

Hafen – Stadt – „Burg“ Venedigs Stützpunkte auf dem Peloponnes (1204–1542)

Zwischen etwa dem Jahr 1000 und den osmanischen Eroberungen um und nach 1500, also ein halbes Jahrtausend lang, war Venedig sowohl die wichtigste Handelsnation als auch die dominierende militärische Macht im östlichen Mittelmeer.¹ Die Stadt war damals ein Unikum unter den europäischen Mächten, weil ihr Reichtum so gut wie ausschließlich auf ihrer Handels- und Kriegsflotte beruhte, nicht aber auf dem sonst überall als Machtgrundlage unverzichtbaren Landbesitz.² Dementsprechend stützte sich der Handel Venedigs mit dem Vorderen Orient vom 13. bis zum 18. Jahrhundert auf eine beachtliche Zahl stark befestigter Häfen, die sich entlang dieser Schifffahrtsroute aufrehten (Abb. 1).

Der Charakter als fast ausschließlich seebezogene Macht spiegelte sich in diesen Stützpunkten deutlich, indem es in aller Regel wirklich nur die Häfen als solche waren, die von der „Serenissima“ gesichert wurden, nicht aber deren Hinterland, das aus der Sicht der Händler und Seeleute uninteressant war. Die hohe Zahl der Häfen erklärt sich dabei einerseits daraus, dass die Schiffe vor den häufigen Stürmen Schutz suchen mussten, andererseits aber noch mehr aus der Tatsache, dass die venezianischen Kriegsschiffe im Mittelalter Galeeren waren, deren zahllose Ruderer – anfangs Freiwillige, später Sklaven – aufgrund ihrer extremen Anstrengung einen sehr hohen Bedarf vor allem an Trinkwasser und Lebensmitteln hatten (Abb. 2).

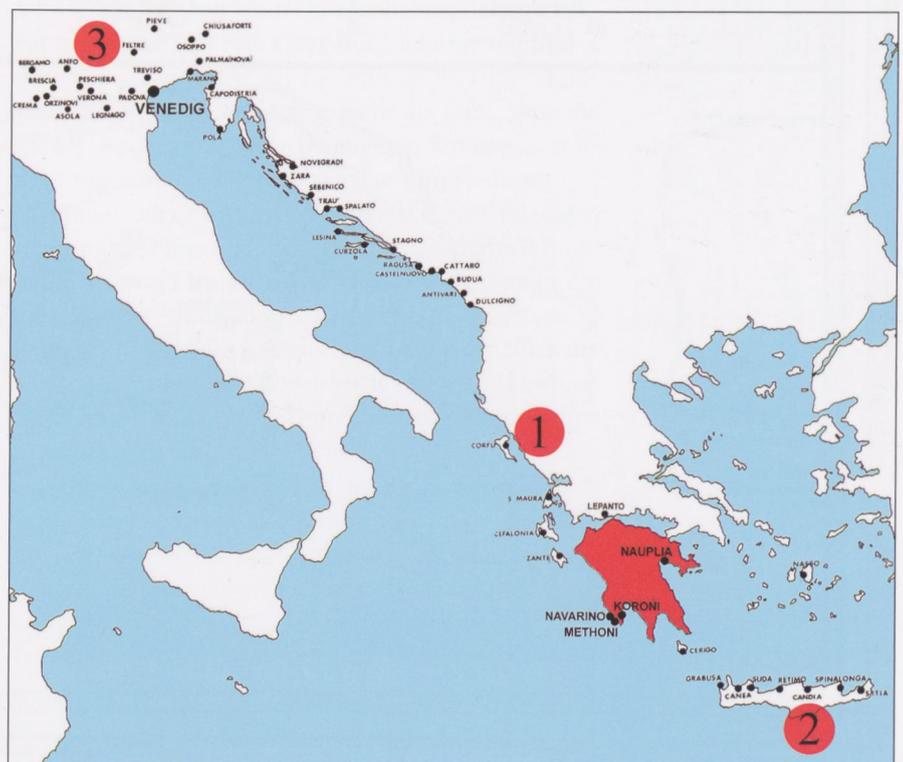
Im Süden des Peloponnes, also direkt an den Routen zum Orient, gab es vier befestigte Plätze, die die venezianischen Schiffe versorgen und schützen sollten (Abb. 1), von Westen nach Osten: Navarino/Pylos, Modone/Methoni, Koron/Koroni und Nauplia/Nafplio.

Navarino/Pylos

Die Bucht von Navarino ist ost-westlich knapp 4 km breit und 5 km lang;³ durch die Felseninsel Sfakteria und andere Berge gegen westliche Winde geschützt,

ist sie der beste Naturhafen im Südwesten des Peloponnes. Dennoch wurde sie offenbar erst ab der Zeit der Kreuzzüge als Hafen genutzt, obwohl die Umgebung schon in mykenischer Zeit besiedelt war; in der Ilias erwähnt Homer das „sandige“ Pylos und den dort regierenden „weisen“ Fürsten Nestor, der an der Belagerung Trojas teilnahm.⁴

Abb. 1 Die venezianischen Häfen an der Route zum Vorderen Orient; der Peloponnes ist rot angelegt. Die Karte zeigt die Festungen des 16.–18. Jh., deren Kern oft mittelalterliche Städte und Burgen waren; die seit 1291 verlorenen Kreuzfahrerstaaten und die Stützpunkte auf Zypern sind aus Platzgründen weg gelassen. (1) ist Korfu, das seit dem 14. Jh. die Einfahrt der Adria sicherte. (2) bezeichnet Kreta, dessen Landwirtschaft für die Versorgung von Venedig wichtig war. Die Besitzungen des Patriziats auf der „terraferma“ (3) wurden erst relevant, als das venezianische Kapital nach dem Verlust des Orienthandels, um 1500, Anlagemöglichkeiten suchte.



Zum Verhältnis von Burg und Verkehr

Abb. 2 Eine venezianische Galeere aus dem späten 13. bis mittleren 14. Jh., Holzmodell nach dem auf der früheren Insel San Marco in Bocca Lama, in der Lagune von Venedig, 1996 entdeckten Wrack. Das Schiff war 38 m lang und bis zu 5 m breit. Deutlich wird die große Zahl der Ruderer, die ein häufiges Anlaufen von Häfen erzwang, weil der Frachtraum für Wasser und Lebensmittel klein war.

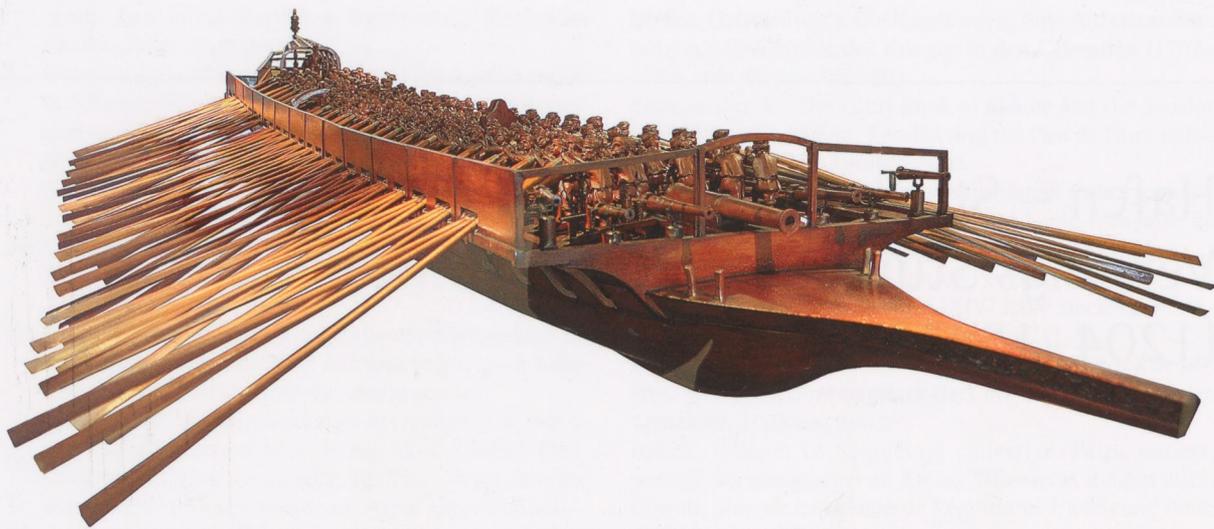


Abb. 3 Navarino/Pylos, „Palaioakastro“, handgezeichneter Plan von Francesco Grimani, 1706. Die separaten Ummauerungen der „Burg“ (rechts, nördlich) und der Stadt sind bis heute erhalten, die schon um 1700 nur noch rudimentäre Innenbebauung fehlt heute. Das Doppelturmtor der Burg wurde später gesprengt, dahinter erkennt man die beiden quadratischen Türme einer vermutlichen Kernburg. Die Geländewiedergabe ist unmaßstäblich.





„Burg“ und Stadt Navarino (Abb. 3), auf einem Berg zwischen der Bucht und dem offenen Meer, haben antike Wurzeln, die vor Ort aber nicht mehr ablesbar sind.⁵ Die mittelalterliche Neugründung erfolgte nicht durch Venedig, obwohl der fränkische Fürst von Konstantinopel 1204 den gesamten Peloponnes Venedig zugesprochen hatte. Gründer war nach 1278 vielmehr Nicolas de St. Omer, Nachfahre eines der Eroberer von Konstantinopel. Der Platz kam dann zeitweise an Genua, den Erzfeind Venedigs, und 1381 an die sog. „Navarresische Kompanie“, eine Söldnertruppe, die für den Fürsten von Tarent, Jacques des Baux, das Fürstentum Achaia erobert hatte, es aber letztlich selbst beherrschte. Erst 1423 kaufte schließlich Venedig Navarino.

Stadt und „Burg“ sind aufgrund umgebender Felswände nur von Süden zugänglich, über eine lange Nehrung zwischen der Bucht und einem Sumpfgebiet (Abb. 4). An höchster Stelle im Norden liegt die geräumige „Burg“, darunter auf dem flachen Hang die ehemalige Stadt; von beiden sind fast nur die Ringmauern erhalten, von der Innenbebauung blieben nur Schuttberge; dies war schon 1706 so (Abb. 3), als die ehemalige Stadt nur noch Vorposten der an die Bucht verlegten Festung war.

Die Begriffe „Burg“ und „Stadt“ sind hier aber anders zu definieren als in Mitteleuropa. Der weite Mauerring

der „Burg“ deutet nicht auf eine Adelsburg, sondern eher auf ein separat befestigtes Stadtviertel mit den Unterküften einer Besatzung, im 15. Jh. also einer venezianischen Garnison;⁶ allerdings findet man hinter der stadtseitigen Mauer noch zwei rechteckige Ecktürme, vielleicht Reste einer Burg im engeren Sinne, die noch aus der Zeit der Herren von St. Omer stammen könnte. Zudem liegt es mehr als nahe, dass die „Stadt“ kaum eine solche im engeren Sinne war, sondern nur eine rechtlich abhängige Burgsiedlung.

Die Bautwicklung von Navarino ist ohne Grabungen nicht näher einzuschätzen. Die Ringmauer mit ihren Rechteck- und Rundtürmen könnte durchaus in die Zeit nach 1278 zurückgehen, ins 15./16. Jahrhundert gehören fraglos die beiden Eckrondelle der Südseite (Abb. 4). Nur am Torbau der Stadt erkennt man einen nicht näher datierbaren Umbau, nämlich eine Erhöhung auf den originalen Schwalbenschwanzzinnen. Unübersehbar ist zudem, dass die Torbauten von Stadt und „Burg“ gesprengt worden sind, wohl erst 1770, als eine russische Besatzung den Stützpunkt nicht gegen ein osmanisch-albanisches Heer halten konnte und vor dem Abzug ihre Munition sprengte.

Das Verhältnis von Befestigung und Hafen war im Falle von Navarino wenig ausgeprägt. In der Bucht sind keine Hafenanlagen im engeren Sinne festzustellen – Kais, Wohn- und Lagerhäuser, Straßenanschlüsse⁷ –

Abb. 4 Navarino/Pylos, „Palaiokastro“, die Stadtmauer von der südlichen Zugangsseite. Die Ecken sind durch Rondelle des 15./16. Jh. verstärkt, links der Mitte ist der Torbau mit seinen Zinnen zu erkennen.

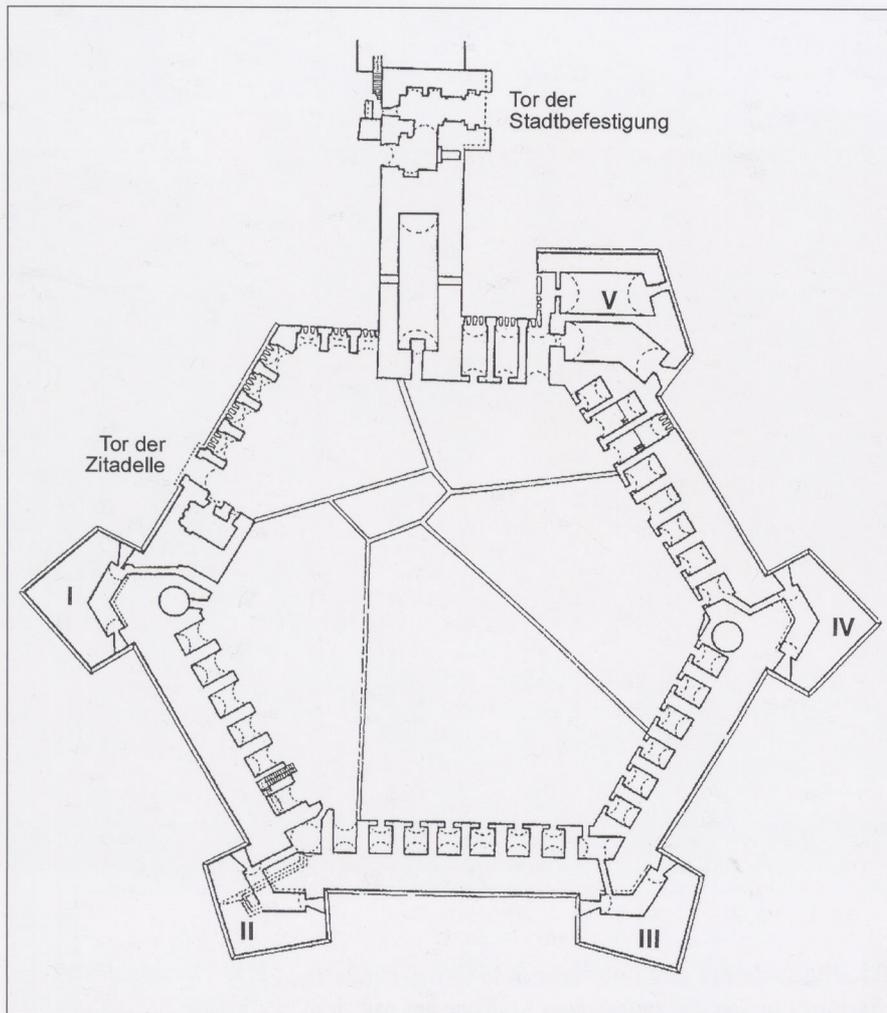


Abb. 5 Navarino/Pylos, „Neokastro“, der Grundriss der Zitadelle. Der bastionierte Fünfeckbau von 1573 lässt deutlich italienische Einflüsse erkennen und ist insoweit unter den frühneuzeitlichen osmanischen Festungen ziemlich einzigartig.

und von der Höhe herab wäre der Hafen selbst noch im Artilleriezeitalter nicht zu verteidigen gewesen, denn die Geschütze hätten nur einen kleinen Teil der Bucht erreicht. Offensichtlich also kam es auch hier nur auf den windgeschützten Ankerplatz in der Bucht an. Die Beladung der Schiffe mit Lebensmitteln, Wasser usw. musste über Boote erfolgen; mit weiteren Waren ist nicht zu rechnen, denn einen nennenswerten Handel mit dem Hinterland des Peloponnes gab es nicht. Die Stadt auf dem Berg schützte sich also primär selbst; lediglich ihr Blick auf das offene Meer konnte auch dem Hafen dienen, weil die Annäherung einer feindlichen Flotte früh erkennbar war.

Navarino wurde im Jahre 1500 von Sultan Beyazit eingenommen, und von den Türken zunächst weitergenutzt. Aber wegen der Entwicklung der Waffentechnik im 16. Jahrhundert – und vielleicht auch unter dem Eindruck ihrer Niederlage bei Lepanto zwei Jahre zuvor – entschlossen sich die Türken 1573 zur Verlegung der Festung hinunter an die Bucht.⁸ Dieses „Neokastro“, typologisch ebenfalls eine befestigte Siedlung mit Zitadelle, konnte mit seinen Batterien die Haupteinfahrt zur Bucht direkt kontrollieren, aber eigentliche Hafenanlagen entstanden auch hier nicht. Die Zitadelle des Neokastro war die wohl modernste Festung, die das osmanische Reich im 16. Jahrhundert baute, mit regelrechten Bastionen, die freilich für die Bauzeit schon viel zu klein waren (Abb. 5); die osmanischen Quellen aus der Erbauungszeit belegen, dass den Bauherren der ungewöhnliche, „fränkische“ Charakter des Baues durchaus bewusst war, jedoch scheint der Architekt Türke gewesen zu sein.

Abb. 6 Methoni/Modon, Südansicht im Zustand von 1486. Die Stadtmauer und die antike Hafenmole sind erhalten, aber die größeren Schiffe ankern in der gesamten Bucht. Der hier fehlende Turm „Bourtzi“ entstand erst nach der osmanischen Eroberung 1498, links vor der Spitze der Stadt.

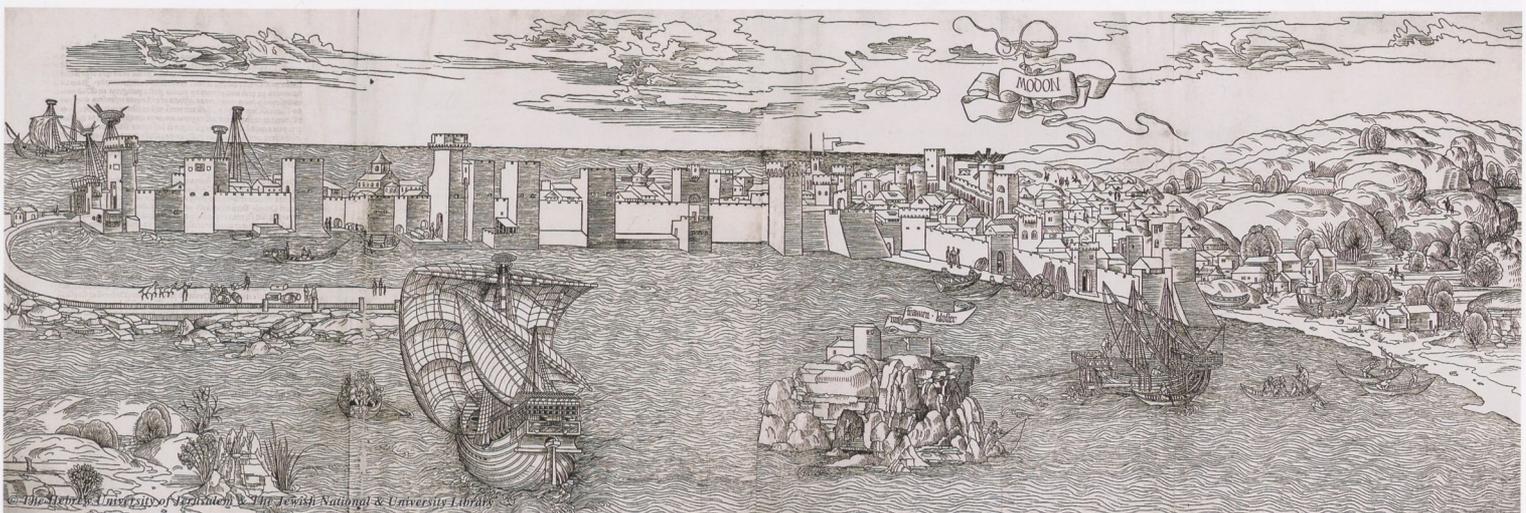




Abb. 7 Methoni/Modon, das venezianische Bollwerk mit dem Kavalier an der Angriffsseite, spätes 15. Jh. (oben), und der osmanische Turm „Bourtzi“ an der Hafeneinfahrt, nach 1498. Das Tor zur Ummauerung des „Bourtzi“ zeigt jene Streifen aus Kalksteinquadern und wiederverwendeten Backsteinen, die in der Regel als byzantinisch gelten.

Methoni/Modon

Im Gegensatz zu Navarino besaß Methoni, nur 12 km südlich von Navarino, auf den ersten Blick vor seiner Stadtmauer einen kleinen, von einer Mole geschützten Hafen; allerdings entstand er nach herrschender Ansicht bereits in der Antike, und im Mittelalter ankerten auch hier insbesondere größere Schiffe in der gesamten Bucht (Abb. 6).

Modon, wie die Venezianer Methoni nannten, hatten sie als Lohn für ihre Hilfe bei der Eroberung Konstan-

tinopels 1204 erhalten, und sie befestigten es ab dem 13. Jahrhundert mit Mauern, die weitgehend erhalten sind und mit ihren meist rechteckigen Türmen in der Tat an oberitalienische Stadtmauern erinnern.⁹ Wie in Navarino, hier aber an der ausgeprägten Angriffsseite, gab es eine große „Burg“, die gleichfalls eher als das separat ummauerte Wohnviertel der venezianischen Führungsschicht bzw. Garnison anzusprechen ist. Etwa ab 1460, unter zunehmendem osmanischen Druck, baute man die nördliche Angriffsseite mit Wällen und Rondellen aus, auch mit einem vorgeschobenen Boll-

werk (Abb. 7 oben), aber letztlich erfolglos: 1498 wurde die Stadt von einem riesigen türkischen Heer erobert und ein Großteil der Bevölkerung massakriert. Man findet in Methoni im Übrigen mehrere Beispiele für das lange Fortleben einer Bautechnik, die gemeinhin als typisch byzantinisch gilt, nämlich ein „horizontal gestreiftes“ Mischmauerwerk unter Verwendung antiker Ziegel. Dies gilt für das im 14. oder eher 15. Jahrhundert entstandene stadtseitige Burgtor der Venezianer, und auch noch für das Tor zum Turm „Bourtzi“, der erst in türkischer Zeit, nach 1498, an der Hafenzufahrt auf einem Felsenriff entstand, als Sicherung, aber in seiner idealen Achteckform fraglos auch als Zeichen des Sieges (Abb. 7 unten).

Koroni/Coron

Ebenfalls direkt nach der Einnahme Konstantinopels, 1206, besetzten die Venezianer Koroni, das sie künftig als Einheit mit dem nahen Methoni verstanden; in ihren Akten ist entsprechend meist von „Modoncoron“ die Rede.¹⁰ Koroni – ebenfalls Nachfolger einer antiken Siedlung – lag von den venezianischen Festungen des Peloponnes am günstigsten, nämlich knapp über dem Hafen, aber dreiseitig von Felswänden gesichert (Abb.

8). Auch hier wieder gab es eine große befestigte Garnison an der Angriffsseite, dreieckig und im späten 15. bzw. 17. Jahrhundert durch ein Bollwerk vor der Spitze verstärkt; heute liegt in ihr ein Frauenkloster samt Gärten. Die dahinter liegende ehemalige Stadt ist in nach-venezianischer Zeit aus der Befestigung „abgewandert“, hinab zum Hafen. Die Unterbauten der Rechtecktürme von Burg- und Stadtmauer, die wieder an norditalienische Beispiele des 13./14. Jahrhunderts erinnern, tragen in Koroni heute meist Kapellen. Beachtlich ist jedoch ein in Resten erhaltener polygonaler Turm, der bergfriedartig in der Spitze der „Burg“ stand; K. Andrews¹¹ hielt ihn für einen „Kavalier“ der osmanischen Zeit, er könnte aber auch schon im 15. Jahrhundert unter den Venezianern entstanden sein. Noch eindrucksvoller sind vier gemauerte Rondelle von bis zu 30 m Durchmesser, mit gewölbten Innenräumen, die die Stadt nicht an der Angriffsseite sicherten, sondern östlich, wo auf der Spitze der Halbinsel eine Wiesenfläche über Felswänden vorgelagert ist. Eines der Rondelle beherrschte den Hafen (Abb. 9), ein anderes wurde 1944 von der deutschen Besatzung gesprengt. Auch ihre Entstehungszeit ist ungeklärt; sie könnten im späten 15. Jahrhundert von den Venezianern erbaut sein, aber K. Andrews denkt auch hier eher an osmanische Werke erst des späten 16. Jahrhunderts.¹²

Abb. 8 Koroni/Coron, handgezeichneter Plan von Francesco Grimani, 1706. Rechts die dreieckige „Burg“, an ihrer angriffsseitigen Spitze Verstärkungen des 15./17. Jh., dahinter der achteckige Turm. Anschließend (links) die Stadt mit drei Rondellen gegen die vorgelagerte Ostspitze der Halbinsel und den Hafen.



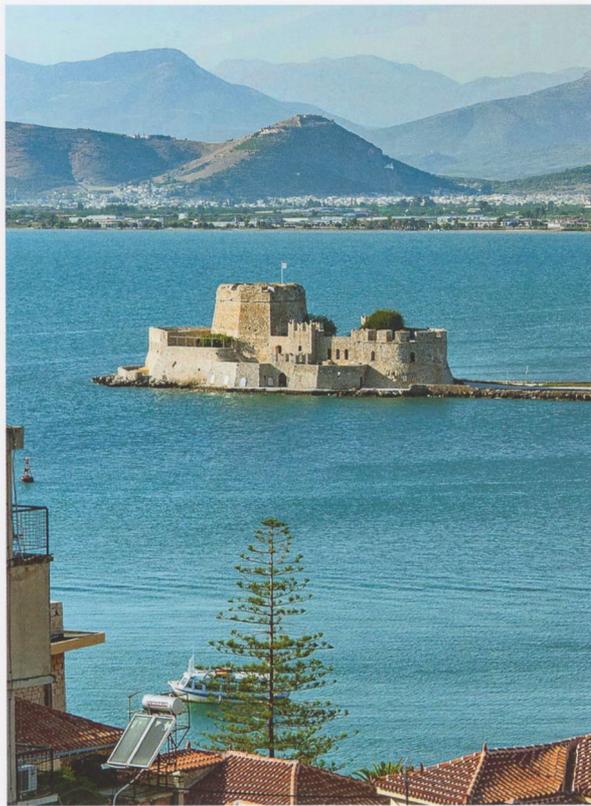


Abb. 9 Koroni/Coron, die Gruppierung von zwei Rondellen, entstanden im späten 15. oder 16. Jh., je nach Datierung venezianisch oder osmanisch. Der 1706 so genannte „Torrion detto Castel de Mar“ sicherte die Nordecke-Ecke der Stadtbefestigung über dem Hafen.



Abb. 10 Nauplia/Nafplio, Senkrechtaufnahme mit Markierung der Entwicklungsstufen bis 1542.

Abb. 11 Nauplia/Nafplio, das Hafenfort „Bourtzi“, gesehen vom Aufstieg zur Festung Palamidi, hinten die Burg Larissa über Argos. Das Fort des späten 15. Jh. „spielt“ noch mit Burgformen wie Tortürmen und Schwalbenschwanzzinnen, aber das Rondell rechts und vor allem der hohe Kavalier verdeutlichen, dass es sich um eine Artilleriebefestigung handelt.



Nauplia/Nafplio

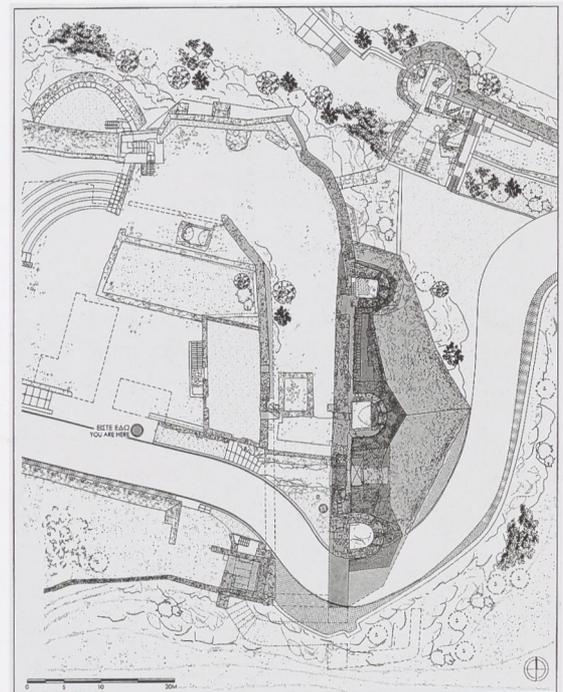
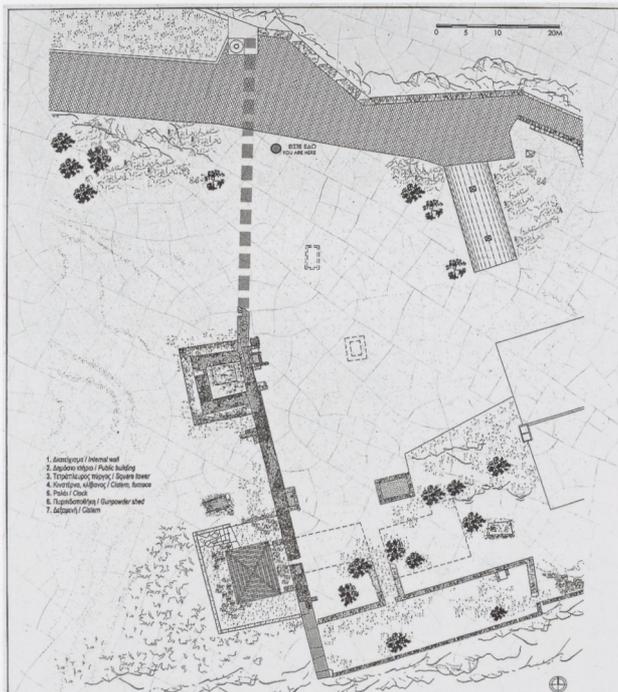
Nauplia, das heutige Nafplio in der Argolis¹³, entstand, wie auch Reste von Polygonalmauern bezeugen, schon in der Antike auf einer felsigen Halbinsel, die durch ihre Höhe auch den großen Hafen vor Wind

schützt und beherrscht (Abb. 10). In byzantinischer Zeit wurde der offenbar lange verlassene Platz neu besiedelt und befestigt, dann 1210 zunächst von „fränkischen“ Adeligen besetzt, aber schon im Folgejahr von Venedig erobert. Wohl schon während der „fränkischen“ Besetzung wurde an der östlichen Angriffsseite der Stadt eine große Burg begonnen; sie wird bis heute „castello dei franchi“ genannt. Am Hafen unter dem Felsen entstand ab dem 13. Jahrhundert eine Unterstadt, und im 15. Jahrhundert befestigten die Venezianer vor allem die Ostseite der Burg und beider Städte weiter und sicherten auch den Hafen durch das kleine Inselfort des „Bourtzi“, das noch recht burgartige Formen aufweist, obwohl es für die Aufstellung von Geschützen konzipiert war (Abb. 11). Diese spätmittelalterlichen Befestigungen konnten die Eroberung durch die Osmanen immerhin bis 1542 verzögern; dann folgte auch hier die Einnahme mit dem üblichen Massaker.

Im Bereich der „fränkischen“ Burg von Nafplio fanden in den letzten Jahren Restaurierungen statt, die u. a. in guten Plänen dokumentiert wurden (Abb. 12).¹⁴ Interessant scheint vor allem die Einbeziehung der mittelbyzantinischen Angriffsfront der Stadt mit ihren Hufeisentürmen des 11. oder 12. Jahrhunderts. Die der Oberstadt zugewandte, den Burgbereich neu abgrenzende Quermauer erinnert mit ihrem Frontturm dagegen eher an mitteleuropäische Formen. Von den Wohn- und Repräsentationsbauten der Burg scheint dagegen bisher fast nichts bekannt.

Im Hafen von Nafplio ist die Darstellung von hölzernen Anlegestegen an der Stadtmauer, auf einem Holz-

Abb. 12. Nauplia/Nafplio. Die angriffsseitige Ostmauer der Burg (rechts) integriert die mittelbyzantinische Stadtmauer mit drei hufeisenförmigen Türmen und dem Tor. Die fränkische Mauer mit vor-springendem Mittel-turm grenzte den Burgbereich im Westen von der verkleinerten Stadt ab.



schnitt des 16. Jahrhunderts, besonders aufschlussreich (Abb. 13). G. F. Camocio bezeichnete sie als „sorzadori“, die nach der Beschriftung ausdrücklich für Galeeren und Segelschiffe bestimmt waren, also keineswegs nur für Boote. „Sorzadori“ war ein venezianisches Dialektwort, das etwa Anlegeplatz oder Ankergrund bedeutet, wobei „sorzadori“ ausdrücklich als Kümmerform eines „richtigen“ Hafens definiert ist, den man vielmehr als „porto“ bezeichnete.¹⁵ Nafplio bot also als einziger unter den venezianischen Häfen des Peloponnes direkte Anlegemöglichkeiten für größere Schiffe, galt aber den Zeitgenossen trotzdem nur als Kümmerform eines wirklichen Hafens.

Zusammenfassung

Die venezianischen Stützpunkte auf dem Peloponnes waren nicht für den Umschlag größerer Warenmengen ausgestattet, geschweige denn für den Bau bzw. die Unterhaltung von Schiffen. Sie dienten vielmehr allein der unverzichtbaren Versorgung der Handels- und Kriegsschiffe, die zwischen dem Orient, Kreta und Venedig verkehrten, mit Lebensmitteln und Wasser.¹⁶ Der Charakter dieser Städte wurde daher nicht durch wirkliche Hafenanlagen, sondern weitaus stärker durch die bis heute eindrucksvollen Befestigungen geprägt, die diese Versorgung gegen Konkurrenten und vor allem gegen die Osmanen sicherten. In den großen, separat befestigten Garnisonen dieser Städte zeigte sich außerdem der in seiner Zeit ganz



Abb. 13 Nauplia/Nafplio um 1570. Die hölzernen Landungsstege („sorzadori“) vor der Hafenumauer, die laut Beschriftung ausdrücklich sowohl Galeeren als auch Segelschiffen dienen konnten, sind das einzige Beispiel solcher Anlagen in allen venezianischen Stützpunkten des Peloponnes.

ungewöhnliche, „bürgerliche“ Charakter Venedigs, wo es keinen Adel im eigentlichen Sinne gab und daher auch keine Burgen in der uns gewohnten Art benötigt wurden.

Anmerkungen

- 1 Als populär geschriebene, aber zuverlässige und vor allem anschauliche Einführung in die Thematik sei verwiesen auf Roger Crowley: Venedig erobert die Welt – die Dogen-Republik zwischen Macht und Intrige, Darmstadt 2011 (City of fortune, how Venice won and lost a naval empire, London 2011, dt.).
- 2 Das Territorium Venedigs auf der „terraferma“, dem Hinterland Venedigs, widerspricht dem nur scheinbar, denn dieses entstand erst, nachdem der Seeweg in den Vordenen Orient durch die Osmanen gekappt war und das venezianische Patriziat daher verstärkt nach Anlegemöglichkeiten für sein Kapital suchte. Vgl. insbes. Daniele Beltrami: La penetrazione economica dei veneziani in Terraferma – Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII e XVIII, Venezia 1961.
- 3 Berühmt wurde Navarino vor allem durch die Seeschlacht am 20. Oktober 1827, im griechischen Befreiungskrieg, als eine englisch-französisch-russische Flotte

in der Bucht eine ägyptisch-osmanische vernichtete, obwohl sie keinen Kampfauftrag hatte; eine Fehlreaktion, die viele tausend Tote forderte, aber auch die Befreiung Griechenlands beschleunigte. Dazu grundlegend Christopher M. Woodhouse: The battle of Navarino, London 1965; vgl. auch die in den Anm. 4 und 5 genannten Werke.

- 4 Jack L. Davis: Sandy Pylos, an archaeological history from Nestor to Navarino, Austin/Texas 1998.
- 5 Kevin Andrews: Castles of the Morea (rev. ed. m. e. Einführung von Glenn R. Bugh), Princeton 2006 (Genadeion Monographs, IV; ursprünglich erschienen in Princeton 1953). – Giorgios u. Thanos Papathanasopoulos: Pylos – Pylia. Reisebuch in Land und Zeit, Athen 2003.
- 6 G. Stanzl bemerkte in der Diskussion des Vortrages in Boppard, dass dieses Konzept des großen „kastro“ (neugriech.: κάστρο, was zahlreiche Arten von Befestigung umfasst) an byzantinische Befestigungen erinnert, die ja ebenfalls keine Adelsburgen im Sinne weiter Teile des übrigen Europa waren, sondern eher den Charakter be-

- festigter Militärlager besaßen. Diese formale Nähe ist unbestreitbar, jedoch sehe ich ihren Grund im vorliegenden Falle eher im Sondercharakter der Handelsnation Venedig, die eben gleichfalls militärische Garnisonen unter der Führung von Mitgliedern des Patriziats bildete, während kleine Adelsburgen diesem Patriziat fremd waren. Solche gab es auf dem Peloponnes auch – vielleicht zählen dazu die geringen, offenbar älteren Reste der beiden quadratischen Türme in der „Burg“ von Navarino –, aber eben typischerweise nur dort, wo der fränkische, d. h. in der Regel französische Adel nach 1204 Herrschaften gegründet hatte.
- 7 Als Vergleich zeigte ich im Vortrag Monemvasia an der Ostküste des Peloponnes, das allerdings seit 1268 byzantinisch gewesen war und nur von 1464–1540 venezianisch wurde. Auch Monemvasia war ein bedeutender Handels-hafen, über den vor allem Wein aus dem östlichen Mittelmeer nach Europa transportiert wurde, der sog. „Malvasier“ (vom italienischen Namen der Stadt). Auch in Monemvasia gab es zwar auf dem unersteigbaren Felsklotz eine Oberstadt und ein byzantinisches Kastell, außerdem eine von Händlern bewohnte Unterstadt, die in Navarino fehlte. Aber auch in Monemvasia war ein direktes Anlegen von Schiffen an der fast völlig geschlossenen Stadtmauer der Unterstadt nicht möglich; die Schiffe lagen auf Reede und wurden durch Boote be- und entladen.
- 8 Die Quellen zur Erbauung des Neokastro (türkisch: Anavarin-i cedid) im Archiv in Istanbul (BBA) sind von Machiel Kiel aufgearbeitet worden: Construction of the ottoman castle of Anavarin-i-cedid ... (June 1572–November 1577), in: A historical and economic geography of ottoman Greece, the southwestern Morea in the 18th century, The American School of Classical Studies at Athens (Hesperia Suppl. 34), Athen 2005, S. 265–281. Mehrere der dort wiedergegebenen Dokumente aus den Jahren 1573–77 erwähnen zwei Architekten, von denen einer Şaban hieß, während der andere namenlos bleibt, also Europäer gewesen sein könnte. Außerdem heißt es 1573, die Festung solle „im fränkischen Stil“ erbaut werden. Weitere Lit. vgl. Anm. 5.
- 9 Nikos D. Kontogiannis: To Kastro tou Methoni (griechisch), Athen 2009.
- 10 Pietro Marchesi: Fortezze Veneziane 1508–1797, Bergamo 1984 (I castelli, architettura fortificata e committenti), S. 111–115.
- 11 Andrews (s. Anm. 5), S. 23.
- 12 Andrews (s. Anm. 5), S. 17–20.
- 13 Elsi Spathari: Nafplion-Palamidi, historischer und archäologischer Führer, Athen 2000; Aphrodite Kouria: The Nauplion of the foreign travellers (griechisch u. englisch), Athen 2007.
- 14 Die hier abgebildeten Pläne (Abb. 12), die weitgehend auf Pläne Wulf Schaefers aus der Zeit vor 1936 zurückgehen, sind ergänzte Neuzeichnungen, die vor Ort aushängen. Vgl. Wulf Schaefer: Baugeschichte der Stadt Nauplia im Mittelalter, Ing.-Diss. Berlin 1936/1944 (unpubliziert, künftig: Alexander Zäh (Hg.): Wulf Schaefer (1907–1994), Baugeschichte von Nauplia, aus dem Nachlaß hg., mit einem Geleitwort von Herrmann Kienast (Athenaia, Bd. 10)). – Wulf Schaefer: Neue Untersuchungen über die Baugeschichte Nauplias im Mittelalter, in: Archäologischer Anzeiger, 1961, S. 156–214. – Wulf Schaefer: Venezianische Festungsbaukunst in Griechenland – zum Ausbau der Festung Nauplia, in: Architectura. Zeitschrift für Geschichte der Baukunst, Bd. 18 (1988), S. 7–13. – Alexander Zäh: Venezianische Baugeschichte von Nauplia 1686–1715, in: Südost-Forschungen, 68, 2009 (2010), S. 138–183.
- 15 Ich danke Frau Rossana Vergani, vom Servizio archeologico des Kantons Tessin, die sich mit Wörterbüchern alter venezianische Dialekte deutlich besser auskennt als ich!
- 16 In der Diskussion auf der Bopparder Tagung wurden die großenteils erhaltenen venezianischen Werften im Arsenal von Venedig selbst und auf Kreta (Candia/Iraklion) angesprochen. Es spricht in der Tat alles dafür, dass diese beiden die einzigen derartigen Einrichtungen waren, die Venedig unterhielt. Venedig selbst bot dafür als stark bevölkerte und reiche Handelsstadt die notwendigen Voraussetzungen, und für Kreta gilt dasselbe, weil es die größte, vor allem auch landwirtschaftlich bedeutende „Kolonie“ Venedigs war.

Abbildungsnachweis

- 1: Pietro Marchesi, Fortezze veneziane 1508–1797, Milano 1984
 2: Modell, Foto: Museo Storico Navale, Venedig
 3, 8: Gennadius Library, Athen
 4, 7, 9, 11: Foto Th. Biller
 5: Giorgios u. Thanos Papathanasopoulos, Pylos – Pylia, Reisebuch in Land und Zeit, Athen 2003
 6: Holzschnitt in: Bernhard von Breidenbach, Peregrinationes in Terram Sanctam, Mainz 1486 / scan: The Jewish National & University Library
 10: Th. Biller auf Grundlage von google maps
 12: Informationspläne vor Ort
 13: Giovanni Francesco Camocio, Isole famose, porti, fortezze e terre maritime, Venedig um 1566–74.