

den Schlaf schenkt. Wenn bei Sturm der Wind heftig, aber günstig weht, dann jagt das Schiff in so ungestümem und schnellem Lauf dahin, daß ein von einem Schleudergerät oder von einem Bogen abgeschossener Pfeil nicht mit ihm schritthalten kann. Dies haben uns die Matrosen öfters vor Augen geführt, indem sie sich mit einem Bogen aufs Heck stellten und gegen das Vorschiff hin schossen: der Pfeil blieb zurück, und das Schiff lief ihm davon. Der Wind in den Segeln treibt es mit solcher Gewalt voran, daß das Meerwasser augenscheinlich gegen den Bug anrennt, und mit solcher Wucht durchfurcht er die entgegenlaufende Strömung, daß das Wasser zuweilen hoch über ihm aufsteigt. Gleich stark aber schlagen die Wellen gegen das Heck und ergießen sich häufig in die Räume des Patrons. Wenn auch das Meer dem Schiff entgegenzulaufen scheint, so ist doch klar, daß der erwünschte Wind auf dem Heck steht und in unserer Richtung weht, vielmehr uns mit sich reißt und daß das ganze Meer mit uns strömt. Und wenn auch, wie gesagt, dem Anschein nach das Wasser gegen das machtvoll getriebene Schiff vom Bug her anläuft, so strömt es dennoch in Wahrheit mit solcher Geschwindigkeit gegen das Heck, daß ihm das Auge kaum zu folgen vermag. Der abgeschossene Pfeil aber, so schien mir, kann deshalb nicht zu dem anlaufenden Wasser gelangen, weil das Schiff noch viel schneller sich bewegt als das Meer. Mit fast unglaublicher Geschwindigkeit fahren bei solcher Wetterlage die Schiffe dahin. Ich glaube, daß man, wenn im Sturm günstige Fahrt möglich ist, an einem Tag und in einer Nacht eine Strecke zurücklegen kann wie die zwischen Köln und Venedig. Auch wenn das Schiff nur langsam vorankommt, daß man es kaum wahrnimmt, wäre wohl kein Pferd schnell genug, um ihm nachzukommen, und wenn es fast überhaupt nicht mehr fährt und nur dahinschleicht, so könnte doch immer noch kein Läufer mit ihm Schritt halten. Und doch <I, 163> bringt diese geringe Bewegung und das beinahe Stillestehen den Seefahrenden vielerlei Beschwerden, wie ich sie oben beschrieben habe. In dieser Nacht aber kamen wir so rasch und doch nicht bei richtigem Sturm fahrend ein großes Stück voran. Es starb da aber ein vornehmer Ritter aus Holland, den wir in der Weise, wie ich es schon dargestellt habe, aussegeten und ihm dann im tiefen Meer sein Grab bereiteten.

0161

0159

0165

0155

0170

0150

0210

0110

0260

0060

0660

Am 11. Juni, dem Fest des Apostels Barnabas, ging es weiter auf unserem erwünschten Kurs, und wir passierten Ragusa, die Hauptstadt von ganz Dalmatien und Slavonien, von der ich bei der Rückfahrt erzählen werde. Und an diesem Tag sahen wir die Grenzen, an denen die Landesherrschaften (principatus) Dalmatien und Illyrien, die Herzogtümer (ducatus) Albanien und Morea oder Achaja und die Königreiche (regna) Ungarn, Bosnien und Griechisch-Mazedonien aneinanderstoßen. Alle diese erstrecken sich bis ans Ufer des Meeres und bilden das Ende der Christenheit nach Norden hin, da der Türke Achaja, Albanien, Bosnien und Mazedonien in Besitz hat. Wir hatten einen geruhsamen Tag bei gutem Wind und schöner Aussicht nach allen Seiten. Als die Matrosen eine riesige Menge großer Fische entdeckten, begannen sie zu fischen, wozu sie nur einen scharfen Dreizack verwenden. Sie stehen dabei am Deckstrand und wenn sie einen Fisch erblicken, stoßen sie rasch zu und holen ihn heraus, allerdings verwundeten sie zwar viele, fingen aber nur wenige. Gegen Abend ließ der Wind nach, doch bei Sonnenuntergang wurde er wieder kräftig wie zuvor, und so hatten wir eine angenehme Nacht und brachten wieder eine große Strecke hinter uns.

Ende

Anfang

Am 12. Juni führen wir in ziemlichem Abstand vom Land dahin und sahen die Stadt Scodrum, auch Scutarum genannt, die die Venezianer im vorigen Jahr den Türken übergeben hatten, um sich von ihren Heimsuchungen loszukaufen. Dann befanden wir uns gegenüber von Duracium, jetzt einer großen türkischen Stadt, in der einst Konstantin beschlossen hatte, Konstantinopel zu gründen, wovon ich bei der Heimreise erzählen will, und später von Livilona.