger Askese hingegeben hatten, wollten sie weiterziehen. Antōnios war aber körperlich nicht mehr imstande, größere Strecken zu marschieren; daher mieteten sie um zwei Nomismata einen Esel mit Treiber, der sie bis Pylai am Golf von Nikomēdeia bringen sollte, aber bereits in Nikaia entlassen wurde. Die weiteren Wege legte Antōnios wieder zu Fuß zurück⁹.

Wie für das Reisen zu Fuß stammen auch die meisten Nachrichten über das Tragen von Lasten auf Rücken oder Schultern aus der Hagiographie. Als der hl. Athanasios auf den Athōs kam, bemerkte er, daß die dortigen Mönche alles Notwendige auf ihren Schultern transportierten und keine Lasttiere verwendeten¹⁰. Zu den Obliegenheiten meist junger Mönche gehörte es öfter, Waren wie Lebensmittel oder andere benötigte Dinge auf dem Rücken aus der nächsten Stadt oder vom nächsten Hafen zum Kloster zu bringen. Dokumentiert (oder als *topos* erzählt) werden solche alltäglichen Dienste vor allem, wenn der Gehorsam des Helden des Berichtes überprüft oder seine mönchischen Tugenden besonders herausgestrichen werden sollen¹¹. Angehörige trugen oft Kranke

⁵ Prokop, *Arcana historia* 6, 1–3 (38 HAURY – WIRTH). Vgl. I. CH. DIMITROUKAS, *Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich vom Anfang des 6. Jhr. bis zur Mitte des 11. Jhr., I–II (Historical Monographs 18)*. Athen 1997, 100.

⁶ Julian, Briefe 34–36 (62–63 BIDEZ). K. BELKE, *Von der Pflasterstraße zum Maultierpfad? Zum kleinasiatischen Wegenetz in mittelbyzantinischer Zeit*, in: ST. LAMPAKIS (Hrsg.), *Η Βυζαντινή Μικρά Ασία (Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Ινστιτούτο Βυζαντινών Ερευνών, Διεθνή συμπόσια 6 = Κέντρο για την μελέτη του Ελληνισμού “Σπύρος Βασιλείος Βρυώνης”, Αρχαίος, Μεσαιωνικός, Νέος Ελληνισμός 27)*. Athen 1998, 267–284, hier 270.

⁷ *Acta graeca SS. Davidis, Symeonis et Georgii, Mitylenae in insula Lesbo. AnBoll* 18 (1899), 251f.; vgl. DIMITROUKAS, *Reisen* 321, der Geōrgios allerdings „die Distanz bis zu seinem Geburtsort zu Fuß“ zurücklegen läßt.

⁸ Vgl. Elisabeth MALAMUT, *Sur la route des saints byzantins*. Paris 1993, 234. Die Vita des hl. Petros von Atrōa (V. LAURENT, *La vie merveilleuse de Saint Pierre d’Atrōa [Subsidia Hagiographica 29]*. Brüssel 1956, 83; vgl. *PmbZ* 886), erwähnt den Bischof Basileios eines nicht identifizierten Ortes Zygos, der den Beinamen „Pezos“ führte, da er nie ein Reittier bestieg, sondern stets in Nachahmung Christi zu Fuß ging (*christomimētos pezoporein*).

⁹ A. PΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ-ΚΕΡΑΜΕΥΣ, *Βίος και πολιτεία τοῦ ὁσίου Ἀντωνίου τοῦ Νέου*, in: *Sylloge Palaestinae kai Syriakes Hagiologias, I*. St. Petersburg 1907, 205–207.

¹⁰ *Vitae duae antiquae Sancti Athanasii Athonitae*, ed. J. NORET (*Corpus Christianorum, Series Graeca* 9). Turnholt–Leuven 1982, 139.

¹¹ So mußte der junge Iōannēs von Damaskos im Auftrag des älteren Mönches, dem er zur Erziehung anvertraut war, Körbe nach Damaskos tragen, um sie hier zu verkaufen (*Vita Joannis Damasceni, PG* 94, 465–468). Der eben ins Kloster Chrysē Petra (zu diesem vgl. K. Belke, *Paphlagonien und Honōrias [TIB 9] 184f.*) eingetretene junge Nikōn Metanoite trug alles Notwendige wie Wasser, Holz, Nahrung auf dem Rücken zu diesem auf einem steilen Berg gelegenen Kloster (O. LAMPSIDĒS, *Ὁ ἐκ Πόντου ὄσιος*

zum Kloster (und somit zur Heilung durch den lokalen Heiligen), sei es auf einer Bahre liegend¹², sei es direkt auf dem Rücken¹³. Der Anteil getragener Lasten an der Transportleistung in klösterlichen Gemeinschaften wie auch, so kann man leicht übertragen, in zivilen Gemeinden dürfte nicht zu unterschätzen sein.

Unter den Reit- und Packtieren war der Esel das billigste Verkehrsmittel, bedurfte er doch im Gegensatz zu Pferden und Maultieren nicht unbedingt eines besonderen Futters, sondern konnte sich zumindest im Notfalle mit dem begnügen, was am Wegrand wuchs¹⁴. Er war daher – und wird auch als solches charakterisiert¹⁵ – *das* Verkehrs- und Transportmittel der ärmeren Schichten, denen er gleichzeitig als Pack- und Arbeitstier für viele Einsätze diente. Daß Mönche und Kleriker, wenn sie schon ritten, sich vielfach mit dem Esel begnügten, war oft natürlich wirtschaftlich bedingt, entsprach ihrer schon geschilderten Ideologie und wurde sicher auch durch den Gedanken der *imitatio Christi* gefördert, der bekanntlich auf einer Eselin in Jerusalem einritt¹⁶; Esel werden in hagiographischen Quellen so häufig als Pack- und Reittiere genannt, daß sich die Präsentation vieler Beispiele erübrigt¹⁷.

Maultiere und Maulesel (in den Texten sehr oft unspezifisch *zōa* genannt) standen sowohl was den Anschaffungspreis als auch was die Ansprüche an Pflege und Futter angeht, zwischen Eseln und Pferden, d. h., sie benötigen auch Zufütterung von Getreide¹⁸. Sie werden in den Quellen häufig als Reittiere genannt¹⁹. Aber mindestens genau so groß war ihre wirtschaftliche Bedeutung als kräftige, ausdauernde und auch unter schlechten Wegverhältnissen trittsichere Packtiere, und zwar sowohl im zivilen Bereich, vor allem im Handel²⁰ – auch zur Versorgung der Klöster, von denen einige wohl über eigene Bestände verfügten²¹ –, als auch für die Armee²². Nikolaos Mesaritēs schildert sehr lebendig zwei Reisen (1206 und 1208), in deren Verlauf er vom Südufer des Golfes von Nikomēdeia nach Nikaia zog. Im ersten Fall landete er in Pylai und ließ sich von Händlern gegen Entlohnung auf Maultieren in zwei Tagen nach Nikaia bringen; auf der zweiten Reise schloß er sich in Neakōmis, etwas westlich von Pylai, einer Gruppe von Leuten (wohl ebenfalls Kaufleuten oder Transporteuren) an, die in einem Nachtmarsch wiederum auf Maultieren gesalzenen Fisch von der Küste nach Nikaia brachten²³.

Νίκων ὁ Μετανοεῖτε [*Archeion Pontou, Parartēma* 13]. Athen 1982, 22, 166 = D. S. SULLIVAN, *The Life of Saint Nikon. Text, Translation and Commentary*. Brookline, Mass. 1987, 42). Ähnlich der Bericht über den jungen Schüler des Abbas Kosmas in der Megistē Laura (bei Jerusalem), der schwere Materialien zum Korbflechten zum Kloster tragen mußte (Vita S. Stephani Sabaitae, *AASS Julii* III, 556).

¹² Petros v. Athos, ed. K. LAKE, *The Early Days of Monasticism on Mount Athos*. Oxford 1909, 37.

¹³ V. LAURENT, *La Vita Retractata et les miracles postumes de Saint Pierre d'Atroa (Subsidia Hagiographica* 31). Brüssel 1958, 149.

¹⁴ Vgl. F. OLCK, *Esel*. *RE* 6/1 (1907) 626–676, bes. 639f.; J. HALDON, *Roads and communications in the Byzantine Empire: wagons, horses, and supplies*, in: J. H. PRYOR (Hrsg.), *Logistics of Warfare in the Age of the Crusades. Proceedings of a workshop held at the Centre for Medieval Studies, University of Sidney, 30 September to 4 October 2002*. Aldershot–Burlington, VT 2006, 131–158, hier 145.

¹⁵ Methodii Patriarchae Constantinopolitani Vita S. Theophanis Confessoris, e codice Mosquensi No. 159 edidit B. LATYŠEV (*Mémoires de l'Académie des sciences de Russie*, VIIIe série, XIII 4). Petrograd 1918, 18 (Kap. 27): καὶ καθηλίω πτωχοπρεπῶς ἐποχοῦμενον.

¹⁶ Vgl. W. CHR. SCHNEIDER, *Animal laborans. Das Arbeitstier und sein Einsatz in Transport und Verkehr der Spätantike und des frühen Mittelalters*, in: *L'Uomo di fronte al mondo animale nell'Alto Medioevo (Settimane di studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo* 31). Spoleto 1985, 457–578, hier 539f. (mit spätantiken und frühmittelalterlichen westlichen Belegen). *Op. cit.* 534–539 bietet Schneider eine Zusammenfassung der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten des Esels aufgrund antiker und frühbyzantinischer Quellen.

¹⁷ Stellvertretend seien nur zwei Episoden angeführt: Der hl. Geōrgios von Mitylēnē, der zur Zeit einer Hungersnot Getreide in einer Mühle hatte mahlen lassen, schenkte zwei Armen nicht nur Getreide, sondern auch den Esel dazu (*Acta graeca SS. Davidis* [wie A. 7] 224); als derselbe längere Zeit später zu einem totkranken Freund gerufen wurde, benutzte er zum erstenmal in seinem Leben einen Esel, statt wie gewöhnlich zu Fuß zu gehen (*op. cit.* 242).

¹⁸ Vgl. HALDON, *Roads and communications* 145f.

¹⁹ Vgl. SCHNEIDER, *Animal laborans* 541.

²⁰ Als ein frühbyzantinisches Beispiel sei der Kleiderhändler Philotheos genannt, der mit zwei Maultieren von Nikomēdeia (via Nikaia wegen Geschäftspartnern) nach Galatien zieht, um einzukaufen (F. HALKIN, *La passion inédite des saints Eustathe, Thespésius et Anatole*. *AnBoll* 93 [1975], 287–311, hier 292).

²¹ Vita S. Pauli iunioris, ed. H. DELEHAYE, *Monumenta Latrensia Hagiographica*, in: TH. WIEGAND, *Milet. Ergebnisse der Ausgrabungen und Untersuchungen seit dem Jahre 1899, III 1. Der Latmos*. Berlin 1913, 122f.

²² Vgl. unten S. 54–56.

²³ A. HEISENBERG, *Neue Quellen zur Geschichte des lateinischen Kaisertums und der Kirchenunion, I. Der Epitaphios des Nikolaos Mesarites auf seinen Bruder Johannes. II. Die Unionsverhandlungen vom 30. August 1206, Patriarchenwahl und Kaiserkrönung*

Zur großen Handelsmesse in Thessalonikē zum Fest des hl. Dēmētrios wurden laut Timariōn die Waren aus den meisten Teilen der Welt mit Schiffen, aus dem Schwarzmeergebiet aber mit Tragtieren – Pferden und Maultieren – herangeschafft²⁴. Daß auch in spätbyzantinischer Zeit sowohl die Versorgung von Thessalonikē (natürlich zusätzlich zu Schiffstransporten) als auch der von der Stadt ausgehende Handelsverkehr mit dem Balkan mit Tierkaravanen abgewickelt wurde, ist wiederholt belegt²⁵.

Als reine Packtiere sind Pferde häufig genug bezeugt, sie standen aber an Bedeutung sowohl wegen ihres Preises und ihrer Ansprüche an Futter und Pflege als auch wegen ihrer geringeren Trittsicherheit bei schlechten Wegverhältnissen hinter den Maultieren zurück²⁶. Die Benutzung von Pferden als Reittiere war hingegen natürlich für das Militär, aber auch für die zivile Mittel- und Oberschicht selbstverständlich, für die ärmeren Schichten kaum oder nur ausnahmsweise erschwinglich. Ein solcher Grenzfall war Petros, der, obgleich als ziemlich arm geschildert, mit einem vor kurzem gekauften Pferd den hl. Ēlias Spēlaiotēs (10. Jh. in Kalabrien) besuchte. Während des Besuches erkrankte das Tier schwer und wurde nur durch wunderbares Eingreifen des Heiligen gerettet. Jedenfalls wäre das Pferd für Petros nicht zu ersetzen gewesen²⁷. Auch manche Mönche verachteten die Benutzung eines Reitpferdes nicht²⁸.

Eine gewisse Zwischenstellung (nämlich zwischen Reittieren und dem gleich zu behandelnden Wagen) kommt einem Verkehrsmittel zu, das in byzantinischer Zeit – auch im Vergleich zur Antike – sicher nur eine untergeordnete Rolle spielte, aber dennoch mehrfach bezeugt ist, nämlich der Sänfte, die im allgemeinen von mehreren Trägern getragen wurde und vor allem von vornehmen Damen, teilweise auch von Klerikern verwendet wurde. Etwa 451 legte eine komētissa (Frau eines komēs) die ca. vier Kilometer von Chalkēdōn zum hl. Auxentios im Rufinianai-Kloster in einem basternion ([geschlossene] Säfte) zurück²⁹. Zwei Damen senatorischen Ranges aus Ephesos reisten auf Sänften (lektikion) mit großer Dienerschaft zum hl. Theodōros von Sykeōn nach Galatien, um ihre kranken Kinder heilen zu lassen³⁰. Die reiche Witwe Danēlis (oder Daniēlis) reiste zweimal auf einer von jeweils zehn kräftigen, jungen Männern – natürlich gab es eine große Mannschaft zum Abwechseln – getragenen Sänfte (hier skimpus genannt) von ihrer Heimat auf der Peloponnes nach Konstantinopel, zu Kaiser Basileios I. und zu Kaiser Leōn VI.³¹ Auch der hl. Theodōros von Sykeōn selbst wurde auf einer Sänfte etwas gewaltsam von seinem Kloster nach Ankyra gebracht, damit der dortige Metropolit ihn

in Nikaia 1208. III. Der Bericht des Nikolaos Mesarites über die politischen und kirchlichen Ereignisse des Jahres 1214 (*Sitzungsberichte Bayer. Akad. Wiss., philosoph.-philolog. u. hist. Kl.* 1922, 5. Abh. und 1923, 2. und 3. Abh. München 1923), 39–43, 45 (Nachdruck in DERS., *Quellen und Studien zur spätbyzantinischen Geschichte*. London 1973, II); J. LEFORT, *Les communications entre Constantinople et la Bithynie*, in: C. MANGO–G. DAGRON (Hrsg.), *Constantinople and its Hinterland. Papers from the Twenty-seventh Spring Symposium of Byzantine Studies, Oxford, April 1993* (*Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications* 3). Aldershot 1995, 207–218, hier 211.

²⁴ Pseudo-Luciano, *Timarione*. Testo critico, introduzione, traduzione, commentario e lessico a cura di R. ROMANO. Napoli 1974, 55 (c. 6); DIMITROUKAS, *Reisen* 161f.; N. OIKONOMIDēs, *Le marchand byzantin des provinces (IX^e–XI^e S.)*, in: *Mercati e mercanti nell'alto medioevo: L'area euroasiatica e l'area mediterranea* (*Settimane di studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo* 40). Spoleto 1993, 633–660, hier 649, nimmt an, daß diese Waren zuerst (mit Schiffen?) nach Konstantinopel zur Inspektion, dann mit Tragtieren nach Thessalonike gebracht wurden. Der Text läßt wohl beide Möglichkeiten zu.

²⁵ N. JORGA, *Notes et extraits pour servir à l'histoire des Croisades au XV^e siècle*, I. Paris 1899, 393, 418; K.-P. MATSCHKE, *Die Schlacht bei Ankara und das Schicksal von Byzanz*. Weimar 1981, 136; DERS., *Tuchproduktion und Tuchproduzenten in Thessalonike und in anderen Städten und Regionen des späten Byzanz*. *Byzantiaka* 9 (1989) 47–87, hier 72 (freundl. Hinweis des Verfassers).

²⁶ Einige Zahlen zu möglichen Traglasten und benötigten Futtermengen für Esel, Maultiere und Pferde bei HALDON, *Roads and communications* 144–147.

²⁷ *AASS Sept.* III, 872f.

²⁸ Etwa jener Petros, der nach einem Besuch beim Bischof von Syllaion zu Pferd zum Bithynischen Olymp zurückreiten wollte (*Vita S. Ioannicii auctore Petro monacho*. *AASS Nov.* II 1, 429A), oder der hl. Eustratios, Abt des Agauru-Klosters (Βίος και θαύματα τοῦ ὁσίου πατρὸς ἡμῶν Εὐστρατίου, ἡγουμένου τῆς μονῆς τῶν Ἀγαύρων, in: A. PΑPADOΠULOS-KERAMEUS, *Analekta Hierosolymitikes Stachyologias*, IV. St. Petersburg 1897 [Nachdruck Brüssel 1963] 384).

²⁹ *Vita S. Auxentii*. *PG* 114, 1405; J. PARGOIRE, *Rufinianos*. *BZ* 8 (1899) 429–477, hier 443.

³⁰ *Vie de Théodore de Sykéôn*, I. Texte grec, par A.-J. FESTUGIÈRE (*Subs. Hag.* 48). Brüssel 1970, 87f. (Kap. 110).

³¹ Theophanes Continuatus 317–320 (BEKKER). Wenngleich manche Einzelheiten des Berichtes legendär oder aus literarischen Vorlagen (Alexanderroman) entnommen sein mögen (vgl. Ē. ANAGNŌSTAKēs, *To επεισόδιο της Δανηλιδας. Πληροφορίες καθημερινού βίου ή μυθοπλαστικά στοιχεία*, in: CHRISTINA ANGELIDĒ [Hrsg.], *He kathemerine zoe sto Byzantio*. Athen 1989, 375–390), so sollte man doch an der Historizität der Danelis und ihrer Reise nicht zweifeln (Vgl. I. ŠEVČENKO, *Re-reading Constantine Porphyrogenitus*, in: J. SHEPARD–S. FRANKLIN [Hrsg.], *Byzantine Diplomacy. Papers from the 24th Spring Symposium*, Cambridge, March 1990 [*Society for the Promotion of Byzantine Studies. Publications* 1]). Aldershot 1992, 167–195, hier bes. 192f.).

gegen dessen Willen zum Bischof von Anastasiupolis weihen konnte³². Als Nikōn Metanoeite dringend gebeten wurde, sich zur Bekämpfung einer Seuche nach Sparta zu begeben, lehnte er die im angebotene Benutzung eines Esels oder einer Sänfte ausdrücklich ab³³.

Der Gebrauch von Wagen zu den verschiedensten Zwecken (sowohl privat wie im Bereich des *cursus publicus*, im Personen- wie im Lastenverkehr) war wie in römischer, so auch noch in der frühesten byzantinischen Zeit viel üblicher als in den folgenden Epochen, in denen Reit- und Packtiere dessen Rolle weitgehend (nie vollständig) übernommen hatten³⁴.

In byzantinischer Zeit (jedenfalls nach dem 5./6. Jh.) wäre etwa eine Szene nicht mehr denkbar, wie sie der oft kränkelnde Redner Aelius Aristides beschreibt, der in seinem Wagen im Winter, aber bei mildem Wetter von einem Zeus-Tempel nahe einem seiner Landgüter (vermutlich bei Ilica im Grenzgebiet von Bithynien und Hellepont)³⁵ zu einem Asklēpios-Heiligtum bei Poimananōn (Eski Manyas) reiste. Die Entfernung betrug 160 Stadien (knapp 30 km). Da er erst zu vorgerückter Tageszeit aufgebrochen war, legte er die letzten knapp 60 Stadien (11 km) beim Schein von Lampen in der Nacht zurück. Einige Abschnitte waren wegen des durch vorausgegangene Regenfälle aufgeweichten, lehmigen Weges nicht leicht zu passieren. Dennoch schrieb der Redner nach eigenen Angaben während der Fahrt viele lyrische Gesänge (*melē*) an verschiedene Gottheiten, um von seinen Leiden befreit zu werden³⁶.

Im Personenverkehr ist der Wagen nach dem 5. Jh. nur noch sehr selten belegt. Der Kaiser und vornehme Würdenträger sowie der Patriarch pflegten auf Triumphzügen und einigen anderen Anlässen in Konstantinopel mit (Prunk-)Wagen zu fahren³⁷. 1077 ließ sich der Thronprätendent Nikēphoros Bryennios in Philippupolis (Plovdiv) zum Kaiser ausrufen und fuhr dann, mit kaiserlichen Purpurgewändern und -schuhen bekleidet, in einem bemalten Wagen nach Adrianupolis (Edirne)³⁸. Der Patrikios der Flotte (der Kibyrraioten, also ihr Stratege), der eigentlich im Auftrag des Kaiser Theophilos den abtrünnigen ek prosōpu dieses Thema Iōannēs Echimos, inzwischen als Mönch Antōnios (der Jüngere), hätte umbringen lassen sollen, fährt von Syllaion mit dem Wagen zu dessen Zelle, wo er sich dem jungen Mönch reumütig zu Füßen warf³⁹. Bei all diesen Beispielen war die Benutzung des Wagens eher Bestandteil herrschaftlicher Repräsentation als praktisches Verkehrsmittel. Anders ist der Fall des Feldherrn Manuēl zu werten, der 879 mit δημόσια ὀχήματα („öffentlichen Wagen“) von Pylai zu den syrischen Grenzpassen floh⁴⁰.

Ochēma bezeichnete insbesondere in der Terminologie des *cursus publicus* (so vermutlich auch hier) ausschließlich den leichteren Wagen für Personen und kleinere Lasten, der im allgemeinen von Maultieren gezogen wurde. In mittelbyzantinischen (bes. hagiographischen) Texten kann allerdings ochēma neben seiner üblichen Verwendung als „Wagen“ auch – wie bereits im Altgriechischen⁴¹ – ein Reittier bedeuten⁴². Vorsicht ist also bei der Interpretation mittelbyzantinischer Texte geboten⁴³.

³² Vie de Théodore de Sykéôn I 49 (Kap. 58).

³³ O. LAMPSIDÉS, Nikon (wie A. 11) 66 (vgl. 189) = SULLIVAN, Nikon 112.

³⁴ BELKE, Maultierpfad (wie A. 6) 275–279, 282.

³⁵ Die Identifizierung ist nicht unumstritten; vgl. dazu und zur Lage TH. WIEGAND, Reisen in Mysien. *Athener Mitteilungen* 29 (1904) 254–339, hier 279–281; F. W. HASLUCK, *Cyzicus*. Cambridge 1910, 143, A. 2; L. ROBERT, *Études anatoliennes. Recherches sur les inscriptions grecques de l'Asie Mineure (Études Orientales, publiées par l'Institut français d'archéologie de Stamboul 5)*. Paris 1937, 212f.; F.-M. KAUFMANN–J. STAUBER, Poimmanenon bei Eski Manyas? Zeugnisse und Lokalisierung einer kaum bekannten Stadt, in: *Asia Minor Studien* 8. Bonn 1992, 43–85, hier 46, A. 16 und 18.

³⁶ Aristeidēs, Or. L (Hieroi Logoi IV) 3f. (II 426f. KEIL).

³⁷ Vgl. DIMITROUKAS, Reisen 313f.

³⁸ Michaelis Attaliothae historia, ed. I. BEKKER. Bonn 1853, 246–248 = Miguel Atalates, Historia. Introducción, edición, traducción y comentario de Inmaculada PÉREZ MARTÍN. Madrid 2002, 178f. (= Mich. Att.)

³⁹ A. PAPADOPULOS-KERAMEUS, Βίος καὶ πολιτεία τοῦ ὁσίου Ἀντωνίου τοῦ Νέου, in: *Sylloge Palaistines kai Syriakes Hagiologias*, I. St. Petersburg 1907, 204.

⁴⁰ Leon Grammaticus, *Chronographia*, ed. I. BEKKER. Bonn 1842, 218f.; (Ps.-)Symeon Magister (in Thephanes Continuatus) 632; Georgius Monachus (Continuatus, in Theophanes Continuatus [wie A. 31]) 796. Vgl. BELKE, Maultierpfad 282.

⁴¹ Vgl. *LSJ*, s.v.

⁴² LAMPSIDÉS, Nikōn (wie A. 11) 114, 217 = SULLIVAN, Nikon 192; P. L. M. LEONE, L'«Encomium in Patriarcham Antonium II Cauleam» des filosofo e retore Niceforo. *Orpheus* n.s. 10 (1989) 426f.; Vita S. Nicephori, ed. H. DELEHAYE, *Monumenta Latrensia Hagiographica* (wie A. 21) 168.

⁴³ Ein nicht ganz eindeutiges Beispiel findet sich etwa in P. VAN DEN VEN, La vie grecque de S. Jean le Psichaïte, confesseur sous le règne de Léon l'Arménien (813–820). *Le Muséon* n.s. 3 (1902) 101–125, hier 119.

Wagen haben sich im Lastenverkehr während der gesamten byzantinischen Zeit gehalten, wenngleich auch hier, im Vergleich zur römischen oder frühbyzantinischen Zeit, in erheblich eingeschränktem Umfang: soweit wir den Quellen entnehmen können, handelt es sich fast stets um langsame Ochsespanne, die in der Landwirtschaft, im Transport von Baumaterialien, im lokalen Transport von Gütern zum nächsten Markt oder Hafen⁴⁴, bisweilen auch zum Transport von Kranken und Gelähmten zum nächsten wunderkräftigen Heiligen oder Heiligtum eingesetzt wurden⁴⁵. Ein Vergleich von früh- und mittelbyzantinischen militärwissenschaftlichen Schriften zeigt, daß auch der Transport von Ausrüstung, Vorräten usw. im Troß der Armeen ganz entscheidend von Ochsenwagen auf Tragtiere (im allgemeinen Maultiere) verlagert wurde, die wesentlich schneller waren und geringere Ansprüche an das Wegenetz stellten⁴⁶. Zum Transport von schweren Belagerungsmaschinen blieben aber Wagen (auch hier Ochsespanne) unentbehrlich, mit allen Beschränkungen, auf die noch zurückzukommen sein wird.

REISE- UND TRANSPORTGESCHWINDIGKEITEN

Reise- und Transportgeschwindigkeiten können nur als Durchschnittsgeschwindigkeiten ermittelt werden, die sich im allgemeinen aufgrund überlieferter Reisedauer bei bekannter Weglänge ergeben. Aufgrund der nicht besonders günstigen Quellenlage müssen zur Frage nach Reise- bzw. Transportdauer auch indirekte Angaben aus verschiedenen Quellengattungen herangezogen werden. Hilfreich sind in diesem Zusammenhang die spätantiken Itinerarien – die Tabula Peutingeriana, das Itinerarium Antonini und das Itinerarium Burdigalense –, die auf den einzelnen Routen die Straßenstationen mit den dazwischenliegenden Entfernungen in römischen Meilen verzeichnen⁴⁷. Zumindest entlang der Hauptstrecken handelt es sich um die *mansiones*, die staatlich eingerichteten Stationen, in denen die autorisierten Benutzer des *cursus publicus* die vom Staat zur Verfügung gestellten Wagen, Zug-, Pack- und Reittiere wechseln mußten und auch übernachten konnten. Die ein bis zwei dazwischenliegenden, nur im Itinerarium Burdigalense zusätzlich angeführten *mutationes*, die im Prinzip jedenfalls ausschließlich dem auch hier obligatorischen Wechsel der Tiere dienten, können zunächst außer Betracht bleiben⁴⁸. Die Entfernung zwischen den *mansiones* stellt also die Entfernung dar, die die Benutzer des *cursus publicus* pro Tag zurücklegten, die sich nicht selber um Unterkunft, Verpflegung usw. kümmern mußten und zwei- bis dreimal frische, ausgeruhte Tiere erhielten.

Die Diagonalverbindung durch Kleinasien von Konstantinopel bzw. Chalkēdōn über Nikomēdeia, Nikaia und Ankyra durch die Kilikische Pforte nach Syrien (die sog. Pilgerstraße) wird von allen drei Itinerarien beschrieben (vgl. Karte). Die recht häufigen Fehler in der Überlieferung der Meilenangaben in römischen Zif-

⁴⁴ Vie de Théodore de Sykéôn I 48 (Kap. 56); Vita Eustratii (wie A. 28) 387; Synaxarium Ecclesiae Constantinopolitanae e codice Sirmondiano, ed. H. DELEHAYE. Brüssel 1902, 721–724 (Erzählung vom Bauern Metrios).

⁴⁵ Vie de Théodore de Sykéôn I 127 (Kap. 156); LAURENT, Vita Retractata (wie A.13) 171; Vita Theophanis (ed. C. DE BOOR, Theophanis Chronographia, II. Leipzig 1885) 29; Vita S. Mariae iunioris, *AASS Nov.* IV, 700D.

⁴⁶ Gehören in frühbyzantinischer Zeit Wagen noch ganz selbstverständlich zum Tross einer Armee (vgl. etwa G. T. DENNIS–E. GAMILLSCHEG, Das Strategikon des Maurikios (*CFHB* 17). Wien 1981, Index s.vv. ἄμαξα und καραγός), so bilden sie in mittelbyzantinischen Militärtraktaten eine große Ausnahme: zwei Erwähnungen in G. T. DENNIS, Three Military Treatises (*CFHB* 25). Washington, D.C. 1985, 64 (wohl noch frühbyzantinisch, Transport von Booten über Land), 304 (militärischer Nachschub in Bulgarien eventuell auch mit Wagen). Keine Erwähnungen von Wagen finden sich in den von E. MCGEER, Sowing the Dragon's Teeth. Byzantine Warfare in the Tenth Century. Washington, D.C. 1995, herausgegebenen Taktika; vgl. auch BELKE, Maultierpfad 277–279; HALDON, Roads and communications 140f.; DERS., Warfare, State and Society in the Byzantine World, 565–1204. London 1999, 163. Packtiere hingegen werden regelmäßig genannt.

⁴⁷ Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324. Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat. Mit einem Kommentar von E. WEBER. Graz 1976; Imperatoris Antonini Augusti itineraria provinciarum et maritimum (*Itineraria Romana* I), ed. O. CUNTZ. Leipzig 1929, 1–85 (= Itin. Ant.); Itinerarium Burdigalense, ed. O. CUNTZ, *op. cit.* 86–102 (= Itin. Burdig.).

⁴⁸ Vgl. den knappen Überblick bei M.F. HENDY, Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300–1450. Cambridge 1985, 603f.; ausführlicher KOLB, Transport (wie A. 2) 210–213.

fern können so teilweise korrigiert werden⁴⁹. Auf der Strecke Chalkēdōn–Tarsos⁵⁰ liegen die *Mansiones* zwischen 15 und 44 Meilen (etwa 22 und 66 km) auseinander. Die meisten Entfernungen liegen zwischen 20 und 30 Meilen (also 30 bis 45 km); dieser Wert stellt also eine durchschnittliche Tagesetappe unter den günstigen Bedingungen des *cursus publicus* dar⁵¹.

Untersucht man die Etappen im einzelnen, so lassen sich für einige besonders kleine oder große Abstände Erklärungen finden. Gleich die erste Etappe von Chalkēdōn nach Panteichion (Pendik) ist mit 14 oder 15 Meilen (ca. 21 km) besonders kurz; man mag die Zeit für die Überfahrt von Konstantinopel über den Bosphorus eingerechnet haben. Noch die Tabula Peutingeriana verzeichnet keine Zwischenstation zwischen Chalkēdōn und der nächsten *mansio* Libyssa, womit sie eine lange Tagesreise (37 Meilen, 54 km) annimmt⁵². Manche relativ kurze Tagesabstände sind auf die vorgegebene Lage benachbarter Städte zurückzuführen (etwa im kappadokischen Abschnitt Tyana–Faustinopolis 18 bzw. 20 Meilen oder ca. 28–30 km)⁵³; andere bleiben unerklärt⁵⁴. Die überlange Tagesreise von der *mansio* Curveunta (Gorbeus) nach Aspona (43 Meilen, 64 km) wurde dadurch verkürzt, daß die erste der beiden dazwischenliegenden *mutationes*, Rosolodiaco, zur *mansio* erhoben und daher auch in das Itinerarium Antonini bzw. als *Garmias* (gleicher Meilenabstand) in die Tabula Peutingeriana aufgenommen wurde⁵⁵. Hingegen zeichnet sich auf dieser Strecke kaum ein Unterschied zwischen „leichten“ und „schweren“, ebenen oder gebirgigen Abschnitten ab. Die besonders kurze Strecke etwa von Lagania (später Anastasiupolis) nach Mnizos (knapp 16 Meilen, 22,5 km) führt über leichteres Gelände als die folgende Etappe (21 Meilen, gut 30 km), die immerhin einen beträchtlichen Gebirgszug, den *Modicus mons* überwinden musste.

An diesem Gebirgszug zwangen Schneemassen die hl. Melania, die im Winter 437 n. Chr. über die „Pilgerstraße“ von Konstantinopel nach Jerusalem reiste, und ihre Begleiter, von ihren Tieren (oder vom Wagen?) abzusteigen und zu Fuß durch den Schnee zu stapfen, bevor sie in der *mansio Malagurdalo* (in den Itinerarien *Malogordis* oder *Manegordo*) nächtigen konnte⁵⁶. Sie legte übrigens die rund 1770 km von Konstantinopel nach Jerusalem – offensichtlich konnte sie sich des *cursus publicus* bedienen – nach den Angaben der lateinischen Vita in nur 44 Tagen zurück, um Karfreitag und Ostern in der heiligen Stadt zu feiern. Trotz der hochwinterlichen Bedingungen in Kleinasien erreichte sie eine fast unglaubliche Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 40 km pro Tag⁵⁷.

⁴⁹ Eine eingehende Untersuchung des Verlaufes des kleinasiatischen Abschnittes der „Pilgerstraße“ und ihrer archäologisch festzustellenden Spuren sowie der an ihr liegenden Siedlungsreste einerseits, den weitgehend erfolgreichen Versuch einer Harmonisierung dieses Befundes mit der Überlieferung der Itinerarien sowie deren Korrektur andererseits verdanken wir D. FRENCH, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, Fasc. 1: *The Pilgrim's Road* (*BAR Int. Ser.* 105 = *British Inst. of Archaeology at Ankara Monograph* 3). Oxford 1981; in einigen Einzelheiten im Großraum von Nikaia kommt S. ŞAHİN, *Katalog der antiken Inschriften des Museums von Iznik (Nikaia). Iznik Müsesi antik yazıtlar kataloğu, II 1 (IK 10,1)*. Bonn 1981, 5–19 zu abweichenden Ergebnissen.

⁵⁰ Tabula Peutingeriana, Segm. VIII 1–IX 4; *Itin. Ant.* 19–21; *Itin. Burd.* 89–93.

⁵¹ Ein Durchschnitt von 25 Meilen pro Tag ergibt sich auch aus literarischen Quellen und aus den Itinerarien für andere Teile des Römischen Reiches; vgl. KOLB, *Transport* 37, 213.

⁵² Tabula Peutingeriana VIII 1–2; *Itin. Ant.* 139, 1–3; *Itin. Burdig.* 571, 9–572, 1.

⁵³ *Itin. Ant.* 145, 2–3; *Itin. Burdig.* 577, 7–578, 2.

⁵⁴ Etwa *mansio* Parnassos – *mansio* Iogola – *mansio* Nitalis 16 und 18 Meilen (*Itin. Burdig.* 576, 4–6; ähnlich *Itin. Ant.* 144, 1–3; vgl. FRENCH, *Pilgrim's Road* 116f.).

⁵⁵ *Itin. Burdig.* 575, 9–12; *Itin. Ant.* 143, 2–4; Tabula Peutingeriana VIII 5–IX 1; vgl. FRENCH, *Pilgrim's Road* 114f. Die Tabula Peutingeriana ist in diesem Bereich mit Vorsicht zu benutzen, da die Reihenfolge der Stationen umgedreht ist.

⁵⁶ *Itin. Ant.* 142, 3–5; *Itin. Burdig.* 574, 10–575, 2. Zu den überlieferten Meilenzahlen und ihren Korrekturen sowie den entsprechenden Lokalisierungen vgl. FRENCH, *Pilgrim's Road* 110–113; K. BELKE, *Galatien und Lykaonien (TIB 4)*. Wien 1984, 96. Nach einem jüngst durchgeführten archäologischen Survey konnte der Straßenverlauf neu festgelegt und die Stationen Prasmon und Malogordis etwas anders lokalisiert werden: K. STROBEL, *Beiträge zur historischen Geographie Zentralanatoliens*, in: U. FELLMETH–P. GUYOT–H. SONNABEND (Hrsg.), *Historische Geographie der Alten Welt. Grundlagen, Erträge, Perspektiven. Festgabe für Eckart Olshausen aus Anlass seiner Emeritierung (Spudasmata 114)*. Hildesheim–Zürich–New York 2007, 309–351, hier 326–330. Die im Itinerarium Burdigalense überlieferten Meilenzahlen (Mnizos XII Prasmon VIII Malogordis) müssen nun nicht mehr nach French „korrigiert“ werden; an den Gesamtentfernungen zwischen den *mansiones* ändert dies praktisch nichts. – Zu Melania s. M. CARD. RAMPOLLA DEL TINDARO, *Santa Melania Giuniore Senatrice Romana*. Rom 1905, 32; E. HONIGMANN, *Malagurdalo and Modicus mons*, in: DERS., *Patristic Studies (StT 173)*. Città del Vaticano 1953, 101–103.

⁵⁷ KOLB, *Transport* 92; DIMITROUKAS, *Reisen 376* rechnet wohl irrtümlich nur mit 1200 km und kommt auf einen Tagesdurchschnitt von 27 km.

Daß Eilboten mit häufigem Pferdewechsel weit größere Leistungen vollbringen können, ist bekannt. Kaiser Phōkas wurde in Konstantinopel am 5. Oktober 610 umgebracht, Kaiser Herakleios noch am selben Tag um die 9. Stunde (also am Nachmittag) zum Kaiser gekrönt⁵⁸. Der Eilbote (tachydromos), der die Nachricht von der Ermordung des Kaisers Phōkas und der Krönung von dessen Nachfolger nach Osten brachte, konnte also noch am Nachmittag den Bosphorus überquert haben und entweder von Chalkēdōn aus auf dem Landweg auf der sog. Pilgerstraße losgeritten sein oder – wahrscheinlicher – zu Schiff zu einem günstigen Landeplatz, etwa Helenopolis, gefahren sein, das er noch in der Nacht erreicht haben mag. Am 7. Oktober (vermutlich abends) erreichte er die Straßenstation Sykeōn, wo er dem hl. Theodōros von Sykeōn die Ereignisse berichtete. Er legte also die etwa 260 km von (beispielsweise) Helenopolis (oder auch von Nikomēdeia) nach Sykeōn in zwei Tagen zurück (Durchschnitt also ca. 130 km pro Tag)⁵⁹.

Den spätantiken Itinerarien vergleichbare Schriften sind uns aus dem byzantinischen Mittelalter nicht überliefert. Einen gewissen Ersatz könnten durchaus ähnlich gestaltete, z. T. sehr detaillierte Itinerare bieten, die arabische Geographen wie Ibn Ḥurdāḏbih, al-Muqaddasī, Ibn Ḥauqal u. a. oder etwas später al-Idrīsī vielfach aufgrund der im allgemeinen mündlichen Berichte muslimischer Kaufleute oder freigekommener Kriegsgefangener überliefern. Allerdings ist, um es zusammenfassend zu sagen, das Ergebnis enttäuschend, wenn man Aufschlüsse über die wirkliche Länge der Tagesetappen und damit über erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeiten erwartet. Viele der überlieferten Wegstrecken sind aufgrund der oft fehlerhaften mündlichen Überlieferung und der Verstümmelung nicht-arabischer Namen in den arabischen Handschriften im Detail nicht mehr hinreichend rekonstruierbar. Andere Itinerare (darunter viele von al-Idrīsī) sind offensichtlich von sehr verzerrten Karten abgelesen und erst nachträglich in Itinerarform gebracht⁶⁰.

Die Entfernungen zwischen den Orten bzw. Wegstationen werden im allgemeinen entweder in *Mīl* „Meilen“⁶¹, in Tagesreisen (*marḥala*) oder in *barīd* („Post“, „Strecke zwischen zwei Poststationen“, bisweilen auch die Poststation selbst)⁶² angegeben. Die Itinerare, die Entfernungen angeben, machen keinen Unterschied zwischen *mansiones* (Übernachtungsstationen) und *mutationes* (reine Wechselstationen), falls es solche noch gab. Außerdem stimmen die Meilenzahlen mit zunehmendem Abstand von der arabischen Grenze immer weniger mit der Wirklichkeit überein. Dieses Phänomen läßt sich beispielsweise an der bei Ibn Ḥurdāḏbih und al-Idrīsī überlieferten Strecke von Ṭarsūs durch Kappadokien und Phrygien nach Abidus (Abydos) an den Dardanellen darstellen. Der grenznahe Anfang von Tarsos bis Podandos (Ṭarsūs bis al-Baḏandūn) ist im Itinerarium Burdigalense und bei Ibn Ḥurdāḏbih beschrieben und bietet ein Beispiel für eine vollkommene Übereinstimmung

⁵⁸ Chronicon Paschale 700 f. (DINDORF). P. GIÉRSO, The Tombs and Obits of the Byzantine Emperors. *DOP* 16 (1962) 1–60, hier 47f.

⁵⁹ Vie de Théodore de Sykéôn I, 121f. (Kap. 152). Vgl. DIMITROUKAS, Reisen I 303f.; I. ŠEVČENKO, Constantinople Viewed from the Eastern Provinces in the Middle Byzantine Period, in: Eucharisterion: Essays presented to Omeljan Pritsak = *Harvard Ukrainian Studies* III/IV, part 2. Cambridge, Mass. 1979–80, 722 (Nachdruck in I. ŠEVČENKO, Ideology, Letters and Culture in the Byzantine World. London 1982, VI). Für eine detaillierte Auflistung von in Antike und Spätantike tatsächlich erreichten Geschwindigkeiten mit den verschiedenen Transportmitteln s. KOLB, Transport 310–317.

⁶⁰ Vgl. E. HONIGMANN, Charsianon Kastron. *Byz* 10 (1935) 129–160, hier 152–158. Honigmann stellt das Verfahren anhand eines (in Wirklichkeit völlig unsinnigen) Itinerars al-Idrīsīs dar: Qūniya/Ikonion (5 Tage) Anqurī/Ankyra (1 Tag) Amāsiya/Amaseia (5 Tage) Ġarġara/Gangra (1 Tag) Qasṭāmuni/Kastamōn (5 Tage) Qūniya/Ikonion (5 Tage) ‘Ammūrīya/Amorion (al-Idrīsī, *Opus Geographicum sive „Liber ad eorum delectationem qui terras peragrare studeant“ consilio et auctoritate E. CERULLI – F. GABRIELI – G. LEVI DELLA VIDA – L. PETECH – G. TUCCI una cum aliis* ed. A. BOMBACI – U. RIZZITANO – R. RUBINACCI – L. VECCIA VAGLIERI. Neapoli–Romae 1970–1984, 813; französische Übersetzung bei A. JAUBERT, *Géographie d’Édrisi traduite et accompagnée de notes*, II (*Recueil de Voyages et Mémoires* 6). Paris 1840, 311f.

⁶¹ Eine arabische Meile entspricht fast 2 km (vgl. W. HINZE, *Farsakh*. *EI* nouvelle éd. 2 [1965] 832); allerdings scheinen die kontrollierbaren Entfernungen innerhalb des Byzantinischen Reiches in römischen Meilen gerechnet zu sein (s. u.).

⁶² Ein *barīd* als Entfernungsmaß wird meist gleichgesetzt mit vier *farsah* [Parasangen], also 12 arabische Meilen oder knapp 24 km (vgl. M. ULLMANN, Zur Geschichte des Wortes *barīd* „Post“ [*Bayer. Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Kl., Sitzungsberichte* 1997/1]. München 1997, 1–77, hier 41f.); dieser Vorstellung zufolge wäre der Abstand zwischen zwei Stationen etwa gleich, was in Byzanz sicher nicht zutrifft. Als Beispiel sei hier nur auf das in den Einzelheiten nicht mehr genau rekonstruierbare Itinerar von Kamb/Kamacha (jetzt Kemah, sw. von Erzincan) nach Konstantinopel verwiesen. Diese Strecke soll 186 Poststationen (bzw. die entsprechende Entfernung, 1116 km) umfaßt haben, die der Informant des Ibn Ḥauqal in 10 Tagen zurückgelegt haben will (das ergäbe einen sicher unrealistischen Schnitt von 111,6 km pro Tag). Ibn Ḥauqal selbst hält 40 Tage für realistischer; s. Ibn Ḥauqal, *Configuration de la terre* (Kitab surat al-ard), Introduction et traduction, avec index par J.H. KRAMERS et G. WIET, I. Beyrouth–Paris 1964, 190f.

von einem spätantiken und einem arabischen Itinerar mit der Wirklichkeit⁶³. Die Fortsetzung des arabischen Itinerars durch Kappadokien bis etwa Kolōneia (Aksaray, im Itinerar nicht erkennbar genannt) entspricht ab Nigde einer Strecke, die in keinem spätantiken Itinerarium beschrieben ist, sich aber gleichwohl sicher rekonstruieren läßt⁶⁴. Es folgen zwischen der letzten sicheren Station in Kappadokien (Falūgārī, richtiger wohl Qalū‘arī, byz. Karbala⁶⁵, jetzt Gelveri) und dem nächsten gesicherten Punkt, Marġ Nāqūliya (Nakoleia⁶⁶, jetzt Seyitgazi), zehn Stationen, von denen keine lokalisiert werden kann. Die intendierte Strecke, für die mehrere Varianten in Frage kommen, ist somit nicht zu fixieren. Die Entfernung von insgesamt 181 Meilen (ca. 220 km) ist selbst unter Zugrundelegung der kürzest möglichen Strecke um mindestens 130 km zu kurz. Die Entfernung (41 Meilen, etwa 60 km) zur nächsten sicheren Station, Ḥiṣn Quṭayya (Kotyaeion⁶⁷, jetzt Kütahya) entspricht etwa der Luftlinie; die Strecke würde aber mitten durch das sog. Phrygische Hochland führen, und die Zwischenstationen sind völlig unbekannt. Hier endet das Itinerar im eigentlichen Sinn, denn man gelangt nun in zwei Meilen zum Rundāq (Ryndakos; zu seinem Oberlauf n. von Aizanoi sind es 30 km) und in weiteren 13 Meilen ohne Zwischenstation nach Abydos an den Dardanellen (Luftlinie knapp 300 km).

Soweit Tagesmärsche, sei es zwischen zwei Stationen, sei es über eine größere Strecke, kontrolliert werden können, erhält man neben Tagesleistungen, deren Größenordnung plausibel erscheint (also zwischen 20 und etwa 40 km) sehr kurze, aber auch sehr lange von 70 bis 100 km und mehr. Hier muß man mit groben Fehlern bei der Überlieferung der Zahlen, Ausfall oft mehrerer Stationen usw. rechnen⁶⁸. Dies gilt auch für die nur acht Tage, die nach Ibn Ḥauqal Warentransporte von Attaleia nach Konstantinopel auf dem Landweg mit den byzantinischen *cursus publicus* brauchten (ca. 600 km bis Pylai, dann kam noch der Schiffstransport hinzu)⁶⁹. Aus diesem und ähnlichen arabischen Itinerarien lassen sich also im Gegensatz zu den spätantiken keine Erkenntnisse über Etappen und Geschwindigkeiten ableiten.

Eine sicherere Angabe über eine eigentliche Transportgeschwindigkeit (und eine der wenigen Angaben über Transportgeschwindigkeiten überhaupt) bietet Pegolotti, nach dem in der 1. Hälfte des 14. Jh. Alaun von dem bereits unter türkischer Herrschaft stehenden Karahisar (Şebinkarahisar, dem röm.-byz. Kolōneia) in 7 Tagen nach Giresun (Kerasus, Chisenda) gebracht wurde. Von den Alaunminen zum Meer sind es 90 Straßenkilometer über zwei hohe Pässe: Dafür erscheint der Schnitt von 12,8 km pro Tag sehr plausibel. Unklar bleibt, ob der Transport mit Ochsenkarren oder Tierkaravanen erfolgte⁷⁰.

Schließlich sei auf einige Reisen und Feldzüge eingegangen, deren Durchschnittsgeschwindigkeiten aus den Quellen tatsächlich eruiert werden können. Auf die etwa 40 km pro Tag der hl. Melania auf bewußt eiliger Reise in einer kleinen Gruppe wurde bereits hingewiesen⁷¹, ebenso auf die beiden Maultierreisen des Nikolaos

⁶³ Itin. Burd. 578, 4–579, 3 (vgl. FRENCH, Pilgrim's Road 122f.): *mansio Opodando* (Podandos) XIII *mutatio Pylas; fines Cappadociae et Ciliciae* XII *mansio Mansucrinae* XII *civitas Tarso*. Ibn Ḥurdāqbih, Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik (Liber viarum et regnorum), auctore Abu'l-Kāsim Obaidallah ibn Abdallah ibn Khordādbeh, ed. cum versione Gallica M. J. DE GOEJE (BGA 6). Lugduni Batavorum 1967, 100 (Text), 73 (Übersetzung, umgekehrte Richtung): Tarsūs 12 al-'Ullaiq 12 ar-Rahwa, dann al-Ġauzāt 7 al-Ġardaquḅ 7 al-Baḍandūn; Es ist also völlig klar, daß dem arabischen Itinerar römische Meilen zugrunde liegen.

⁶⁴ Die Strecke bis Abydos ist bei Ibn Ḥurdāqbih 102f. (Text), 74f. (Übersetzung, ohne Entfernungen zwischen den Stationen) und bei al-Idrīsī 810f. (JAUBERT II 308f., mit Entfernungen) überliefert. Bereits in Kappadokien zeigen von einander abweichende und entstellte Namensformen zunehmende Unsicherheit der Überlieferung; die Stationen können nur noch teilweise zugeordnet werden. Von den angegebenen Entfernungen ab al-Kanā'is (Tyana?) lassen sich nur noch einige verifizieren; vgl. F. HILD, Das byzantinische Straßensystem in Kappadokien (VTIB 2 = *Denkschriften ÖAW, phil.-hist. Kl.* 131). Wien 1977, 48–50.

⁶⁵ F. HILD – M. RESTLE, Kappadokien (Kappadokia, Charsianon, Sebasteia und Lykandos) (TIB 2). Wien 1981, s. v.

⁶⁶ K. BELKE – N. MERSICH, Phrygien und Pisidien (TIB 7). Wien 1990, s. v.

⁶⁷ Wie A. 66.

⁶⁸ Ein bei al-Muqaddasī überliefertes Itinerar von Āmid (Amida, heute Diyarbakır) nach Konstantinopel bietet etwa zwischen Kaisareia in Kappadokien und Konstantinopel Tagesetappen zwischen 15 und knapp 80 km; s. E. HONIGMANN, Un itinéraire arabe à travers le Pont. *Annuaire de l'Institut de Philologie et d'Histoire Orientales et Slaves* IV (= *Mélanges Franz Cumont*). Bruxelles 1936, 261–271, hier 270f.

⁶⁹ Ibn Ḥauqal, *Configuration de la terre* (wie A. 62) 196f.

⁷⁰ Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura*, ed. A. EVANS (*The Mediaeval Academy of America, Publication* 24). Cambridge, Mass. 1936 (Nachdruck New York 1970), 369; vgl. A. BRYER – D. WINFIELD, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos* (DOS 20), I. Washington, D.C. 1985, 149.

⁷¹ Oben S. 51.

Mesaritēs nach Nikaia, der zwei Tage für die etwas über 60 km von Pylai brauchte und eine Nacht für die rund 36 km von Neakōmis. Diese Reisen waren eigentlich als Warentransporte gedacht⁷².

Anno 1234 reisten päpstliche Gesandte von Konstantinopel über Lopadium (Lopadion, heute Ulubat) nach Leschera, um sich hier vereinbarungsgemäß mit Kaiser Iōannēs III. Batatzēs und Patriarch Germanos II. zu treffen; hier wurden sie allerdings gebeten, nach Nymphaion weiterzuziehen, wohin sie in vier Tagen gelangten. Leschera ist zwar nicht lokalisiert, aber in höchstens einem Tagesmarsch von Lopadion zu suchen. Sollte es, wie vermutet, auf dem Weg nach Nymphaion, also südlich von Lopadion, liegen, beträgt die Entfernung noch immerhin etwa 200 km. Vier Tage lang 50 km pro Tag, das ist auch für eine kleinere Gruppe eine hervorragende Reiseleistung⁷³.

Theodōros Studitēs berichtet in einem Brief über die Einzelheiten und Stationen seiner Reise in die erste Verbannung vom Kathara-Kloster in Bithynien nach Thessalonikē im Februar 797. Die gefangenen Mönche wurden unter militärischer Bewachung auf zōa (vermutlich Maultiere) gesetzt und vom Kathara-Kloster (südlich von Pylai) über vier nicht genau lokalisierbare Stationen nach Lopadion, über vier weitere nach Parion und über eine weitere nach Lampsakos (Lapseki an den Dardanellen) gebracht, wo die Seereise begann. Da offensichtlich jede angeführte Station einem Tag entsprach, läßt sich aufgrund der bekannten Entfernungen Kathara–Lopadion, Lopadion–Parion und Parion–Lampsakos auf einen Tagesdurchschnitt von 20 bis 25 km schließen⁷⁴.

Haben wir hier eine gewisse Bandbreite für tägliche Marschleistungen von Einzelreisenden bzw. kleinen Gruppen gewonnen, so bleiben noch Marschleistungen größerer bzw. großer Armeen zu untersuchen, die sich mit ganz anderen Schwierigkeiten konfrontiert sahen: Beschaffung und/oder Mitführen der notwendigen Verpflegung von Mensch und Tieren, im Feindesland tägliches Aufschlagen und Abbauen des Lagers, eventuell militärische Sicherung⁷⁵.

Rōmanos IV. Diogenēs führte 1071 eine der größten Armeen⁷⁶, die – wenigstens in mittelbyzantinischer Zeit – Kleinasien durchquerten, nach Manzikert (Mantzikert) etwas nördlich des Vansees (Thōspitis Limnē) im östlichen Kleinasien. Die Marschrouten von etwa 1500 km läßt sich durch die in den Quellen bezeugten Zwischenstationen Helenopolis (Südküste des Golfes von Nikomēdeia), Nikaia, Dorylaion, Überquerung des Sangarios und des Halys, Bathys Ryax, Sebasteia, Theodosiupolis und Artzē weitgehend rekonstruieren⁷⁷. Romanos war von Mitte März bis Mitte August ziemlich genau fünf Monate (150 Tage) unterwegs, er legte also im Schnitt 10 km pro Tag zurück⁷⁸. Die an den eigentlichen Marschtagen durchschnittlich zurückgelegte Strecke war jedoch um einiges größer, denn von den 150 Tagen sind die Zeit für die Schiffspassage (einschließlich Ein- und Ausschiffung) und verschiedene Aufenthalte unbestimmter Länge abzuziehen. Ausdrücklich bezeugt ist eine Pause in einer Ebene des Thema Anatolikōn, wo mit der kaiserlichen Unterkunft auch ein Großteil der Prunkausrüstung abbrannte⁷⁹ (vielleicht identisch mit einem Aufenthalt bei Dorylaion, wo der Kaiser Truppen

⁷² Oben S. 47.

⁷³ H. GOLUBOVICH O.F.M., *Disputatio Latinorum et Graecorum seu relatio Apocrisiariorum Gregorii IX de gestis Nicaeae in Bithynia et Nymphaeae in Lydia 1234. Archivum Franciscanum historicum* 12 (1919) 418–470, hier 447.

⁷⁴ Theodori Studitae epistulae, rec. G. FATOUROS, I (*CFHB* 31/1). Berlin 1992, 13f. (Brief 3). Vgl. J.-CL. CHEYNET – B. FLUSIN, *Du monastère ta Kathara à Thessalonique: Théodore Stoudite sur la route de l'exil. REB* 48 (1990) 193–211, bes. 202–204, 209f.

⁷⁵ Die Literatur über Marschgeschwindigkeiten in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren, darunter an prominenter Stelle logistischen Problemen, Verpflegung von Mensch und Tier usw., ist in den letzten etwa 20 Jahren enorm angewachsen; s. etwa die schon angeführten Artikel von J. HALDON, *Introduction und Roads and communications* (A. 1 und 14); DERS., *The Organisation and Support of an Expeditionary Force: Manpower and Logistics in the middle Byzantine Period*, in: K. TSIRAKAKIS (Hrsg.), *Το εμπόλεμο Βυζάντιο (90ος – 12ος αι.)*. Athen 1997, 111–151, hier 121–123, 125f. (speziell zur Sicherung des Lagers), 138f.; MCGEER, *Sowing the Dragon's Teeth* (wie A. 46) 340f.; HALDON, *Warfare* (wie A. 46) 163–166, 333f., A. 70. Zu Bau und Sicherung militärischer Lager in Feindesland vgl. weiters HALDON, *op. cit.* 152–154.

⁷⁶ J.-C. CHEYNET, *Mantzikert: un désastre militaire? Byz* 50 (1980) 410–438, hier 426, schätzt sie (vielleicht zu hoch gegriffen) zur Zeit ihrer größten Stärke auf 100.000 Mann, vor Mantzikert, nachdem einzelne Gruppen bereits abgefallen bzw. weggeschickt worden waren, immer noch auf 60.000 Mann; HALDON, *Introduction* (wie A. 1) 13, hält eine Gesamtstärke in der Größenordnung von 40.000 Mann für vernünftig, von 60.000 Mann für noch möglich.

⁷⁷ Vgl. HALDON, *Introduction* 9–12.

⁷⁸ Mich. Att. 142–151 (BEKKER) = 107–112 (PÉREZ MARTÍN); Nicephori Bryennii *Historiarum libri IV*, rec. P. GAUTIER (*CFHB* 9). Brüssel 1975, 103–107 (= Nik. Bryenn.).

⁷⁹ Mich. Att. 145 (BEKKER) = 108f. (PÉREZ MARTÍN).

sammelte)⁸⁰, eine weitere in Krya Pēgē (wohl = Bathys Ryax im nō. Kappadokien)⁸¹ sowie eine längere Unterbrechung in Theodosiupolis, wo sich jeder Soldat mit Lebensmitteln für zwei Monate eindecken mußte, weil die folgende Gegend menschenleer und vom Feind verwüstet sei⁸². Weitere Tage waren dem Einsammeln und Prüfen versprengter Truppenteile bzw. neuen Rekruten, dem Training der Soldaten, diplomatischen Verhandlungen usw. gewidmet⁸³. Ich möchte nach allen Abzügen etwa 100–120 reine Marschstage, also einen Schnitt von höchstens 15 km (10 Meilen) pro reinem Marschtag annehmen.

Die Leistung ist beachtlich, wenn man bedenkt, daß die riesige Armee die ganze Zeit verpflegt werden mußte⁸⁴. Die Armee wurde also auf jeden Fall von einem beträchtlichen Troß begleitet. Erst vor Mantzikert ist die Rede von riesigen Herden (*boskēmaton ... myriometrus agelas*) zur Versorgung der Armee. Diese konnten natürlich nicht quer durch Kleinasien mitgetrieben worden sein⁸⁵. Die Frage, ob Ausrüstung und Verpflegung außer, wie üblich, auf Tragtieren auch auf Wagen mitgeführt wurden, kann nicht eindeutig beantwortet werden. Hier nur zwei Indizien. Der erwähnte Brand tötete viele der auserwählten kaiserlichen Pferde und Maultiere und vernichtete die ochēmata, also leichtere Wagen, die von Pferden oder Maultieren gezogen wurden und mit einer Armee auf dem Marsch ohne weiteres mithalten konnten. Auf ihnen hatte man offensichtlich die spezielle kaiserliche Ausrüstung mitgeführt und hätte dies ohne den Brand sicher auch weiterhin getan. Anlässlich der Rückeroberung der Stadt Mantzikert von den Türken (also vor der Niederlage der Byzantiner) wird berichtet, daß der Kaiser die schweren Belagerungsmaschinen, die er aus verschiedenen Materialien hatte bauen lassen, auf mindestens 1000 *hamaxai*, also Ochsenwagen, an die Mauern heranführte⁸⁶. Hatte er diese schwere Ausrüstung und die Wagen von Anfang an mitgeführt oder hatte er die Belagerungsmaschinen und Wagen unterwegs (sagen wir: spätestens in Theodosiupolis) aus Depots entnommen und die Gespanne vielleicht von Bauern requiriert? Die Quellen geben keine Antwort; stattdessen sei hier nur eine Parallele angeführt. Als Kaiser Manuēl I. 1176 die seldschukische Hauptstadt Ikonion (Konya) erobern wollte, führte er die Belagerungsmaschinen auf Ochsenwagen über die ganze Strecke mit. Diese hatten den Anmarsch bereits erheblich verzögert und waren ein wichtiger Grund für die Niederlage, die die Seldschuken Manuēls Heer in der engen Schlucht von Tzibrizē hinter der Festung Myriokephalon zufügten⁸⁷. Auf diesem Feldzug hätten die Ochsenwagen mit den Belagerungsmaschinen, wären sie bis Ikonion gekommen, etwa ein Drittel der Strecke nach Mantzikert zurückgelegt. Die übrige Ausrüstung wurde offensichtlich von Packtieren getragen, die im Text auch erwähnt werden. Ebenso hätten – rein technisch – die Wagen auch von den Depots und Stallungen in Nordwestkleinasien nach Mantzikert geführt werden können⁸⁸. Die Versorgung der Tiere und der zusätzlich benötigten Treiber, die ja grundsätzlich keine Kämpfer waren, hätte allerdings zusätzliche, wohl nur schwer – oder eher gar nicht – zu lösende logistische Probleme verursacht. Da außerdem ein beladenes Ochsespann kaum mehr als 10 km pro Tag marschieren kann⁸⁹, ist es schon nach der oben angestellten Durchschnittsrechnung praktisch sicher, daß die Wagen mit den Maschinen erst zu einem späteren Zeitpunkt in den Troß kamen.

⁸⁰ Nik. Bryenn. 105 (GAUTIER).

⁸¹ Mich. Att. 146f. (BEKKER) = 109f. (PÉREZ MARTÍN).

⁸² Mich. Att. 148f. (BEKKER) = 110f. (PÉREZ MARTÍN).

⁸³ Mich. Att. 146 (BEKKER) = 109 (PÉREZ MARTÍN). Vgl. HALDON, Introduction 14–18.

⁸⁴ Daß die Geschwindigkeit im unteren Bereich des allgemein für größere Truppenverbände angenommenen Durchschnitts liegt, ist mit der für mittelbyzantinische Verhältnisse ungewöhnlichen Größe der Truppe zu begründen (zu durchschnittlichen Marschgeschwindigkeiten für größere Verbände und deren Abhängigkeit u.a. von ihrer Größe s. HALDON, Roads and communications [wie A. 14] 141–144). Zur Versorgung byzantinischer Armeen allgemein und auf dem Zug nach Mantzikert im besonderen vgl. DERS., Organisation *passim*, bes. 149f. – Nach einem mittelbyzantinischen Militärtraktat war es z. B. nicht möglich, bei einem Vorstoß in feindliches Land für mehr als 24 Tage Gerste für die Pferde mitzuführen (DENNIS, Treatises [wie A. 46] 302–304); vgl. HALDON, Introduction 7f. Zu Untersuchungen zu den notwendigen Transportkapazitäten s. HALDON, *op. cit.* 15.

⁸⁵ Vor der belagerten Stadt Chliat (heute Ahlat) sollte die Verpflegung durch die lokale Ernte sichergestellt werden (Mich. Att. 150 [BEKKER] = 112 [PÉREZ MARTÍN]). Vgl. CHEYNET, Mantzikert 422.

⁸⁶ Mich. Att. 151 (BEKKER) = 113 (PÉREZ MARTÍN).

⁸⁷ Nicetae Choniatae Historia (CFHB 11), ed. J.-L. VAN DIETEN. Berlin–New York 1975, 178–182.

⁸⁸ Vgl. dazu BELKE, Maultierpfad 278f., wo sich der Verf. aufgrund der Parallele von Tzibrizē für diese Möglichkeit ausgesprochen hatte.

⁸⁹ H.-CHR. SCHNEIDER, Römische Straßen. *Historicum*, Frühjahr 1998, 10–13; vgl. R. A. GABRIEL – Karen S. METZ, A Short History of War (June 1992) unter: <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/gabrmetz/gabr000a.htm>. Eine Zusammenstellung nachgewiesener Geschwindigkeiten von Ochsespannen bietet KOLB, Transport 316f. (8 bis 12 km pro Tag; der längste hier ausgewiesene Transport ging über 74 km in 6 Tagen).

Hinsichtlich der Marschgeschwindigkeiten von Heeren bieten die Kreuzzugsberichte interessante Vergleichsmöglichkeiten, denn einige geben die tatsächlich zurückgelegten Etappen (oder Etappengruppen) mit genauen Daten oder Tagesangaben wieder. Insbesondere die Quellen zum dritten Kreuzzug unter Kaiser Friedrich Barbarossa führen sehr genau die Daten an, an denen größere Orte erreicht wurden⁹⁰. Da eine entsprechende Analyse bereits durchgeführt wurde⁹¹, kann hier auf Einzelnachweise verzichtet werden. Friedrichs Heer erreichte, jeweils über mehrere Tage (zwischen 1 und 20, meist aber zwischen 4 und 10) gerechnet, Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen 15 und 25 km pro Tag. Für Abweichungen nach unten und oben (unter 10 km bzw. bis 35 km) lassen sich meist Gründe angeben: extremes Schlechtwetter und völlig aufgeweichte Nebenwege zwischen Adrianupolis und Kallipolis, völlige Erschöpfung, Hunger und Durst sowie ständige Kämpfe mit den Seldschuken in der Gegend von Philomēlion oder gute Wege und äußerste Willensanstrengung, um unwirtliche Gebiete ohne Verpflegungsmöglichkeit möglichst schnell hinter sich zu bringen, etwa vom Mäandertal bis Myriocephalon. So kommt die Abhängigkeit der Marschgeschwindigkeit von den Umständen wie Geländebeschaffenheit, Jahreszeit, Verpflegungsmöglichkeit (friedlich, wenn Markt geboten wird, sonst gewaltsam durch Plünderungen usw.), Aufenthalt durch Flußübergänge, Kämpfe usw. zum Ausdruck⁹².

Für die ersten Kreuzzug sind nur relativ wenige exakte Einzeldaten verfügbar; es sind aber einige großräumige Durchschnittsrechnungen über die Tagesleistungen möglich. Für die europäischen Strecken bis Konstantinopel konnten für die Heere von Peter dem Einsiedler und von Gottfried von Bouillon durchschnittliche Tagesleistungen (nach Abzug dokumentierter Tage, an denen aus verschiedenen Gründen nicht marschiert wurde) von 11 bis 18,3 Meilen (ca. 16,5 bis 24,5 km) errechnet werden. Niedrigere Durchschnittsleistungen ergeben sich für einige andere Heeresgruppen, für die keine marschfreien Tage dokumentiert sind, die es aber zweifellos gegeben haben muß⁹³. Für den Marsch durch Kleinasien hier nur ein abschließendes Beispiel. Nach der Rückgewinnung von Nikaia, der Hauptstadt des ersten, kurzlebigen Seldschukenstaates in Kleinasien, durch Kreuzfahrer und Byzantiner besiegten die Kreuzzugsheere am 1. Juli 1097 westlich von Dorylaion (Eskişehir) die Türken (Seldschuken und Danişmendiden) entscheidend; anschließend konnten sie vom 4. Juli an quer durch Kleinasien nach Antiocheia (Ankunft 21. Oktober) ziehen, ohne auf allzu heftigen Widerstand zu stoßen. Die Hauptgruppe zog aber nicht den direkten Weg, sondern nahm erhebliche Umwege in Kauf, so daß sich eine Strecke von rund 1200 km von Dorylaion bis Antiocheia ergibt⁹⁴. Für diese Strecke brauchten die Kreuzfahrer bei zum Teil äußerst schwierigen Marschbedingungen (Mangel an Lebensmitteln und Trinkwasser) 110 Tage (einschließlich aller Ruhepausen, Kämpfe usw.), woraus sich eine tägliche durchschnittliche Marschleistung von knapp 11 km errechnen lässt. Zieht man die dokumentierten (oder angenommenen) 17 Ruhetage (es mag weitere gegeben haben) ab, so erhöht sich die durchschnittliche Strecke pro tatsächlichem Marschtag auf knapp 13 km⁹⁵.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß die Ergebnisse dieses Beitrages sicherlich unsere Vorstellungen von Verkehrsmitteln und erzielten durchschnittlichen Reise bzw. Transportgeschwindigkeiten nicht grundsätzlich verändern, aber doch vielleicht in einigen Einzelheiten differenzieren können. Er führt die Bandbreite möglicher Reisegeschwindigkeiten vor Augen. Natürlich hat die Wahl des Verkehrsmittels einen Einfluß auf die Reisegeschwindigkeit. Aber in der Praxis sind – von Sonderfällen wie Eilboten abgesehen – die Unter-

⁹⁰ Die Hauptquellen sind ediert von A. CHROUST, Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrichs I. (*MGH, Scriptores rerum Germanicarum, Nova Series V*). Berlin 1928.

⁹¹ E. EICKHOFF, Friedrich Barbarossa im Orient. Kreuzzug und Tod Friedrichs I. (*Istanbuler Mitteilungen, Beiheft 17*). Tübingen 1977, 51–53.

⁹² Vgl. auch die Schilderung der einzelnen Etappen bei EICKHOFF, Friedrich Barbarossa, *passim*.

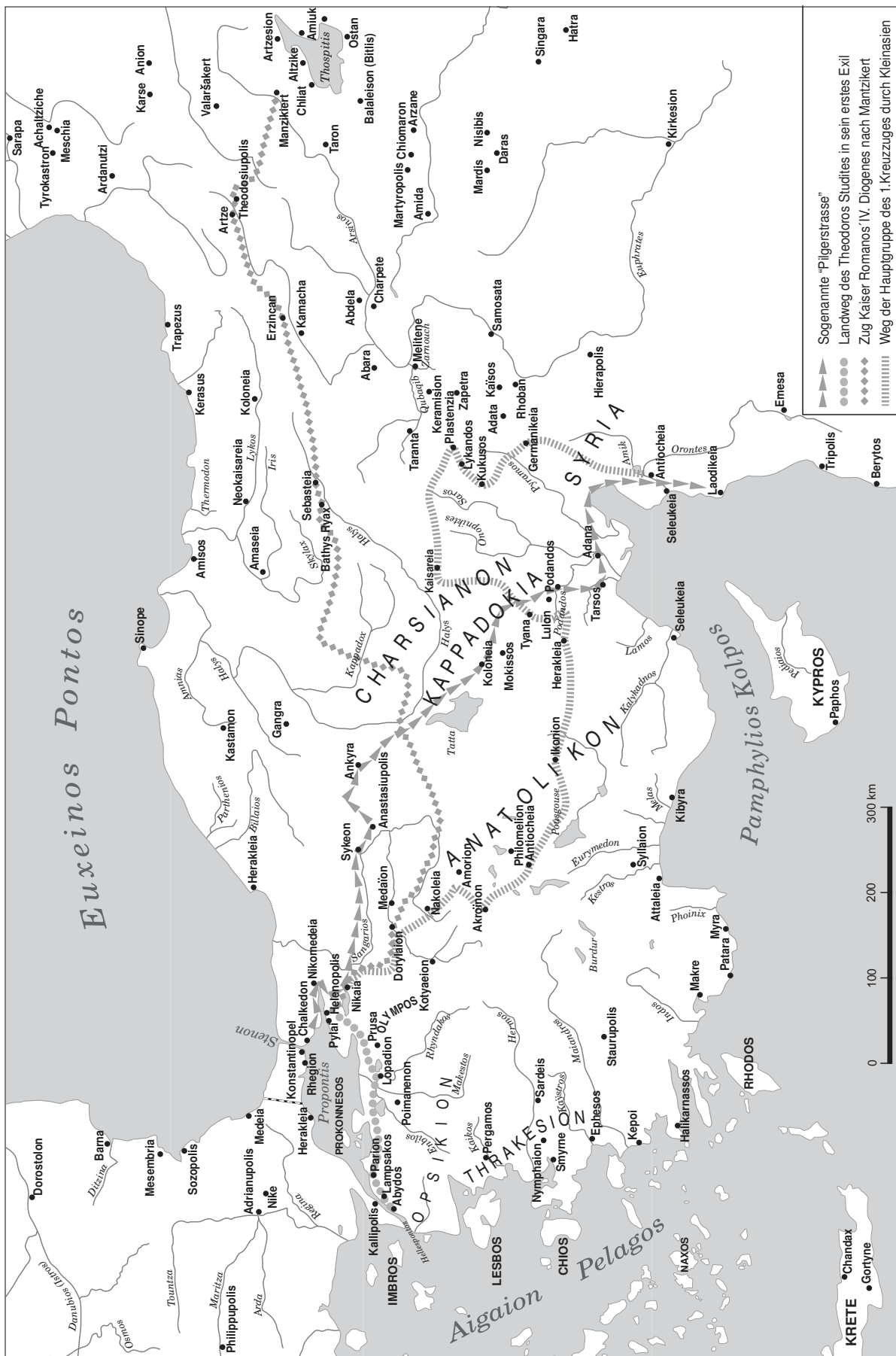
⁹³ J. NESBITT, The Rate of March of Crusading Armies in Europe. *Traditio* 19 (1963) 167–181.

⁹⁴ Als Zwischenstationen sind bezeugt: Antiocheia in Pisidien (*TIB 7* [wie A. 66] s.v.), Ikonion (*TIB 4* [wie A. 56] s.v.), Erachia (*TIB 2* [wie A. 65] s.v. Hērakleia), Schloß des türkischen Fürsten Assan (Ḥasan, vermutlich die byzantinische Burg Kyzistra, *TIB 2* s.v.), Kaisareia (*TIB 2*, s.v.), Platenzia (*TIB 2*, s.v. Plasta), Coxon (*TIB 2*, s.v. Kukusos), Marasim (Maraş, byz. Germanikeia). Die ganze Route ist auf den zugehörigen *TIB*-Karten zu verfolgen. Zusammenstellung der Quellen bei H. HAGENMEYER, Chronologie de la première Croisade (1094–1100). *Revue de l'Orient Latin* 6 (1898) 214–549, hier 498–516.

⁹⁵ Diese Berechnung stützt sich auf HAGENMEYER, Chronologie, dessen Kalkulation nicht bezeugter Daten und damit auch der Ruhetage allerdings nicht immer zuverlässig ist; vgl. für die europäischen Routen NESBITT, Rate of March. Zu praktisch demselben Ergebnis (etwa 10 km pro Tag) kommt B. S. BACHRACH, Crusader logistics: from victory at Nicaea to resupply at Dolylaion, in: Logistics of warfare (wie A. 14), 43–62, hier 43–45. Er rechnet 1200 km von Nikaia bis Antiocheia und 26. Juni bis 30. Oktober als Marschzeit.

schiede aber nicht so gravierend wie man vermuten könnte. Einzelreisende zu Pferd oder – in frühbyzantinischer Zeit – eventuell auch mit dem Wagen konnten gut 30 km zurücklegen; ein höherer Durchschnitt auf einer größeren Strecke ist wohl als Ausnahme zu werten. Auch der Einfluß des Geländes wird von anderen Faktoren oft mehr als ausgeglichen. Die Marschgeschwindigkeit großer Gruppen wie etwa ganzer Armeen lag im allgemeinen beträchtlich darunter. Größere mittelbyzantinische Armeen werden bei längeren Marschwegen pro Tag um die 15 km zurückgelegt haben. Die tatsächlich erreichten Geschwindigkeiten waren stark von der Versorgung von Mensch und Tier abhängig, also davon, ob die benötigten Lebens- und Futtermittel bereitstehen oder erst beschafft werden müssen. Das Mitführen von Ausrüstung und Vorräten auf Wagen steigert die Abhängigkeit vom Straßenzustand, wie die Kreuzfahrer mit ihren Pferdewagen auf dem Balkan zu spüren bekamen. Die Ochsenwagen der byzantinischen Armeen konnten so wie so nicht schneller als etwa 3 km pro Stunde fahren – höchstens fünf Stunden pro Tag – und verzögerten so den Vormarsch der Armee. Hat man für eine Reise, einen Warentransport oder auch für den Marsch einer Armee keine Hinweise, die auf die tatsächlich erreichte Geschwindigkeit schließen lassen, muß man mit den angeführten, relativ großen Bandbreiten rechnen.

Kleinasien in byzantinischer Zeit



- ▲ Sogenannte "Pilgerstrasse"
- Landweg des Theodoros Studites in sein erstes Exil
- ◆ Zug Kaiser Romanos' IV. Diogenes nach Mantzikert
- ▬ Weg der Hauptgruppe des 1. Kreuzzuges durch Kleinasien