

John H. Pryor (ed.), Logistics of Warfare in the Age of the Crusades. Proceedings of a Workshop Held at the Centre of Medieval Studies, University of Sydney, 20 September to 4 October 2002, Aldershot, Hampshire (Ashgate Publishing) 2006, XXXII–365 S., ISBN 0-7546-5197-5, GBP 55,00.

rezensiert von/compte rendu rédigé par
Jochen G. Schenk, London

Es scheint paradox, dass gerade in einem für die Militärgeschichte scheinbar so ertragreichen Themenfeld wie der Kreuzzuggeschichte die Untersuchung der grundlegenden logistischen Voraussetzungen für die in jeder Hinsicht vielseitig untersuchten und rezipierten Taten der Kreuzfahrer ein Stiefmütterchen-Dasein fristet. Umso mehr ist dies der Fall, wenn man bedenkt, wie sehr sich der chronologische und geographische Rahmen der Kreuzzugsforschung in den letzten Jahrzehnten erweitert hat, wie viel zahlreicher, vielfältiger und komplexer die logistischen Anforderungen an Kreuzfahrer jeglicher Couleur und Herkunft also geworden sind. Diesen Missstand zu beheben (oder doch zumindest offensiv anzugehen), war Sinn und Zweck der von John Pryor 2002 in Sidney organisierten Tagung zur Kriegslogistik im Zeitalter der Kreuzzüge, deren Ergebnisse mit diesem dreizehn Beiträgen umfassenden Sammelband vorliegen. Um es vorweg zu nehmen, »Logistik« scheint vom Herausgeber sehr breit definiert worden zu sein und steht mitnichten als Begriff im Mittelpunkt aller Beiträge. Ein Beispiel hierfür ist Benjamin Kedars Untersuchung über den Nutzen mittelalterlicher europäischer und islamischer Karten, aus der sich folgern lässt, dass Karten wichtige Instrumente zur Macht- und Einflussgewinnung gewesen sein mögen, da sie ihren Besitzern potentielle Entscheidungsvorteile boten, dass sie letztlich aber – europäische Karten mehr noch als ihre islamischen Gegenstücke – für tatsächliche logistische Berechnungen nahezu unbrauchbar waren.

Die Beiträge werden von einem einleitenden Essay und einem zusammenfassenden *Digest* des Herausgebers eingefasst, unterliegen ansonsten aber keiner Gliederung und nur einer alphabetischen Ordnung der Autorennamen. Hierhinter verbirgt sich vielleicht die Erkenntnis, dass eine Gliederung nach chronologischen, thematischen, geographischen oder methodischen Gesichtspunkten das sehr zu bedauernde Ungleichgewicht in den Beiträgen zugunsten des Ersten Kreuzzugs und des Mittelmeerraumes allzu öffentlich zur Schau gestellt hätte. Obgleich ein Wermutstropfen, so ändert dies jedoch nichts am Erkenntnisgewinn. Dieser ist in allen Beiträgen beachtlich, vielleicht nirgends mehr als in Pryors Rückschlüssen zur Logistik von Bohemunds langsamem Marsch über den Balkan von Avlona nach Thessaloniki im Winter 1096–1097, die er aus einer genauen Analyse zeitgenössischer Schilderungen einerseits und dem Vergleich mit modernen und antiken Untersuchungen zu logistischen Implikationen von Truppenbewegungen andererseits zu ziehen versteht. Diese verlangen dem Leser zwar einiges an gutem Glauben ab: Pryor berechnet nicht nur die Trossgröße einzelner Ritter, die Pferdestärke sowie den Futter- und Verpflegungsbedarf der Trosse, sondern auch die Anzahl der Sonnenstunden, den Abstand der Trosse (und im Tross der

Ritter, Knechte und anderer Teilnehmer) zueinander, hieraus die Marschgeschwindigkeit (unter Berücksichtigung der Breite und des Zustands des Weges sowie des umliegenden Terrains) und täglich zurückgelegte Distanz mit erstaunlich großer Selbstsicherheit, woraus sich Aussagen zu Rastdauer, Weidemöglichkeiten und Versorgungsnachschub ergeben. Doch seine Überlegungen erreichen gerade wegen der Bandbreite der sie informierenden unterschiedlichen Quantifizierungsmethoden als Einführungsbeispiele in die Methodik einer Logistik-orientierten Herangehensweise an mittelalterliche Quellen einen hohen Stellenwert.

Bernard Bachrachs Untersuchung der logistischen Voraussetzungen für den erfolgreichen Marsch des Ersten Kreuzfahrerheeres von Nicaea durch Anatolien, am Ende dessen das Heer kampfbereit vor Dorylaion erschien, ist ein weiteres Beispiel für die potentielle Ergiebigkeit quantitativer Ansatzweisen an mittelalterliche Quellen. Seine Schlussfolgerung, wonach die Kampfbereitschaft des Heeres nach vollendetem Marsch auf die bisher unterschätzte intensive Versorgung durch die Byzantiner (in Form von Versorgungssilos *en route*) zurückzuführen sei, steht jedoch insofern zur Kritik offen, als sich das Heer nachweislich – und womöglich gerade wegen der von Bachrach besprochenen Schwierigkeiten und zum Zweck einer besseren Versorgung – im Jahre 1097 noch in Anatolien geteilt hatte, worauf der Autor jedoch nicht eingeht. Als Dritter im Bunde widmet sich Charles Glasheen den logistischen Problemen einer speziellen Unternehmung des Ersten Kreuzzugs, nämlich der langen Reise der zusammengewürfelten Kreuzfahrerschar unter der Führung von Peter dem Eremiten und Walter Ohnehabe von Köln nach Konstantinopel – ein Unternehmen, das, wie die Untersuchungen des Autors zeigen, ohne jegliche vorausschauende logistische Planung vonstattenging.

Den Bedingungen für eine Verpflegung und Versorgung der Kreuzfahrerheere *en route* spürt John Haldon in seiner ausführlichen Untersuchung der Beschaffenheit des byzantinischen Straßennetzes nach, die wiederum mit einer Analyse der Agrarproduktion, Klimabedingungen und Terrainbeschaffenheit entlang der von Kreuzzugsheeren benutzten Straßen und Wege einhergeht. Einem anderen Aspekt der Versorgung widmet sich Alan Murray in seinem Beitrag zum Gebrauch und Nutzen von Münzen und anderen Zahlungsmitteln unter Teilnehmern des Ersten Kreuzzugs. Hierin befasst er sich nicht nur mit Problemen von Angebot und Nachfrage, Umtauschraten und Währungen, sondern auch mit dem des Transports eines potentiell stetig anwachsenden Münzschatzes in einem stark dezimierten Kreuzfahrerheer bei einer stetig abnehmenden Anzahl von Lasttiere.

Den vier Beiträgen zum Ersten Kreuzzug gesellen sich ein Essay zum Zweiten und eines zum Vierten Kreuzzug hinzu. Provokativ zieht John France zu Felde, der nach eingehender Untersuchung der gravierenden logistischen Probleme (insbesondere der Nahrungsversorgung) der deutschen und französischen Teilnehmer des Zweiten Kreuzzugs in Anatolien und des Schiffkonvois entlang der iberischen Küste die von Giles Constable 1953 erstellte These vom Zweiten Kreuzzug als ein durchdachtes, zentral geplantes und simultan an mehreren Fronten umgesetztes Kreuzzugsunternehmen neu zur Debatte stellt. Dass logistische Probleme ein Grund dafür waren, warum der Vierte Kreuzzug zunächst nach Zara geleitet und von dort auf Konstantinopel gerichtet wurde, diese These steht im Mittelpunkt von Thomas Maddens Essay, der einen durchaus wichtigen

Beitrag zur Rehabilitation Venedigs als Vertragspartner der Kreuzfahrerfürsten leistet.

Von den verbleibenden Beiträgen widmen sich zwei spezifischen logistischen Problemen der Kreuzfahrerseefahrt, von denen das eine die Notwendigkeit der Bereithaltung einer genügend großen Anzahl von Häfen und Versorgungspunkten für Transport- und Versorgungsschiffe entlang der Ostpassage betrifft; ihm ist Ruthy Gertwangen's Essay gewidmet. Das andere Problem betrifft die nautischen Hürden der Westpassage, die es beispielsweise englischen und skandinavischen Kreuzfahrern bis weit ins 13. Jahrhundert hinein nicht ermöglichte, mit ihren Schiffen westwärts durch die Straße von Gibraltar zurück in ihre Heimat zu segeln. Hierin, so argumentiert Richard Ungerer, mag ein weiterer Grund für die rege Beteiligung der englischen und skandinavischen Flotten in den baltischen Kreuzzugsunternehmungen gelegen haben.

Mit der Flottenentwicklung in den Seefahrerstaaten Venedig und Genua während der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts und der sich im Zuge dieser Entwicklung wandelnden Kampfkraft der venezianischen und genuesischen Kriegsflotten beschäftigt sich John Dotson, der zum einen die Kampf- und Transportkapazitäten der einzelnen Schiffstypen anschaulich zu erklären und zum anderen den Siegeszug der Galeere zum unangefochtenen Rückgrat der Kriegsflotte aufzuzeigen versteht. Lediglich zwei Beiträge gehen auf spezifische Probleme muslimischer Kriegsführung ein. So stellt Yacoov Lev einen kausalen Zusammenhang zwischen ethnischen Spannungen und Änderungen im Besoldungswesen einerseits und dem Niedergang der Infanterie in der Ayyubidischen Armee seit 1171 andererseits fest, während Reuven Amitai in einer großenteils historiographischen Untersuchung die logistischen Faktoren für das Scheitern der mongolischen Eroberung von Syrien herausarbeitet.

Ein Glossar der wichtigen technischen Fachbegriffe, ein Ortslexikon (*Gazetteer*), eine ausführliche Bibliographie und ein Vollindex schließen diesen Sammelband zur Logistik mittelalterlicher Kriegsführung ab, mit dem der Verfasser, den zahlreichen offenen Fragen und unberührten Themenfeldern zum Trotz, der Kreuzzugsforschung und der Militärgeschichte allgemein einen großen Dienst erwiesen hat. Tatsächlich ist Pryor mit diesem Sammelband etwas Großartiges gelungen, und es ist zu hoffen, dass diese Pioniertat den erhofften Anreiz für eine flächendeckende Untersuchung der logistischen Hintergründe mittelalterlicher Kriegsführung bietet.