universität wien

DISSERTATION / DOCTORAL THESIS

Titel der Dissertation / Title of the Doctoral Thesis

„Reise und Mobilität im Mittelalter –

Am Beispiel des niederösterreichischen Raumes“

verfasst von / submitted by

Mag. phil. Thomas L. Lindermayer

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 2017 / Vienna 2017

Studienkennzahl lt. Studienblatt / degree programme code as it appears on the student record sheet:	A 092 312
Dissertationsgebiet lt. Studienblatt/ field of study as it appears on the student record sheet:	Geschichte
Betreut von / Supervisor:	Univ.-Doz. Dr. Adelheid Krah, SL

INHALTSVERZEICHNIS

	PROLOG	V
1.	RÄUMLICHE MOBILITÄT	
1.1	Naturraum Niederösterreich	01
1.1.1	Die Donau und ihre Wasserwege	07
1.1.2	Kult-Ur-Landschaft und Altstraßen	15
1.2	Auf römischen Straßen	23
1.2.1	Via est vita - Via est mors	23
1.2.2	Roms Limes an der Donau	28
1.2.3	Römerwege in Ostösterreich	34
1.3	Völkerwanderung	42
1.3.1	Severin kommt nach Noricum	42
1.3.2	(Spät-) Antike Itinerare	50
2.	UNTERWEGS IM MITTELALTER	
2.1	Streifzüge durch Ostarrîchi	57
2.1.1	Reitervölker und Awarenzüge	59
2.1.2	Raumrezeption in nö. Quellen	70
2.1.3	Landesausbau und Migration	94
2.1.4	Aufenthaltsorte der Babenberger	108
2.2	Itinerarforschung	125
2.2.1	Mittelalterliche Itinerare	125
2.2.2	Könige der Straße - *regis itinera*	138
2.2.3	Königsitinerare östlich der Enns	162
2.2.4	Kirchlicher Streubesitz und Wolfgers Reiserechnungen	187
2.3	Fahrendes Volk - *wie das alles vert*	204
2.3.1	Spielmänner und Fahrende - *ze hove und an der strâzen*	204
2.3.2	Pilger und Kreuzfahrer - *peregrinatio religiosa*	219
3.	SCHNITTPUNKTE UND WANDEL	
3.1	Altstraßen, Schiffe und Verkehr	242
3.1.1	Brücken - Fähren - Furten	264
3.1.2	Pferde als Zug- und Reittiere	290
3.1.3	Gastlichkeit - Hospiz - Unterkunft	304

3.2 Mobilität im Lichte der Rechtsquellen 318
3.2.1 Zollregal - Geleitrecht - Straßenzwang 318
3.2.2 Rechtsquellen aus dem nö. Donauraum 337
3.2.3 Mobilität im Sachsen- und im Schwabenspiegel 359
3.3 Reisegeschwindigkeiten 376
3.4 Spätmittelalterliche Ausblicke 381

4. MOBILITÄT DER SPRACHE
4.1 Wegweiser der Onomastik 399
4.1.1 Ortsnamen mit Verkehrsbezug 405
4.1.2 Das weite Feld der Flurnamen 419
4.2 Reisen in der mhd. Literaturlandschaft 427
4.2.1 *der wîste si die strâze in daz Ôsterlant* - 444
Nibelungenlied, anonymer Autor
4.2.2 *über die Tuonowe fuor ich da* - 465
Venusfahrt, Ulrich von Liechtenstein
4.2.3 *dô reit der herzoc Liupolt* - 477
Weltchronik & Fürstenbuch, Jans Enikel
4.2.4 *man hôrte wegen krachen* - 495
„Seifried Helbling“ - Gedichte, anonymer Autor
4.2.5 *hinz Wienen in die stat* - 510
Österreichische Reimchronik, Ottokar aus der Gaal

5. RESÜMEE 541

APPENDIX
Abstract 557
Abkürzungen 559
Bildnachweis 561
Quellenverzeichnis 567
Literaturverzeichnis 583

KARTENBEILAGE

„Die Reise gleicht einem Spiel; es ist immer Gewinn und Verlust dabei (...). Für Naturen wie die meine, die sich gerne festsetzen und die Dinge festhalten, ist eine Reise unschätzbar: sie belebt, berichtigt, belehrt und bildet."

(Goethe)

PROLOG

Mission Statement: Seit es historische Aufzeichnungen gibt, gibt es Nachrichten über Reisen, Migration und Mobilität von Menschen. Vom Gilgamesch Epos über Homers Odyssee bis hin zu den Abenteuerfahrten der mhd. Epen und den spätmittelalterlichen Reiseberichten erstreckt sich das literarische Spektrum von Helden, die in die Welt ziehen und Erfahrung sammeln. Nach Arnulf Grübler ist die Mobilität eine transhistorisch-anthropologische Konstante: Seit der Urzeit ist der Mensch quer durch alle Kulturkreise ein bis eineinhalb Stunden pro Tag unterwegs. Vom Jagen und Sammeln bis hin zum modernen Berufsverkehr des 21. Jh. lässt sich also ein Bogen spannen, denn Mensch sein heißt sich bewegen; schließlich ist Geschichte eine Geschichte der Wanderungen, der Transformationen, der Perspektivenwechsel.

Diese Arbeit untersucht die „Mobilitäts- und Reisekultur" im Mittelalter. Welche Kontinuitäten und Zäsuren sind im mittelalterlichen Verkehr fassbar? Wer reiste zu welchem Zweck wohin? Welche sozialen Schichten waren unterwegs? Wie sah die Infrastruktur aus? Was lässt sich über Straßen, Brücken, Fähren und Furten sagen? Wo kamen die Reisenden unter? Wie waren die Reisebedingungen? Welcher Transportmittel bediente man sich? Welche Gefahren lauerten auf den Wegen? Was weiß man über die Reisegeschwindigkeit? Welche Motive führten zu Ortswechsel? Wie versuchten die Herrscher auf den Verkehr einzuwirken? Gab es so etwas wie eine Verkehrspolitik? Und welche Mobilitätsaspekte transportiert die deutsche Sprache, die voller Wegmetaphern zu sein scheint?

Diesen und vielen anderen Fragen geht diese Dissertation nach, die ihren Ausgangspunkt in meiner kleinräumigen Diplomarbeit über die „Siedlungsgeschichte an der Pulkau" nahm, in welcher ich u.a. die siedlungshistorische Migration im hochmittelalterlichen Nö. untersucht habe. Wie es häufig bei wissenschaftlichen Arbeiten der Fall ist, tauchten im Zuge meiner Arbeit neue Fragen auf. Daher habe ich mich entschlossen, meine Dissertation dem Thema „Reise und Mobilität im Mittelalter - am Beispiel des niederösterreichischen Raumes" zu widmen. Räumlich macht es freilich Sinn, über die modernen Landesgrenzen von Nö. hinaus zu blicken und transeuropäische Verknüpfungen einfließen zu lassen.

Diese geografische Öffnung, der umfassende Zeithorizont von gut eintausend Jahren sowie die „Breite“ meines Themas haben mich vor große Herausforderungen gestellt und sind Stärke und Schwäche dieser Arbeit zugleich. Letztlich bilden die ausgewählten Kapitel rund um eine Mobilitäts- und Reisekultur im Hoch- und Spätmittelalter gemeinsam mit dem Naturraum Nö. den Kern meines Untersuchungsfeldes. Darum herum sind benachbarte Zeit- und Verkehrsräume sowie Exkurse angesiedelt. Wie komplex das Thema ist, illustriert die Tatsache, das Norbert Ohler in seinem Standardwerk „Reisen im Mittelalter“ inhaltlich wie räumlich immer wieder große Sprünge macht und auf rund 500 Seiten kaum auf Nö. eingeht. Diese Lücke wollte ich füllen und den oberen Donauraum ins Blickfeld rücken.
Hat Peter Csendes 1966/69 eine bis heute viel beachtete und grundlegende Untersuchung zum mittelalterlichen Straßennetz in Niederösterreich vorgelegt, so versucht diese Arbeit, diese Straßen, Übergänge und Schnittpunkte mit Mobilitätsaspekten anzureichern, mit Verkehrsleben zu füllen und zu ergründen, wie sich die mittelalterliche Reisekultur im nö. Raum dargestellt hat. Freilich stellt sich die Frage, wie sich das Reisen in einem mittelalterlichen Kontext definieren lässt? Lexika um 1900 definieren das Reisen als

> *„zu verschiedenen Zwecken (hauptsächlich zu solchen des Erwerbs, der Entdeckung und Erforschung, der Belehrung, der Heilung oder Besserung Kranker, sowie aus religiösem Eifer) unternommene Bewegung nach entfernten Orten.“* (Brockhaus, 1903)

Rund hundert Jahre später assoziieren viele Menschen - vornehmlich jene der Wohlstandsgesellschaften in der westlichen Welt - mit einer Reise in erster Linie Erholung, Urlaub und Entspannung. Dabei leitet sich der Begriff Reise vom ahd. *rîsan* ab und bedeutet ursprünglich „aufstehen, sich erheben“ und stand vornehmlich mit kriegerischen Unternehmungen in Verbindung, bevor das Wort vor der ersten Jahrtausendwende eine Bedeutungsveränderung erfuhr und auch friedliche Fahrten unterschiedlicher Art benannte. Geläufige Vokabel der Fortbewegung sind in den Quellen ferner das Lat. *itiner(e)* und das Mhd. *vart.*
Schnell begegnen Begriffe wie „Steigbügelhalten“, „fest im Sattel sitzen“, „am Scheideweg stehen,“ „der Weg ist das Ziel“, „auf der Strecke bleiben“, „alle Wege führen nach Rom“, „vom rechten Weg abkommen“: „wer zuerst kommt, mahlt zuerst“, „den Karren aus dem Dreck ziehen“ oder „wer eine Reise tut, der kann etwas erzählen“, um nur einige zu nennen. Diese Redewendungen zeigen vielschichtige Verknüpfungen an, denen ich durch die interdisziplinäre Ausrichtung meiner Arbeit Rechnung tragen möchte. Neben der Quellenarbeit und der Mediävistik spielen die historische Landeskunde, die Landesgeschichte und die historische Geografie mit Teildisziplinen wie der Altstraßen- und Itinerarforschung oder der

Topografie ebenso eine Rolle wie die Umwelt- und Siedlungsgeschichte, die Archäologie und die Germanistik, insbesondere die Onomastik, die Etymologie von Ortsnamen sowie die mhd. Literatur, die vielfach Reminiszenzen der Mobilität und einer Reisekultur in sich birgt. Entlang dieser interdisziplinären Forschungsgebiete habe ich meine Arbeit unterteilt in:

1. Räumliche Mobilität
   1.1 Naturraum Nö., 1.2 Römerstraßen, 1.3 Völkerwanderung
2. Unterwegs im Mittelalter
   2.1 Streifzüge durch *Ostarrîchi*, 2.2 Itinerarforschung, 2.3 Fahrendes Volk
3. Schnittpunkte und Wandel
   3.1 Altstraßen, Schiffe und Verkehr, 3.2 Mobilität im Lichte der Rechtsquellen
   3.3 Reisegeschwindigkeiten, 3.4 Spätmittelalterliche Ausblicke
4. Mobilität der Sprache
   4.1 Wegweiser der Onomastik, 4.2 Reisen in der mhd. Literatur

Diese Kapitel dienen mir als „Hauptstraßen“, die sich mit ihren Abzweigungen und Verästelungen zu einer kognitiven Karte des mittelalterlichen Verkehrswesens in Nö. auswachsen sollen. Aus Gründen der Lesbarkeit und der typografischen Ästhetik möchte ich in diesem Text bei der grammatikalischen Geschlechtsform des Maskulinums bleiben; personenbezogene Bezeichnungen gelten freilich jeweils auch in ihrer weiblichen Form.

Größten Dank möchte ich meiner Betreuerin Univ.-Doz Dr. Adelheid Krah, Senior Lectorer sowie Ao. Prof. Hofrat Dr. Peter Csendes, Dr. Richard Hübl und Dr. Thomas Kühtreiber aussprechen, die meinen Blick wesentlich geschärft haben und mir wertvolles Feedback gaben. Meiner Betreuerin, die bereits meine Diplomarbeit befördert hat, danke ich für ihre jahrelange Geduld und Unterstützung. Sie stand mir stets mit Rat und Tat zur Seite. Dr. Richard Hübl ist es zu verdanken, dass es ein wunderbares Kartenwerk als Beilage gibt, da er freundlicherweise sechs Übersichtskarten zu meiner Arbeit detail- und kenntnisreich gestaltet hat.

Meiner Familie möchte ich ebenso danken wie meinen Freunden und Bekannten, die in all den Jahren eine lange und teils beschwerliche „Dissertationsreise“ unterstützt und begleitet haben. Besonders gilt dies für meine Eltern Gabriele und Karl, meine Schwiegereltern Zlatko und Albena, meine Großeltern, Familie Seymann sowie für meine Frau Antina. Außerdem danke ich Eva Maria Schmid für ihr aufmerksames Lektorat und einer ganzen Reihe von Menschen für Hinweise und anregende Gespräche. Zu ihnen zählen u.a. Günther Fuhrmann, Isolde Hausner, Lars Kröger, Erwin Kupfer, Klaus Lohrmann, Martin Mosser, Herbert Puschnik, Georg Scheibelreiter, Hermann Schwammenhöfer und Thomas Szabo.

In den letzten Jahren ist das Interesse am Thema Reise und Mobilität in der Forschung ebenso gewachsen wie die einschlägige Literatur zu verschiedenen Teilaspekten hierzu. Neben den bereits genannten Autoren Norbert Ohler (Reisen im Mittelalter) und Peter Csendes (Die Straßen Niederösterreichs, Aufenthaltsorte der Babenberger) möchte ich auf die Schriften von Gertrud Blaschitz (Auf mittelalterlichen Land- und Wasserwege, Unterwegs in der mhd. Epik), Dietrich Denecke (Historisch-geografische Wegeforschung), Folker Reichert (Erfahrung der Welt, Reisen im Spätmittelalter) oder Thomas Szabo (Itinerarforschung, Entdeckung der Straße im 12. Jh., Die Welt der europäischen Straßen) hinweisen.

„Das Leben ist eine Reise“, mit diesem Slogan bewirbt Google sein Feature „Street View“. Mittels Street View kann die Internet-Community jederzeit auf virtuellen Highways durch das World Wide Web kurven. Für die Wissenschaft ergeben sich durch die digitale Zugänglichkeit vieler Quellenbestände neue Optionen. Das virtuelle Begehen des Raumes mittels Landesaufnahmen, Maps oder dem online Atlas von Nö. eröffnete neue Blickwinkel, die aufgrund der Größe meines Untersuchungsgebietes nur im Einzelfall durch reale Begehungen ergänzt werden konnten. So habe ich beispielsweise mehrere Altstraßen in situ aufgesucht und als visuell veranlagter Mensch, der in der Film- und Medienbranche tätig ist, zahlreiche Fotografien und Abbildungen in meine Untersuchung mit einfließen lassen.
Von Anfang an hegte ich zudem den Wunsch, meine Ergebnisse in kartografische Form zu gießen. Dies wurde durch die freundliche Unterstützung von Dr. Richard Hübl möglich, der sechs Karten zu folgenden Themen-Schwerpunkten angefertigt hat:

Karte 1 - Verkehr und Siedlungen der Römischen Kaiserzeit in Nö. und Wien
Karte 2 - Königsaufenthalte von Karl dem Großen bis Rudolf I. (791-1281)
Karte 3 - Itinerar König Rudolfs I. von Habsburg (1276-1281)
Karte 4 - Donauübergänge und Straßennetz im ausgehenden Mittelalter
Karte 5 - Siedlungsnamen mit Verkehrsbezug und urkundlichen Erstnennungen bis 1300
Karte 6 - Reisewege der Nibelungen sowie die Venus- und Artusfahrt

Frei nach den Worten meines Lehrers Univ. Prof. Dr. Karl Brunner möchte ich abschließend sagen: Dieses Werk wurde nach bestem Wissen des Autors zusammengestellt und kann sich lediglich zugute halten, dass es geschrieben wurde. Als nächstes denke ich daran, das Erarbeitete in Buchform zu bringen und die Ergebnisse weiterzuentwickeln. Alle Aufbrechenden möchte ich an die Worte des persischen Sufi-Meisters Rumi erinnern: *„wenn du zu einer Reise aufbrichst, frage nicht jene um Rat, die nie ihr Haus verlassen haben.“*

„Da erwachte der hehre Odysseus
aus dem Schlaf auf dem Boden
der Heimat. Doch er erkannte sie
nicht, da er so lange schon fern."

(Homer)

1. RÄUMLICHE MOBILITÄT

1.1 NATURRAUM NIEDERÖSTERREICH

„Was ist ein Land zu dieser Zeit, wie sah es aus? Nicht einmal geographisch war es das gleiche, wie wir es heute kennen; weder sah es so aus, noch wurde es so wahrgenommen."[1]

Diese Untersuchung beschäftigt sich mit dem Thema „Reise und Mobilität im Mittelalter - am Beispiel des niederösterreichischen Raumes". Dabei handelt es sich um ein „**weites Feld**", dessen Ränder und **Begriffe** ich zunächst abstecken möchte. Das ahd. Wort *rîsan* bedeutete ursprünglich „sich erheben", „zum Kampf aufbrechen". Der lat. Begriff *mobile* meint beweglich, das ital. *viaggio,* frz. *voyage* leiten sich von der **Verkehrsfläche** (lat. *via*) ab, während das altfrz. bzw. engl. *journey* auf die Tagesleistung einer Fahrt anspielt und das frz. *travailler,* engl. *travel* mit „Mühe, Arbeit" einhergeht.[2] Ab dem 9. Jh. wird das Wort **Reisen** (ahd. *rîsan*) für die räumliche Mobilität allgemein gebräuchlich (mhd. *rîsen*, engl. *to rise*); eine ähnliche Bedeutung erfuhr das mhd. Wort *vart.* Das lat. *iter* kann Reise, Strecke oder Weg bedeuten und gab dem **Itinerar** und der **Itinerarforschung** den Namen, den Berichten und Studien von Reisewegen bestimmter Personen (siehe 2.2). Das frz. *tour* für Reise kam im ausgehenden Mittelalter auf und prägt heute den modernen Begriff Tourismus bzw. **Fremdenverkehr**.[3]

Mobilität gilt als „die früheste, prähistorische *conditio humana*", und blieb auch nach der Sesshaftwerdung eine anthropologische Konstante in dem Sinn, dass Menschen zu allen Zeiten und in allen Kulturkreisen **Ortswechsel** vollzogen haben und bis heute vollziehen.[4] Viele Reisende des Mittelalters waren *per pedes* unterwegs; nur die höher Gestellten ritten zu Ross durch das Land und schauten auf das „Fußvolk" herab. Wagen dienten vornehmlich dem Warentransport, Schiffe waren flussabwärts eine schnelle **Fortbewegungsoption** (siehe 3.1).

---

[1] Karl BRUNNER, Leopold, der Heilige, S. 47.
[2] Helmut HUNDSBICHLER, Spätmittelalterliches Reisen, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur, S. 257. Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 14.
[3] Karin HLAVIN-SCHULZE, Man reist ja nicht, um anzukommen, S. 10ff. Auf die umfangreiche Literatur zum Thema Reise und Mobilität im Mittelalter kann an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden.
[4] Eric J. LEED, Die Erfahrung der Ferne, S. 18. Arnulf GRÜBLER, Rise and Fall of Infrastructure, S. 2.

Generell bezeichnet die „**Straße**“ einen begrenzten Bodenstreifen, der als Verkehrsraum reserviert und der Allgemeinheit zugänglich ist.[5] Die historische Terminologie - lat. *via*, *strata*, ital. *via*, *strada*, dt. *weg*, *straze*; engl. *way*, *stret*, *lane*; frz. *voie*, *route*, *rue*; span. *via*, *estrada*, *cammino*, slaw. *ulica* - zeigt ein kulturelles Erbe an, das in der Nomenklatur und in der Sache jeweils verschiedenen **Kulturkreisen** des europäischen Kontinents verpflichtet ist.[6]
Diese Arbeit befasst sich sowohl mit **physisch-realen Räumen** als auch mit metaphysisch-spirituellen bzw. **literarisch-fiktionalen** Reiseräumen. Die Vorstellung vom *homo viator,* der zeitlebens auf einer Pilgerfahrt zu Gott unterwegs ist, lässt sich über das christliche Abendland hinaus in abgewandelter Form auch in anderen Kulturkreisen beobachten (siehe 2.3.2).
Breiten Raum möchte ich der **mhd. Literaturlandschaft** einräumen; neben Einblicken in die Mentalitätsgeschichte bergen die mhd. Quellen wertvolle Hinweise auf die Reisekultur des Mittelalters und transportieren die tief verwurzelte Vorstellung, wonach das Reisen die Helden auf die Probe stellt und ihnen **Erfahrung** zuträgt, sie also bewandert macht (siehe 4.2.).[7]

Beginnen möchte ich jedoch mit dem realen Kernraum dieser Untersuchung, dem heutigen Bundesland **Niederösterreich**. Da Straßen, Flüsse und Verkehrskorridore selten an Landesgrenzen aufhören bzw. Grenzen selbst Verhandlungsmasse historischer Entwicklungen sind, wird ein Blick auf **transeuropäische Kontexte** sowie auf die Infrastruktur und die Mobilität im Fränkischen bzw. Römisch-Deutschen Reich zuträglich sein (siehe etwa Kapitel 2.2.2 über das Reisekönigtum oder Kapitel 3.2 über die Mobilität im Lichte der Rechtsquellen).
Zunächst stellt sich die Frage, was unter Niederösterreich im Mittelalter zu verstehen ist, wie dieser geographische Raum ausgesehen hat und welche Eingriffe der Mensch im Mittelalter hier vornahm. Dabei ist an die **Kolonisation** des Landes, das Errichten von Siedlungen und Straßen, an Wasser- und Holzbedarf, an Salz- und Metallgewinnung oder an Ackerbau, Viehzucht, Jagd und Fischfang zu denken. Mittels Rodungen, Bachregulierungen und der Errichtung von Siedlungen und **Verkehrsflächen** versuchte der Mensch, der Natur seinen Stempel aufzudrücken, aber was hat das heutige Niederösterreich mit der Landschaft im Mittelalter gemein? Wo liegen Parallelen und wo Unterschiede? Lässt sich ein mittelalterliches **Landschaftsbild** überhaupt nachzeichnen? Und welche Zusammenhänge bestehen zwischen dem Naturraum und den Siedlungs- bzw. Verkehrsräumen der Menschen?

[5] Thomas SZABO, Straße, In: Lex. MA VIII, Sp. 220. DERS. Die Welt der europäischen Straßen. DERS. Straßen und Brücken, In: Gertrud BLASCHITZ u.a. (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 19-48.
[6] Ebd. Zur Terminologie von Weg und Straße siehe Lothar VOETZ und Gertrude BLASCHITZ S. 74ff.
[7] Eric J. LEED, Die Erfahrung der Ferne, S. 19f. Zum Reisen in der mhd. Literatur: Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen, S. 185-214. DIES., Land- und Wasserstraßen, In: DIES., u.a. (Hrsg.), Vielschichtigkeit der Straße. S. 67-122. DIES., Kontinuität der Römerstraßen, In: Olaf WAGENER (Hrsg.), Der umkämpfte Ort (Beihefte der Mediaevistik 10 (2009), S. 85 - 103.

Niederösterreich, in der Folge Nö. abgekürzt, ist das **Kernland** Österreichs. Schon aus der bekannten Zeile *in regione vulgari vocabulo Ostarrîchi* lässt sich das spätere Nö. herauslesen.[8] Der Begriff **Ostarrîchi** spiegelt dabei die Sicht des bayerischen Mutterlandes auf das eigene **Ostland** wider - allmählich übernahmen dessen Bewohner diese Bezeichnung und benutzten sie als Abgrenzung „der eigenen, von **Bayern** als verschieden wahrgenommenen Region" und eine eigene Identität entstand.[9] Ursprünglich verbirgt sich also die Perspektive der bayerischen Herzöge und ihrer Schreiber hinter dieser **geographischen Angabe**, die auch in Königsurkunden des 11. Jh. zum Ausdruck kommt. Diplome, die an bayerische und fränkische Empfänger adressiert waren, sprechen im Konnex mit dem Ostland von *oriens* und *orientalis* bzw. von *regio, plaga, regnum, provincia* oder *pars*.[10] Diese *plaga orientalis* wurde von herrschaftlichen Personenverbänden gebildet, die mit ihrer Gefolgschaft ein „werdendes Land" kultivierten.[11] Aufbauend auf Otto Brunners **Landesbegriff** modifiziert Max Weltin:

> *„Das Land ist ein Personenverband, das heißt, die Interessengemeinschaft einer Anzahl adeliger lokaler Machthaber mit der von ihnen als übergeordnet anerkannten Instanz des Landesherrn. Das gemeinsame Interesse und der Zusammenhalt beruhte auf dem Bewußtsein, daß man als lokaler Machthaber nur im Verein mit seinen Standesgenossen existieren und sich so auf jeden Fall einem Personenverband einordnen musste."*[12]

Die Mark hatte am Anfang keinen eigenen Namen; ihre Benennung erfolgte nach dem Amtsträger Luitpold und der Region *Ostarrîchi*, das zunächst nicht mit der Mark, sondern nur mit der **Gegend** (*in regio*) verbunden war. Es dauerte noch etwa 100 Jahre, bis die Zeitgenossen *Ostarrîchi* mit jener Mark assoziierten, die heute als **Babenberger Mark** tituliert wird.
Diese Mark an der Donau entwickelte alsbald ein Eigenleben, das von den Babenbergern und ihren Gefolgsleuten geprägt wurde und sich zusehends vom bayerischen Kernland lossagte.[13]
Das ist die „verfassungsrechtliche" Seite; ihr gegenüber stehen **naturräumliche Faktoren**, die einzubeziehen sind. Landschaften und Räume bilden die Bühne für jedes menschliche Handeln, daher lohnt sich ein Blick auf die Geomorphologie und Hydrographie des Landes, die einerseits die **Verkehrswege** beeinflussten und andererseits die **Umweltgeschichte** mitprägten.

---

[8] MGH D.O. III. Nr. 232. In der berühmten „Osterrichi-Urkunde" überlässt Kaiser Otto. III. dem Bistum Freising im Jahr 996 einen Wirtschaftshof mit Fiskalgütern in Neuhofen. Vgl. Ernst BRUCKMÜLLER (Hrsg.), Ostarrîchi.
[9] Heide DIENST, Regionalgeschichte und Gesellschaft, S. 6.
[10] Ebd. S. 7. Siehe auch: Erwin KUPFER, Königsgut im mittelalterlichen Nö.
[11] Otto BRUNNER, Land und Herrschaft, S. 194f.
[12] Max WELTIN, Der Begriff des Landes bei Otto Brunner, In: Das Land und sein Recht, S. 406. *„Ganz analog dazu ist die Situation der Fürsten im Personenverband Reich zu denken."*
[13] Ein Abriss der Landeswerdung samt Literaturverweise findet sich u.a. bei Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, Max WELTIN, Das Land und sein Recht. Karl LECHNER, Die Babenberger.

In den letzten Jahren rückten **Umwelt-** und **Naturfragen** vermehrt ins Blickfeld der Forschung und Teildisziplinen wie die Umweltgeschichte oder die historische Geografie sind entstanden.[14] Die **Umweltgeschichte** erforscht Wechselwirkungen zwischen Mensch und Natur; wie die historische Geografie ist sie ein komplexes, interdisziplinäres Forschungsfeld. Die **historische Geografie** ist mit der historischen Landeskunde und Landesgeschichte verwandt und versucht, die frühere Beschaffenheit einer Landschaft zu rekonstruieren bzw. Entwicklungsstadien der Kulturlandschaft aufzuzeigen, wobei in dieser Arbeit die **Verkehrs-** und **Aktionsräume** im größten Bundesland Österreichs im Mittelpunkt stehen.[15] Nö. erstreckt sich auf einer Fläche von 19.177 km² und gliedert sich in vier Viertel, die sich geografisch wie geologisch voneinander unterscheiden und deren **Naturräume** unterschiedlich ausgeprägt sind (Abb. 1):

Waldviertel	(Viertel ober dem Manhartsberg)
Weinviertel	(Viertel unter dem Manhartsberg)
Mostviertel	(Viertel ober dem Wienerwald)
Industrieviertel	(Viertel unter dem Wienerwald)



Abb. 1 - Alpenvorland, Donautal, Waldgebiete und fruchtbare Böden prägen Niederösterreich.

[14] Vgl. Ernst BRUCKMÜLLER (Hrsg.), Umweltgeschichte. Gertrud THOMA, Umweltgeschichte des Mittelalters, In: Thomas MEIER/Petra TILLESSEN (Hrsg.), An der Grenze. Peter BURGGRAAFF/Klaus-Dieter KLEEFELD (Hrsg.), Perspektiven der Historischen Geografie.

[15] Methodisch kommen dabei Teildisziplinen wie die Altstraßenforschung, die historische Siedlungsforschung, die Flurformentypologie, die Flur- und Ortsnamenskunde (Onomastik) oder die Wüstungsforschung zur Anwendung.

Den Nordwesten des Landes prägt das bewaldete **Granitplateau** der Böhmischen Masse, im Nordosten liegt das sanfte **Hügelland** des Weinviertels, den Süden dominieren die Ausläufer der **Kalkalpen** und als hydrographische Hauptader durchströmt die Donau das Land.[16]
Zwischen Krems und Pressburg liegen breite Ebenen mit **fruchtbaren Ackerböden** (Tullner Feld, Marchfeld, Wiener Becken); rundum geben Flüsse, Gebirge und geologische Gegebenheiten die Gliederung und Charakteristik der einzelnen Regionen vor.[17] Die höchste Erhebung des Landes bildet der Schneeberg mit 2.076 m, dahinter folgen Rax und Ötscher. Der niedrigste Punkt liegt mit 139 m beim **Donaudurchbruch** zwischen Hainburg und Bratislava, wo sich früh ein verkehrshistorisch bedeutender Knotenpunkt entwickelt hat (siehe 1.1.2).[18]
Grundsätzlich orientiert sich die Mobilität des Menschen an drei Komponenten: am Naturraum, am Klima und an den Jahreszeiten.[19] Der Naturraum spielt für diese Untersuchung eine wesentliche Rolle, da **regionale Verkehrsverhältnisse** stets mit den Landschaftselementen interagieren, in welchen sie anzutreffen sind und die Topografie samt ihren Leitlinien (Wasser- und Landwege) ebenso wie die „Mentalität" der Reisenden zu berücksichtigen ist.[20]

Generell kam das gemäßigte **Klima** in Mitteleuropa den Menschen auf ihrer Wanderschaft entgegen, wenngleich sie mit Gebirgszügen, Flüssen, Unwettern und Kälte zu kämpfen hatten. Niederschläge begünstigten und erschwerten das **Reisen** gleichermaßen. Während regenreiche Phasen der Schifffahrt weitgehend zu gute kamen, beeinträchtigten sie das Durchfurten der **Flüsse** und das Vorankommen auf den schlammigen Erdbahnen des Mittelalters.[21]
In Mitteleuropa zeichnen sich **Klimaschwankungen** ab, die sich auch auf die Bevölkerungsentwicklung in Ostösterreich ausgewirkt haben. Längere Wärmeperioden prägten das Klima in der Jungsteinzeit, frühen Bronzezeit, Römerzeit sowie im Hochmittelalter. Zwischen diesen Optima lagen Kältephasen wie das Pessimum der Völkerwanderungszeit.[22]
Das „**mittelalterliche Optimum**" (9. bis 12. Jh.) wirkte sich günstig auf die Kolonisation im Donauraum aus. Ab dem 13. Jh. setzte eine Abkühlung ein, die Einfluss auf die spätmittelalterliche Wüstungsphase nahm. Fast ein Viertel aller Siedlungen in Nö. werden bis zum 16. Jh. wieder aufgegeben; die Gründe für die Verödung waren vielfältig (siehe 2.1.3).[23]

---

[16] Vgl. Erik ARNBERGER, Atlas von Niederösterreich und Wien.
[17] Vgl. Godfrid WESSELY, Die Geologie von Niederösterreich.
[18] Michael ERDRICH/Dieter QUAST (Hrsg.), Die Bernsteinstraße, In: Archäologie 4 (2014). Siehe auch: Anton BECKER, Die Bernsteinstraße. Gisela GRAICHEN/Alexander HESSE, Die Bernsteinstraße.
[19] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 26f.
[20] Der Mentalitätsgeschichte misst die Forschung einen hohen Stellenwert bei. Vgl. Peter DINZELBACHER (Hrsg.), Europäische Mentalitätsgeschichte. Georg SCHEIBELREITER, Die barbarische Gesellschaft.
[21] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 27f. Vgl. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs.
[22] Vgl. Wolfgang BEHRINGER, Kulturgeschichte des Klimas. Karl-Heinz LUDWIG, Geschichte des Klimas.
[23] www.zamg.ac.at, Das Klima des letzten Millenniums (05.05.2017).

Eine **erste Wüstungsphase** dauerte vom 5. bis 7. Jh. und betraf primär das römische „Netzwerk“ südlich der Donau, wobei die Implosion des Römischen Reiches und die **Wanderbewegungen** der germanischen *gentes* zu beachten ist. Nach den Awarenzügen Karls des Großen (siehe 2.1.1) und der damit einher gehenden karolingischen Landnahme führten die Einfälle der Ungarn zu einer Unterbrechung der Kolonisation im heutigen Nö. Nach der Schlacht am Lechfeld 955 und dem Sieg Ottos des Großen setzt jene **Kolonisation** ein, die unter den Babenbergern einen nachhaltigen Landesausbau förderte und rund 85 Prozent aller heutigen Siedlungen in Nö. entstehen ließ.[24] Damit einher ging ein allmählicher Aufschwung der **Infrastruktur**, die in dieser Arbeit im Blickfeld steht (siehe 2.1.2 bzw. Karte 4).

Das Leben der mittelalterlichen Feudalgesellschaft orientierte sich ebenso an den **Jahreszeiten**, wie die meisten Reiseaktivitäten der Menschen. Das Frühjahr war für viele Menschen wie für die Natur die Zeit des Aufbruchs. Die Tage wurden länger und wärmer; die **Reisebedingungen** verbesserten sich. Generell bot der mitteleuropäische **Sommer** gute Voraussetzungen: Die Flüsse führten genügend Wasser, die Straßen waren meist trocken, die Hitze blieb erträglich. Im Herbst waren die Tage kürzer und kälter; Regen und Schlamm erschwerte das Fortkommen auf den großteils unbefestigten **Straßenzügen** des europäischen Mittelalters.[25]
Im **Winter** waren viele Alpenpässe unpassierbar und das Leben kam teilweise zum Erliegen; dennoch waren etliche Menschen im Winter unterwegs und zugefrorene Gewässer und feste Böden brachten auch Vorteile mit sich. So berichtet schon die Vita Severini, dass in kalten Wintern *plaustra* über das zugefrorene Eis der Donau setzen konnten (siehe 1.3.1) und die Itinerare der Babenberger und der „**Reisekönige**“ belegen ebenso wie die Reiserechnungen Wolfgers von Passau, dass im Winter durchaus gereist wurde (siehe 2.2.2f.).[26]
Jahreszeiten und Wetter wirkten sich freilich auf die **Reisegeschwindigkeit** der Menschen aus. Der Wasserstand beeinflusste die Schifffahrt, das Treideln dauerte im Herbst länger als im Sommer, Schneelage oder Matsch entschieden gemeinsam mit der Topografie (Flachland, Gebirge, Wald, Hügelland) über die zu bewältigende **Tagesstrecke** (siehe 3.3).
Im nun folgenden Kapitel möchte ich mich der Donau und ihren **Wasserwegen** widmen, die Brücken und Barrieren zugleich waren und den Natur- und Verkehrsraum maßgeblich geprägt haben. Sie beeinflussten die Verläufe der **Landstraßen** und förderten an den Schnittpunkten von mehreren Land- und Wasserwegen zudem die städtische Handelskultur.[27]

[24] Helmuth FEIGL, Wüstungsforschung in Nö., In: DERS, Mittelalterliche Wüstungen in Nö., S. 23ff.
[25] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 28ff.
[26] Vgl. EUGIPPIUS, Leben des Heiligen Severin. Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel. u.a.
[27] Vgl. Herbert JANKUHN, Der Verkehr, In: DERS. u.a. (Hrsg.). Handel und Verkehr 5.

1.1.1 Die Donau und ihre Wasserwege

„Entscheidend ist der Niederösterreich durchschneidende Wasserweg der Donau. Auf ihr, an ihren Ufern und im Alpenvorland finden immer wieder in beiden Richtungen Völker- und Siedlungsbewegungen, wirtschaftliche und kulturelle Strömungen statt.“[28]

Die **Donau** trägt Beinamen wie „Brücke zwischen Ost und West“ oder „Heerstraße der Völker“ - über Jahrtausende hinweg war sie **Leitlinie** für Händler, Siedler und Heerfahrer.[29] Während antike Autoren wie Herodot vom *Istros* sprachen, geht der Name „Donau“ auf keltische Wurzeln zurück, die sich vom idg. *danu* für „Fluss“ ableiten (siehe 4.1).[30] Die Donau entspringt im deutschen Schwarzwald und mündet in Rumänien ins **Schwarze Meer**.

„Mit einer Länge von 2857 km, einem Einzugsgebiet von 817 000 km2 und einem mittleren Abfluss von mehr als 6500 m3/s bei der Mündung ins Schwarze Meer ist die Donau nach der Wolga der zweitlängste und zugleich zweitgrößte Fluss Europas.“[31]

Dieser natürlichen **West-Ost-Achse** folgten ur- und frühgeschichtliche Pfade, später römische Straßen, mittelalterliche Heerwege und Reisende aller Art.[32] Ein umfassender Sammelband über die Donau ist 2014 an der Universität für Bodenkultur unter dem Titel „Österreichs Donau“ erschienen. Er widmet sich der Landschaft, den Fischbeständen und der Geschichte der Donau und geht auf das hydrogeographischen **Einzugsgebiet** des Flusses ein.[33]
Unterhalb von Ulm, wo die Iller in die Donau einmündet, ist die Donau schiffbar. Dies kam dem mittelalterlichen Handel zugute und ließ Kaufleute aus **Ulm**, Regensburg und Passau eine Vormachtstellung im Wiener Handel bis zum Anfang des 13. Jh. einnehmen (siehe 3.2.2). Auf Schiffstypen wie die Ulmer Schachtel, Kelheimer oder Zillen geht Kapitel 3.1 ein. Zum hydrogeographischen Einzugsgebiet gehören bei **Regensburg** die Naab und der Regen, in der Drei-Flüsse-Stadt **Passau** münden die Ilz und der Inn in die Donau. Für diese Arbeit ist der Donauabschnitt zwischen den Nebenflüssen Enns und March von größter Bedeutung.

---

[28] Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 19.
[29] Vgl. Ernst TROST, Die Donau. Claudio MAGRIS, Donau. Beide Autoren unternahmen eine literarische Reise entlang des Donaulaufs von der Mündung bis zum Delta.
[30] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, D 179. Das mhd. *Tuonouwe* geht auf das kelt. *Danuvius* zurück und trägt die idg. Wurzel *danu* für „Fluß“ in sich. Vgl. Hans KRAHE, Unsere ältesten Flussnamen, S.103. Der Flussgott Donuvius wurde noch in kelto-romanischer Zeit verehrt und ist u.a. auf der Trajansäule in Rom dargestellt.
[31] Mathias JUNGWIRTH/Severin HOHENSINNER u.a., Österreichs Donau, S. 17.
[32] Wilhelm STÖRMER, Die Baiuwaren, S. 19. „Auf jeden Fall müssen wir den Donauraum als wichtiges Durchgangsland - und zwar seit frühgeschichtlichen Zeiten - in die Betrachtungen (...) mit einbeziehen.“
[33] Vgl. https://www.wau.boku.ac.at/fileadmin/data/H03000/H81000/H81200/_TEMP_/aktuell/Donaubuch_IHG-BOKU_2014.pdf (05.05.2017).

Entlang der Donau verliefen im Mittelalter die Nördliche bzw. Südliche **Donautalstraße** - weitere Straßen erhielten ihre Namen nach den Nebenflüssen entlang derer sie verliefen, so die Ispertal-, Kamptal- oder Thayatalstraße, während sich die Bernsteinstraße im nördlichen Nö. an der March orientierte und auch andere Straßen zumindest in Passagen den **Wasserläufen** im Untersuchungsgebiet folgten, etwa den südlichen Zubringern Erlauf und Traisen.[34]

An den **Schnittstellen** der größeren Nebenflüsse mit der Donau entstanden die mittelalterlichen Handelszentren Enns, Tulln, Krems oder Wien, die selbst auf hydrographische Namen zurückgehen. Mit der bayerischen Landnahme kam es ab 1000 zu stärkeren Eingriffen in den Naturraum (siehe 2.1.3) und die Donau erlebte als **Hauptverkehrsader** einen Aufschwung, gingen doch Holz, Salz und Gewand donauabwärts, während man Getreide und vor allem Wein über Lese- und Transporthöfe an die bayerischen Mutterklöster stromaufwärts transferierte.

Stärker als der menschliche Einfluss dürfte sich das **Klima** auf die hydromorphologische Dynamik der Donau ausgewirkt haben. Zwischen 1300 und 1600 kam es zu einer letzten Eintiefungsphase der Donau, die mit dem Übergang von der mittelalterlichen Warmzeit zu einer **kleinen Eiszeit** einherging. So schreiben die Autoren der neuen Boku-Studie, dass

> *„die Donau ab dem 13. Jahrhundert verstärkt ans rechte Ufer nach Süden drängte, wie sie dies schon in spätrömischer Zeit getan hatte. Diesem Umstand fielen zuerst das Kloster St. Georgen bei der Traisenmündung, Teile von Tulln, mehrere Siedlungen im Tullnerfeld und in der Wiener Pforte, sowie flussab von Wien das ehemalige Poigen zum Opfer."*[35]

Im ausgehenden Mittelalter kam es zu mehreren überaus schweren **Hochwassern**, die allein im Wiener Umland Ringelsee, Altstadlau, Wulzendorf und Deindorf komplett vernichteten. Im Norden zog sich die Donau zunächst zurück und ließ den Kremser Hafen, der Ende 2016 freigelegt werden konnte oder die Stadlauer Überfahrt verlanden (siehe 3.1.1).

Die starke **Flussdynamik** führte zu Verkehrsproblemen: Im 13. Jh. kam Marchwartsurfar (bei Hollenburg-Theiss) ab, später zerstörte die Donau die Fährorte Ringelsee und Altstadlau sowie den Mautort Rosdorf (Oö.). Die naturräumliche Dynamik begünstigte Gebietsstreit bei **Insel-** und **Uferverschiebungen** und bescherte den Wienern einen unangenehmen Mehraufwand: Erst 1439 war es gelungen, die Donau bei Wien über alle drei Arme zu überbrücken, nur gut hundert Jahre später verlagerte sich der **Hauptarm** vom Tabor Richtung Norden:[36]

---

[34] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 135ff.

[35] Mathias JUNGWIRTH/Severin HOHENSINNER u.a., Österreichs Donau, S. 122ff. Aufgrund des Rechtsdralls der Donau ließen die Römer um 190 n.Chr. das Lager Albing an der Ennsmündung auf und verlegten es nach Lauriacum. Bei Comagena, Vindobona und Carnuntum kam es zu Erosionen und Unterspülungen (siehe 1.2).

[36] Ebd. S. 130f. Christoph SONNLECHNER/Severin HOHENSINNER/Gertrud HAIDVOGEL, Floods, In: Water

„Neue Donaubrücken mussten gebaut werden, ebenso neue Straßen über die Inseln, ein befestigter Brückenkopf nördlich der Donau und eine neue Mautstation. Alleine die Brücke über den neuen Wolfsarm war mit rund 800 m mehr als doppelt so lang, wie die heutige regulierte Donau breit ist. Daneben mussten zahlreiche andere Brücken und Hochwege im Augebiet errichtet werden, deren Länge sich auf insgesamt 2,4 km belief."[37]

Neben den hohen Kosten machte den Wienern die **Logistik** und die Beschaffung tausender Baumstämme zu schaffen (siehe 3.1.1). Zudem versuchte man bis 1610, den Taborarm mittels Schleusen bei **Nussdorf** zu erhalten, ähnlich wie es heute mit dem Donaukanal geschieht.[38] Generell waren Flüsse und Seen also **Übergänge** und **Hindernisse** zugleich: Man konnte sie mit Schiffen befahren, Holz und andere Güter über weite Strecken transportieren, aber die großen Gewässer behinderten teilweise die Verläufe der Landwege und damit die **Reisewege** der Menschen. Opll schreibt über die Landschaft bei Wien: Die Donau war hier

„bis zu ihrer Regulierung im letzten Jh. unterhalb der Wiener Pforte in zahlreiche Arme gespalten und bildete ein verkehrshemmendes, ausgedehntes Auengebiet aus.

Im heutigen **Marchfeld** reichten die Seitenarme und die Auenlandschaft mehr als 15 Kilometer vom heutigen Donaulauf entfernt in den Norden; neben Flur- und Ortsnamen wir Haringsee, Lassee oder Breitensee sind die alten **Donauarme** in Luftbildern klar ersichtlich. Bis zu ihrer Regulierung bildete der dynamische Flusslauf zahlreiche Mäander und ein weit verzweigtes Flussbett aus und unterschied sich stark vom heutigen Erscheinungsbild. Im Frühjahr kam es oft zu Überschwemmungen und der Strom war von einer breiten **sumpfigen Auenlandschaft** mit wechselnden Uferrändern flankiert. Heute gliedert sich das regulierte Donautal in Nö. und Oö. in die **Abschnitte**: Linzer Becken - Machland - Strudengau - Nibelungengau - Wachau - Tullner Becken - Wiener Becken - Marchfeld - Hainburger bzw. Ungarische Pforte.[39]
Als **Strudengau** wird das enge, mäandernde Donautal zwischen Ardagger und Ybbs bezeichnet, das seinen Namen Untiefen und Strudeln verdankt (siehe unten). Unterhalb von Ybbs beginnt der **Nibelungengau**, der Schauplatz des Nibelungenliedes war, denn *Rudeger von*

History 5 (2013), S. 180f. „The Viennese Danube river morphology changed dramatically. As the Wolf arm started to become the main arm of the river, the entire system of bridges had to be rebuilt." Siehe Kapitel 3.1.1.

[37] Mathias JUNGWIRTH/Severin HOHENSINNER u.a., Österreichs Donau, S. 131. Diese Veränderung der Flusslandschaft Falle mit der „Grindelwald Fluktuation" in der Kleinen Eiszeit zusammen.

[38] Ebd. Christoph SONNLECHNER/Severin HOHENSINNER/Gertrud HAIDVOGEL, Floods, In: Water History 5 (2013), S. 180f. Vgl. Friedrich SLEZAK, Frühe Donaukarthografie, In: MÖGG 122/2 (1980), S. 256-274.

[39] http://de.wikipedia.org/wiki/Donau. (05.05.2017). Zur Bedeutung des „virtuellen Konversationslexikons" Wikipedia siehe „Wie ist Wikipedia zum Weltlexikon geworden?" In: Die ZEIT, 3/2011, S. 27ff. Anfangs noch als „Brockhaus des Halbwissens" geschmäht wird das große digitale Nachschlagewerk mittlerweile auch in wissenschaftlichen Kreisen zunehmend anerkannt; sein Potenzial soll daher in diese Arbeit mit einfließen.

Bechelaren verwaltet im Epos das Gebiet östlich der **Enns** und empfängt Kriemhild samt Gefolge feierlich *hie in disem lant*. Bei Melk wies man den Burgundern *die straze in daz Osterlant* nach Mautern und Tulln, bevor man in Wien Hochzeit feierte (siehe 4.2.1).[40]

In der **Wachau** brach die Donau ein enges Tal durch die Böhmische Masse. Der Gebietsname scheint erstmals 972 als *in loco qui dicitur Vuachoua in ripa Danubii,* als Otto I. dem Passauer Bischof hier Besitz übertrug.[41] Ab dem 12. Jh. spielten die **Kuenringer** eine tragende Rolle im Waldviertel (Kühnring, Zwettl) und der Wachau (Aggstein, Dürnstein). Die „Zwettler Bärenhaut" berichtet nicht nur über den symbolischen Umritt der Stiftsgründung (siehe 2.1.2), sondern erwähnt auch die „edle und fruchtbare Landschaft Wachau".[42] Im **Waldviertel** standen die Eingriffe der Kuenringer und anderer **Kolonisationsträger** vorwiegend mit Rodungsarbeiten und der Anlage neuer Wege, Ackerflächen und Siedlungen in Zusammenhang (siehe 2.1.3.).

Erreichte das Geschlecht unter Hadmar II. einen Höhepunkt, so gerieten die „Hunde von Kuenring" unter seinen Söhnen zusehends in Verruf, da sie **Schiffe** auf der Donau ausraubten.[43] Am Ausgang der Wachau lag die bedeutende Überfahrt Mautern - Stein, die von der Antike über das Mittelalter bis in die Neuzeit hinein ein wichtiger **Verkehrsknoten** war (siehe 3.1.1).



Abb. 2 - Die Donauauen an der Limesstraße bei Haslau und die Kulturlandschaft der Wachau.

Bei Krems beginnt das fruchtbare **Tullner Becken**, das im Norden vom Wagram und im Süden vom Wienerwald begrenzt wird. Der Tullner Raum spielt seit der Antike eine strategische Rolle, wie die Errichtung des Reiterkastells *Comagena* an einer **Donaufurt** zeigt. Im 8. und 9. Jh. wird Tulln als *iuxta Comagenos civitatem* und *ad Tullinam* genannt.[44] Im Norden des Tullner Beckens

[40] Helmut BRACKERT, Das Nibelungenlied II, S. 47ff.
[41] MGH I, Nr. 423.
[42] FRA II/3, S. 67. *„Tyernstain. Akkstayn. Akkswald cum nobili et fertili districtu qui Wachawe dicitur".*
[43] FRA II/3, S. 125. *„(...) omnesque in navigio Danubii descendentes vel ascendentes famuli eorum atrociter spoliarent, fertur, quod dux Fridericus contra Hadmarum eanem qui in Tiernstain et in Akxstrain residentiam habuit tali consilio usus fuit."* Die Kuenringer waren am Aufstand gegen Friedrich den Streitbaren und nachdem sie für Ottokar Premysl Partei ergriffen hatten gegen den Habsburger Albrecht I. beteiligt.
[44] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, D 302. Annales Regni Franc. zu 791, In: MGH SS rer. Germ. 6, S. 89.

griff die Donau ähnlich wie im Marchfeld weit aus - die Orte Grafenwörth, Utzenlaa, Waldsee und Trübensee liegen an der **Hochwasserkante** der heutigen Schnellstraße S 5 zwischen Krems und Stockerau, wobei die Ortsnamen an die Dynamik der Donau erinnern. Nördlich der S 5 erhebt sich der Wagram, der als Donauufer häufig in Quellen begegnet (siehe 2.1.2).
Unterhalb von Greifenstein liegt die **Wiener Pforte**, die vom Leopoldsberg und Bisamberg flankiert wird. Früher waren Klosterneuburg und Korneuburg über Inseln miteinander verwachsen - Ulrich von Liechtenstein querte auf seiner Venusfahrt hier die Donau (siehe 4.2.2).[45] Klosterneuburg war ein wichtiger Sitz der Babenberger, die ihren Herrschaftsschwerpunkt von Melk über Tulln bis Wien und Wiener Neustadt gen Osten vorgeschoben haben (siehe 2.1.4). In Wien entstand eine frühe „Residenz"; der *hof ze Wiene* wird das Land später prägen.[46]
Das **Wiener Becken** ist wie das Tullner Becken klimatisch begünstigt und bildet eine weite, fruchtbare Ebene am Übergang von Karpaten- und Alpenausläufern sowie der **Pannonischen Tiefebene**. Östlich grenzt das Marchfeld an, das seinen Namen vom 892 als *Maraha* erwähnten Fluss erhielt. Obwohl der Name der March nicht auf das ahd. *march* für „Grenze", sondern auf das indg. *mori* für „Gewässer" zurückgeht, war der Flusslauf häufig eine Grenzzone.[47]
Im **Marchfeld** reichten die Donauarme bis Breitensee, weshalb die *platea Ungarica* diese zerklüftete Auenlandschaft nördlich im Bereich der heutigen B 8 umging. Allerdings dürfte entlang der Wagramkante und der B 3 ein Abschnitt der nördlichen **Donautalstraße** verlaufen sein, wie die früheste Brückennennung des Landes bei Sachsengang sowie weitere Indizien anzeigen. Im Bereich der Marchmündung öffnet sich die **Ungarische Pforte** und die Donau überwindet die letzten Ausläufer der Ostalpen und der Karpaten. Das Dreiländereck Österreich-Ungarn-Slowakei ist seit prähistorischer Zeit ein bedeutender „**Verkehrsraum**," hier kreuzte die „Bernsteinstraße" die Donau, lagen die alten Zentralorte Stillfried, Braunsberg und Carnuntum, standen die Burgen von Hainburg, Röthelstein, Pottenburg, Devin und Bratislava.

Zu den wichtigeren **Nebenflüssen** der Donau zählen in Nö. die nördlich einmündenden Flüsse Krems, Kamp und March sowie die von Süden kommenden Enns, Ybbs, Erlauf, Traisen, Schwechat, Fischa und Leitha. Für den Verkehr waren die **schiffbaren Passagen** der Binnenflüsse von Bedeutung, wobei die Donau „als Transportweg alle anderen Straßen" des Landes übertraf und als „natürlicher Highway" Menschen und Güter durch Nö. führte.[48]
Entlang der **Wasserwege** und dort, wo keine fließenden Verbindungen vorhanden waren,

[45] Franz Viktor SPECHTLER, Frauendienst. DERS/Barbara MAIER(Hrsg.), Ich – Ulrich von Liechtenstein.
[46] Thomas BEIN (Hrsg.), Walther von der VOGELWEIDE, S. 68ff. Der Wiener Hofton beginnt mit den Zeilen: *Waz wunders in der werlte vert* L 20,16 und 24,33. Siehe 2.3.1 und 4.2.
[47] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, M 76, M 81 und M 163.
[48] Georg SCHEIBELREITER, Babenberger, S. 176. Uwe SCHNALL, Binnenschifffahrt, In: Lex. MA II, Sp. 197.

bildete sich ein Netz von Landwegen aus und an den **Kreuzungen** der Wasser- und Landwege entwickelten sich frühe Siedlungszentren. An der Donau stießen zahlreiche Nord-Süd-Wege an den Strom - an diesen begünstigten **Schnittpunkten** entstanden Linz, Enns, Krems, Tulln, Kloster- bzw. Korneuburg, Wien, Hainburg oder Bratislava.[49] Diese Handelsplätze konnten nicht zuletzt aufgrund der Schifffahrt zu privilegierten Städten wachsen (siehe 3.2.2).

> *„Die Donau ist für Österreich ein wirtschaftlich äußerst bedeutender Handelsweg. Schon im 13. Jh. zählte der obere Flusslauf etwa 80 Zoll- und Mautstellen. Pferdegespanne mit bis zu 40 Zugtieren zogen die Schiffe auf dem 'Treppelweg' ('Treidelweg' oder 'Hufschlag') flussaufwärts, wobei täglich bis zu 20 km zurückgelegt werden konnten*."[50]

Die mittelalterlichen Städte orientierten sich wie die römischen Stützpunkte an den **Furten** und **Überfahrten**. Erst im 15. Jh. gelang es, die Donau in Österreich dauerhaft zu überbrücken: Neben der erwähnten Wiener Brückenkonstellation (1439) entstanden bei Krems (1463), Linz (1497) und Mauthausen (1502/05) feste **Donaubrücken** (siehe 3.1.1 bzw. Karte 4).[51]
Das Queren wie die Nutzung der Wasserläufe forderte die Reisenden stets heraus: Hoch- und Niedrigwasser, Sandbänke, Stromschnellen, Eis, schwimmende Baumstämme beeinträchtigten den Schiffsverkehr oder brachten ihn zum Erliegen. Die Gefahren der Donau spiegeln sich in Sagen wie dem „Donaufürsten" oder dem „Donauweibchen" wider.[52] Zu den gefährlichsten Abschnitten zählte im Mittelalter die **Greiner Passage** in Oö. und die **Persenbeuger Passage** in Nö. Der Strudengau trägt seinen Namen nach dem Greiner Strudel (Wirbel); Persenbeug bedeutet „bei der Biegung (der Donau)" - beide Orte waren bei Schiffern und Reisenden gefürchtet.[53] Wiesinger wies darauf hin, dass unterhalb von Struden im Uferbereich des heutigen **St. Nikola**, dem Patron der Schiffer, die Namen Grein und Pain früh überliefert sind. Während sich Grein nicht - wie die Volksetymologie behauptet - vom mhd. *grînen* für Weinen, Klagen (ob der toten Schiffer und Reisenden) ableitet, dürfte der alte Name **Pain** für St. Nikola so viel wie „Stelle, die (bei der Durchfahrt) viel Kampf erfordert" bedeuten.[54]
Die bayerische Tradierung **Boina*/*Poienstein* geht auf eine ältere idg./kelt. Wurzel zurück und lässt auf eine frühe **Donauschifffahrt** schließen, „die mit weiteren Verkehrskontakten der

[49] Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 19.
[50] http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.d/d658823.htm (05.05.2017). Vgl. Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I-III. Zum Treideln Ebd. I, S. 291f.
[51] Karl UHLIRZ, Quellen Stadt Wien II/2, S. 174, Nr. 2705. Christian ROHR, Extreme Naturereignisse im Ostalpenraum, S. 205f. Willibald KATZINGER, Donaubrücke, In: Jb Oö Mv 159 (2014), S. 113-179
[52] Friedrich UMLAUFT, Sagen und Geschichten aus Wien, S. 23ff.
[53] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 159.
[54] ONB OÖ XI, S. 82ff. und 266. Pain hängt etymologisch mit Burg Poinstein zusammen, deren Nachfolgebau Burg Werfenstein von mhd. *werve* für Werfel, Strudel, Wirbel herzuleiten ist. Karl HOHENSINNER, Siedlungsnamen Grein, S. 81ff. Vgl. Christa Hlawinka, Slawische Sprachspuren, S. 115.

Baiern nach Niederösterreich zusammenhängen wird.“[55] Noch älter als das 926 als *Paige* genannte St. Nikola, in dem der Freisinger Bischof *Dracolfus* in den **Donaufluten** den Tod fand, ist die erste Nennung von Persenbeug im Jahr 863 als *ad Biugin*.[56] Erst im 18. und 19. Jh. gelang es diese **Passagen** zu entschärfen. Mit Wörth hat sich bei St. Nikola eine größere natürliche **Donauinsel** in Nö. erhalten, die sonst bis auf die Hainburger Auengebiete fast gänzlich aus dem Landschaftsbild verschwunden sind. Bis weit in die Neuzeit prägten zahlreiche Inseln die **Flusslandschaft**, die *-werd* Namen sind ein Namensrelikt hiervon (siehe 4.1).[57]
Die Stiftung eines *spitale de Pahin* Mitte des 12. Jh. deutet ebenso wie die Etymologie der früh überlieferten Namen *Biugin* und *Paige* oder der Flurname „Friedhof-Lacke“ auf einen regen **Verkehr** und die **Versorgung** von Reisenden bzw. die Bestattung von Schiffsbrüchigen im Bereich der Donauwirbel hin. Der Struden ist der am genauesten beschriebene Abschnitt an der oberen Donau. Der italienische Reisende Richard Bartholinus schildert 1515, dass sein Schiff mit drei Rudern von **ortskundigen Schiffern** gesteuert wurde. Wenn du dann diese

> *„brüllende Scylla überwunden hast, gerätst du notwendigerweise in die Charybids, wo keine geringere Gefahr sich dir entgegenstellt, denn das Wasser, ja vielmehr der ganze Fluß dreht sich im Kreise herum und scheint in ungeheure Tiefe versenkt zu werden.“*[58]

In älteren Schriften taucht tatsächlich der Begriff *Pogica charybdis* auf. Aus der illustren Reihe von Autoren, die über dieses **Naturschauspiel** berichteten, seien Aventinus, Sebastian Münster, Matthäus Merian, Jules Verne (Der Pilot auf der Donau), Joseph von Eichendorff und Adalbert Stifter angeführt. Für Stifter bot die Fahrt durch den **Greiner Strudel** im 19. Jh., als die Passage bereits einigermaßen entschärft war, ein willkommenes Abenteuer:

> *„Bald verkündete ein fernes Tosen die großartigste Szene der Donaufahrt, (...) den berüchtigten Strudel und Wirbel. (...) der Steuermann schafft alles müßige Volk beiseite, und alle Ruder werden gezogen. Mit Blitzesschnelle hat die Flut das Schiff mitten durch die Brandung gerissen und dem überhängenden Felsen zugetrieben (...). Kaum dem Strudel entkommen, sieht man die furchtbaren Wassertrichter vor sich, meistens drei bis vier, bei hoher*

---

[55] Peter WIESINGER, Oberösterreich, In: Studien zu Literatur, S. 576. DERS., Probleme der bairischen Frühzeit in Nö., In: Herwig WOLFRAM/Andreas SCHWARCZ (Hrsg.), Die Bayern und ihre Nachbarn, S. 320-367.
[56] MG DD LD, Nr. 109. Ludwig bestätigt dem Kloster Altaich den unter Karl dem Großen erworbenen Besitz in Pannonien, im Ennswald zwischen Donau, Ybbs und Url sowie jenen bei Persenbeug. MGH SS 24, S. 320. Hier heißt es, dass Dracolfus *ut dicitur, in periculo quodam Danubii, quod vulgo vocatur Paige, vivendi finem fecit.* Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 58f. Fünfzig Jahre später vertraut sich Bischof Wolfgang von Regensburg bei seiner Visitationsreise nach Wieselburg Lotsen an dieser Stelle an.
[57] Elisabeth SCHUSTER. Etymologie III, W 221ff. Vor allem im ehemals breiten Augürtel des Tullner Beckens konzentrieren sich *werd*-Orte wie Wörth, Altenwörth, Grafenwörth oder St. Andrä-Wördern.
[58] Richard BARTHOLINUS, Odeporicon. Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 352ff.

Flut oft bis fünf Fuß in die Tiefe sich hinabziehend. Die Ruder sind ausgeworfen, und mit aller Kraft steuert der Schiffer mitten auf die Wirbel los - die Gefahr ist überstanden.“[59]

Waren es zunächst die Urgewalten des Stromes, die das **Landschaftsbild** immer wieder veränderten, so griff in der jüngeren Vergangenheit der Mensch massiv in den Naturraum ein. Vor allem die **Donau-Regulierungen** der Moderne veränderten den Fluss nachhaltig. Während die naturräumlichen Details des Mittelalters nur mehr teilweise beschreibbar sind,[60] unterrichten neuzeitliche **Landesaufnahmen** genauer über die damalige Situation (Abb. 3).[61]
Abschließen möchte ich das Donaukapitel mit einem Zitat von Claudio Magris:

„Die Donau ist der Fluß von Wien, Bratislava, Budapest, Belgrad und Dazien, das Band, das - wie das Meer einst die griechische Welt - das habsburgische Österreich durchzog (...). Die Donau ist das deutsch-ungarisch-slawisch-romanisch-jüdische Mitteleuropa, eine ‚hinternationale' Ökomene, wie sie der Prager Johannes Urzidil nannte.“[62]



Abb. 3 - Die Donaulandschaft bei Wien nach der Josephinischen Landesaufnahme (um 1780).

[59] Ebd. Adalbert STIFTER, Witiko, S. 490ff. Vgl. Florian HIMMLER u.a., Exploration Danubiae. Joseph von EICHENDORFF schrieb über seine Greiner Eindrücke: *„Der Mund des Wirbels öffnet sich von Zeit zu Zeit dunkelblitzend wie das Auge des Todes. Der Mensch fühlt sich (...) verlassen in der Gewalt des feindseligen, unbekannten Elementes, und das Kreuz auf dem Felsen tritt in seiner heiligsten und größten Bedeutung hervor.“*
[60] Vgl. Hansjörg KÜSTER, Geschichte der Landschaft im Mittelalter.
[61] Vgl. Ernst HOFSTÄTTER, Geschichte der österreichischen Landesaufnahmen. Die Erste Landesaufnahme (Josephinische Landesaufnahme) wurde unter Maria Theresia begonnen und unter Joseph II. vollendet. Die Zweite Landesaufnahme (Franziszeische Landesaufnahme) erfolgte Anfang des 19. Jh. unter Franz I.
[62] Claudio MAGRIS, Donau, S. 30.

1.1.2 Kult-Ur-Landschaft und Altstraßen

„Am Anfang des Straßenwesens stehen natürlich auch in Niederösterreich vorgeschichtliche Handelswege, Naturpfade, die durch die Gestalt des Bodens vorgezeichnet waren. (...) Dieses Wegesystem müssen wir als Grundlage betrachten, wenn wir die Entwicklung der niederösterreichischen Verkehrswege im Mittelalter darstellen wollen.“[63]

In diesem Kapitel möchte ich auf frühgeschichtliche **Mobilitätsaspekte** und auf besonders „alte **Altstraßen**“ in Nö. eingehen und folgenden Fragen nachspüren:[64] Wie erschloss sich der Mensch den Naturraum? Welchen Einfluss übte er auf seine Umwelt aus? Was hat es mit dem Mobilitätsdrang auf sich? Wie beeinflussten prähistorische Wege spätere Straßen?
Die Mobilität der altsteinzeitlichen **Jäger-** und **Sammlerkulturen** stand mit der Beschaffung von Nahrungsmitteln und der Erschließung neuer Lebensräume in Zusammenhang. Der „homo sapiens mobilis“ breitete sich vom nahen Osten quer über Europa aus; die Topografie und die **Flusstäler** wie jene von Rhein, Donau und Wolga lenkten dabei seine **Expansion**.[65]

„Mobilität ist dem Menschen verhaltensbiologisch in die Wiege gelegt worden. In der (...) Ära der Jäger und Sammler gehörte Mobilität zum Überlebensprinzip. Das ständige Umherschweifen und Wandern bildet eine Art ‚Urtrieb’. Die mit Beginn des Bodenbaues bedingte Sesshaftigkeit bedeutet eine partielle bzw. totale Aufgabe der Mobilität.“[66]

Die **Sesshaftigkeit** gilt als radikaler Wandel in der Lebensweise des Menschen, dennoch blieb die geographische Mobilität Teil der *conditio humana*. Im Zuge der **Neolithischen Revolution** ließ sich der Mensch nieder, begann Ackerbau und Viehzucht zu betreiben, Vorräte anzulegen, Siedlungen und Tempel zu bauen.[67] Gentechnische Analysen an 1.000 männlichen Probanden in Europa und dem Nahen Osten förderten im Jahr 2000 zu Tage, dass rund 20 Prozent der europäischen Y-Chromosomen von neolithischen **Einwanderern** aus dem Nahen Osten stammen.[68] Diese „Bauern-Migranten“ dürften den Ackerbau nach Europa gebracht haben;[69] mit ihrer Sesshaftigkeit zeichnen sich unterschiedliche **Mobilitätsstufen** ab:

---

[63] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 70.
[64] Vgl. Otto H. URBAN, Der lange Weg zur Geschichte. Wolfgang NEUGEBAUER, Urgeschichte Nö. u.a.
[65] In der Paläoanthropologie stehen zwei gegenläufige Modelle vom Ursprung des Menschen in Diskussion: das „Out of Africa-Modell“ und das Modell einer „multi-regionalen Entwicklung“. Arno SONDEREGGER, Ursprung des Menschen, In: „Stichproben“, Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien 1 (2001), S. 81-102.
[66] Hans-Jürgen BEIER, Wandern oder nicht Wandern, In: Varia Neolithica V, S. 3.
[67] Neben Tempeln und Städten entwickelte sich in Anatolien und im Gebiet des fruchtbaren Halbmonds der Ackerbau und die Viehzucht; zudem haben die drei monotheistischen Weltreligionen hier ihre Heimat. Vgl. Klaus SCHMIDT, Sie bauten die ersten Tempel. Clemens LICHTER (Hrsg.) Vor 12.000 Jahren in Anatolien.
[68] http://de.wikipedia.org/wiki/Neolithische_Revolution. (05.05.2017). Vgl.: Uni Mainz, Erste Bauern Mitteleuropas waren Einwanderer. http://www.scinexx.de/wissen-aktuell-12540-2010-11-10.html (05.05.2017).
[69] SPENCER WELLS, Die Wege der Menschheit, S. 234f.

1. Mobilität im **unmittelbaren Aktionsraum** einer Gemeinschaft, also im Makro-Wirtschaftsraum der einzelnen Dörfer und Siedlungen.
2. Mobilität in der **regionalen Umgebung**, z.b. Kontakte zwischen benachbarten Dörfern, Ehemigration und Partnertausch, Rohstoffgewinnung etc.
3. **Überregionale Mobilität**, z.b. Fernhandel, Austausch von Luxusgütern, Erwerb spezieller Rohstoffe, Verlagerung der Wohnsitze und Lebensräume.[70]

In Nö. fand die **Neolithische Revolution** um 5.000 v. Chr. statt. Die Jagdkulturen der ausgehenden Altsteinzeit agierten vorwiegend in der Wachau, dem Weinviertel oder dem Tullner und dem Wiener Becken. Mit der Sesshaftigkeit ändert sich der Umgang mit der **Natur**: Die zwei großen neolithischen „Bautypen" - das Langhaus und der Kreisgraben - führten zu Holz- und Erdbewegungen und **Siedlungen** entstanden auf vor Hochwasser geschützten Reliefs.
Faktoren der Platzwahl waren gute Ackerböden, Wassernähe, günstiges Klima sowie Holz- und Wildreichtum.[71] In Siedlungskammern entstanden Dörfer aus **Langhäusern** von 25 bis 40 m Länge.[72] Imposant sind rund 120 **Kreisgräben**, von denen ein Drittel im Weinviertel lag.[73] Diese Anlagen hatten zentralörtliche Funktion und in ihrer Nähe lagen meist Siedlungen.

> *„Was wäre die Erde ohne Straßen? Ein unwegsamer Ozean. Ein Dschungel. Die erste Straße durch die Wildnis muss den Menschen als eine große Leistung erschienen sein,"*[74]

schreibt Henry Miller. Rund um die ersten Siedlungen trampelten die Bewohner **lokale Pfade** in den Boden. In den Lösslandschaften des Weinviertels ging das quasi „wie von selbst" vor sich; in unwegsameren Gebieten wie dem Waldviertel und dem Alpenvorland folgte man den **Flüssen**, umging Barrieren und machte sich die Wege mit kleineren Maßnahmen „wegbar". Einzelne Wege stiegen zu translokalen **Verbindungen** auf und selbst vor dem Hochgebirge machten die Menschen nicht halt, wie das Beispiel „Ötzi" zeigt, der vor ca. 5.250 Jahren in den Tiroler Alpen ums Leben kam, als der **transalpine Austausch** noch in den Kinderschuhen steckte.[75]
Zumindest seit der Bronzezeit dürften in den Alpen Saumtiere zum Einsatz gekommen sein, deren Einsatz bei Kelten und Römern, aber auch im Mittelalter Usus war (3.1.2).[76]

---

[70] Hans-Jürgen BEIER, Wandern oder nicht Wandern, In: Varia Neolithica V, S. 3.
[71] Johannes Wolfgang NEUGEBAUER, Urgeschichte in Nö., S. 19.
[72] Eva LENNEIS/Christine NEUGEBAUER/Elisabeth RUTTKAY, Steinzeit im Osten Österreichs, S. 28. Am größten sind die Langhäuser von Mold (37m) und Jetzelsdorf (41m).
[73] Falko DAIM/Wolfgang NEUBAUER (Hrsg.), Geheimnisvolle Kreisgräben, S. XXI und S. 246ff.
[74] Henry MILLER, Sexus, S. 669.
[75] https://de.wikipedia.org/wiki/Ötzi (05.05.2017). „Ötzi" wurde in den Alpen geboren, seine Vorfahren wanderten aus Korsika oder Sardinien ein. Bereits der Neanderthaler und der frühe homo sapiens verfügte über zahlreiche marine Schnecken und Feuersteine, die neben Wanderungen auch durch Tauschhandel transportiert wurden.
[76] Peter SUTER/ Albert HAFNER, Funde aus dem Eis, In: Varia Neolithica V, S. 27. Im Laufe der Bronzezeit

Mit dem Aufkommen neuer **Werkstoffe** (zuerst Kupfer, danach Bronze und Eisen) entwickelte sich ein reger **Tauschhandel**, das Netz der ersten „Erdpfade" wuchs, und frühe Zentralorte entstanden.[77] Als Zahlungsmittel dienten in der Bronzezeit Ringbarren, deren Verbreitung um 2.000 v. Chr. von Norddeutschland und Polen bis an March, Donau und Inn reichte.[78] Auffallend ist, dass sich die donauländischen Ringbarrenfunde entlang der nö. „**Bernsteinstraße**" (siehe unten) häufen. Der Aufschwung der Handelszentren begünstigte eine soziale Diversität und ging mit einer Bedeutungssteigerung des Pferdes einher (siehe 3.1.2).
Vom bronzezeitlichen **Transport** kündet auch die Himmelsscheibe von Nebra in Deutschland, deren Kupfer vom Mitterberg in Salzburg stammt.[79] Das Gebiet um den Mitterberg gehört zu den größten prähistorischen Abbaustätten in Mitteleuropa; allein in der Bronzezeit warfen die Adern rund 15.000 Tonnen **Rohkupfer** ab und stillten ein Gros des nordalpinen Kupferbedarfs, während man Zinn meist aus der Bretagne und dem Cornwall einführte.[80] Nach dem Abbau gelangten die Metalle, Salze und andere begehrte Güter auf transeuropäischen **Handelsrouten** an ihre Bestimmungsorte. Mit auf Reisen gingen Nachrichten, Wissen und Ideen, wodurch die Kulturen des Nordens und Südens, des Osten und Westens miteinander interagierten.

Mit dem neuen Werkstoff **Eisen** brach die sog. „Eisenzeit" und die „keltische Epoche" an. Die Hallstattkultur trägt ihren Namen nach den reichen Funden in Hallstatt, wo sich wie am Dürrnberg bei Hallein ein **Wirtschaftszentrum** des Salzabbaus mit Kontakten zu den Nachbarkulturen entwickelte.[81] In Ostösterreich war die Hallstattkultur von Höhensiedlungen und Grabhügeln geprägt, die sich in -lee Namen (mhd. *lêwer*) tradiert haben (siehe 4.1).[82]
Im Donautal lagen **Höhensiedlungen** am Freinberg und Gründberg bei Linz, am Leopoldsberg und Bisamberg bei Wien, am Kalenderberg bei Mödling, auf der Malleiten bei Bad Vöslau sowie am Braunsberg und den Burgbergen von Devin und Bratislava an der *Porta Hungarica*.[83]
Die Noriker saßen im *regnum noricum* mit der Hauptstadt *Noreia* in Kärnten und waren für Eisen (*ferrum noricum*), Pferde (Noriker) und Lodenmäntel (*burrus noricus*) bekannt.[84]
Zudem beeinflussten die Kelten das **Transportwesen** im Alpenraum und besaßen Fertigkeiten

---

kommen erste Saumtiere zum Einsatz, die Waren und Menschen über die Alpenpässe transportieren.
[77] Vgl. Otto URBAN, Der Lange Weg zur Geschichte, S. 207.
[78] Bernhard HÄNSEL, Die Bronzezeit, S. 117. HÄNSEL spricht von einem „prämonetären Wirtschaftsverkehr".
[79] Vgl. Harald MELLER (Hrsg.), Der geschmiedete Himmel.
[80] Clemens EIBNER, Der urzeitliche Kupfererzbergbau. In: Chronik Bischofshofen, S. 31–38.
[81] Otto H. URBAN, Der lange Weg zur Geschichte, S. 227. Vgl. Anton KERN, Hallstatt 7000.
[82] Matthias LEXER, Mittelhochdeutsches Handwörterbuch, S. 123.
[83] Vgl. Otto H. URBAN, Keltische Höhensiedlungen. An keltischen Stämmen sind die Boier (Böhmen, Bayern) mit überregionaler, die Kampoi (Kamptal) und Rakatai (Weinviertel) mit lokaler Bedeutung zu nennen.
[84] Manfred HAINZMANN, Geschichte der Austria Romana, In: Ingomar WEILER (Hrsg.), Geschichte des Altertums, S. 170f. Hier ist auch ein Abriss über die „keltischen Wanderungen" im Ostalpenraum zu finden.

im Bereich des **Wagen,-**, **Schiff-** und **Brückenbaus**. Der Fund mehrerer Kultbrücken durch Fischer bei La Tène in der Schweiz, wo der Stamm der Helvetier lebte, gab der Epoche ihren Namen.[85] Die Forschung setzt die La Tène-Zeit von 450 v. Chr. bis Christi Geburt an und fasst unter dem Begriff „Kelten" die Träger der keltischen Kultur zusammen, die in weiten Teilen Europas verbreitet war.[86] Wahrscheinlichen legten schon die Kelten Wege im **Alpenraum** an, jedenfalls taten dies die Römer, wie eine alte Trassierung der Glocknerstraße zeigt, wo man Votivgaben am Hochtor fand, die zu einem „kelto-römischen" **Passheiligtum** gehörten.[87]
Viele Berg-, Orts- und Flussnamen gehen auf die Kelten zurück (z.b. Alpen, Tauern; Bregenz, Linz; Traun, Inn). In Nö. tragen die Donau, Enns, Ybbs, Traisen, Kamp oder Wien keltische Namenswurzeln (siehe 4.1).[88] Ihre **Schiffe** passten die Kelten den jeweiligen Flussverhältnissen an; häufig kamen Kähne mit geringem Tiefgang zum Einsatz, die über Laderampen verfügten. Außerdem dürften die Kelten leistungsfähige zwei- und vierrädrige **Karren** und **Wagen** entwickelt sowie das Verkehrswesen prinzipiell positiv befördert haben.
Wie unspezifisch unser Wissen ist, zeigt nicht zuletzt die Dissertation „Überlegungen zum Verkehr in der eisenzeitlichen Keltiké" von Karl Raimund, die trotz ihres Umfangs wenig Erkenntnisse und viele Konjunktive beinhaltet. Raimund geht von einem „**Linksverkehr**" aus und kommt zum Schluss, dass „der zweirädrige Wagen der eisenzeitlichen Keltiké" (*karbaentom*) weitgehend mit dem **zweirädrigen Wagen** des irischen Frühmittelalters (*carpat*) ident sei, von dem sich schließlich das moderne engl. Wort *car* herleitet.[89]

An der oberen Donau entstand um 600 v. Chr. die Heuneburg, mit deren Gründung der eisenzeitliche Handel an die „**Zinnstraßen**" im Rhone- und Saonetal anknüpfte.[90] Jüngeren Ursprungs ist das donauabwärts gelegene Oppidum von Manching.[91] An der Ennsmündung lag Lauriakon, das man nach dem Einwandern an einer Enns-Furt gründete und das bald zu einem wichtigen **Regionalmarkt** aufstieg. Um 200 v. Chr. setzten erneut keltische Wanderbewegungen ein, über die Caesar im Gallischen Krieg (*de bello Gallico*) berichtet.[92]

---

[85] Ausstellungen: „La Tène – Un pont de l'âge du Fer chez les Helvètes" 2009 im Musée de Bibracte. „Die Brücke von La Tène – ein Schauplatz grausamer Menschenopfer?" 2010 im Museum Manching.
[86] Vgl.Helmut BIRKHAN, Kelten – Versuch einer Gesamtdarstellung. DERS. Kelten – Bilder ihrer Kultur.
[87] Ortolf HARL, Passheiligtum. Neure Funde bestätigen die Hinweise des Straßen-Ingenieurs Franz Wallack der bei der Trassierung der Hochalpenstraße auf eine ältere Trassierung stieß. Zum Forschungsdiskurs siehe: Gerald GRABHERR, Rez. zu Ortolf HARL, Hochtor und Glocknerroute, In: Bonner Jahrbücher 214 (2014), S. 397f.
[88] Ilja STEFFELBAUER, Römer und Kelten im Donautal.
[89] Karl RAIMUND, Verkehr in der eisenzeitlichen Keltiké, insbesondere S. 239ff. und 268ff.
[90] Vgl. Wolfgang KIMMING, Die Heuneburg. Siehe auch: http://de.wikipedia.org/wiki/Heuneburg (05.05.2017)
[91] Susanne SIEVERS, Manching, S. 104. In Manching lebten 5.000 - 10.000 Menschen, vorwiegend Vindeliker, auf einem ca. 380 ha großem Areal, dass von einer 7,2 km langen Mauer umschlossen war.
[92] Gaius Iulius CAESAR, De bello Gallico, S. 7ff. Orgetorix veranlasste die Helvetier alles Nötige für eine Auswanderung vorzubereiten. Sie sollten laut CAESAR „*eine möglichst große Anzahl von Zugvieh und Wagen zu*



Abb. 4 - Kunstvoller Achsnagel aus Unterradlberg und ein Streitwagen auf der Situla von Kuffern.

In der Keltenzeit verbreitete sich eine **Pferdeschirrung** östlicher Provenienz, die sich vorteilhaft auf den Transport auswirkte. Das Reiten und Fahren spielte eine wichtige Rolle im Leben der Kelten, wie Funde von Pferdefiguren, Kultwagen und Schiffen zeigen.[93] Bemerkenswert sind u.a. das goldene Schiffchen vom Dürrnberg bei Hallein (Salzburg), der **Kultwagen** von Strettweg (Steiermark), ein kunstvoll verzierter **Achsnagel** aus Radlberg und die Situla von Kuffern (beide Nö.) mit ihrem berühmten **Wagenrenn-Fries** (Abb. 6).[94]

Schon antike Autoren wie Platon, Strabon und Diodor attestierten den Kelten Trunksucht.[95] Wein oder zumindest Rosinen kannte man auch am „Fürstensitz-Keltenstadt" Sandberg, wo Archäologen fünf keltische Heiligtümer freigelegt haben.[96] Opfergruben und -gräben brachten **Wagenteile**, Trensen und Pferdeskelette des westkeltischen Pferdes ans Licht.[97]

Bedeutende keltische **Oppida** lagen auch am Braunsberg bei Hainburg und auf den späteren Burgbergen von Devin und Bratislava.[98] Die strategische Lage der *Porta Hungarica* zeigt sich nicht zuletzt an den späteren **Burgbauten** der Region. Auf dem Burgberg von Bratislava erstreckte sich ein überregionales Oppidum der Boier mit Münzprägestätte. Das Oppidum von Schwarzenbach lag am Rande der Oberpullendorfer Bucht, wo heute die Burgenlandschnellstraße S 31 vorbei führt und „**Eisenstadt**" an den wichtigen Werkstoff erinnert.[99]

---

erwerben und die Aussaat zu intensivieren, um die Getreideversorgung auf dem Marsch zu sichern."

[93] Otto H. URBAN, Der lange Weg zur Geschichte, S. 227ff.

[94] Anton KERN u.a. (Hrsg.), Situlen - Bilderwelten. S. 6ff. Die Situla von Kuffern (bei St. Pölten) wird auf das 5. Jh. v. Chr. datiert; Situlen waren Kultgefäße mit bildhaften Verzierungen, in denen man Wein transportierte.

[95] DIODOR, Historische Bibliothek, Buch V, Kap. 26,2f. *Wein lieben sie über alle Maßen; den Wein, der von Kaufleuten eingeführt wird, gießen sie unvermischt in sich hinein (...).*

[96] Veronika HOLZER, Keltische Heiligtümer. S. 75ff.

[97] Die kräftigen Ponypferde waren ca. 125 cm groß und finden sich als Statussymbol auf Münzen (Typ Roseldorf I und II). Eine Tüpfelplatte und über 1.500 Münzen machen den Sandberg zur ältesten Münzprägestätte des Landes. Günther DEMBSKI, Eigenprägung und Fremdgeld, In: Roseldorf, S. 87-102. Fremdmünzen sowie Funde des Roseldorfer Münztyps bei Linz und Hainburger zeigen Handelsverbindungen an. Das Siedlungsareal umfasst 25 ha, geomagnetische Prospektionen lassen einen „keltischen Stadtplan" mit ca. 450 Häusern, Handwerks- und Tempelarealen sowie Straßenzüge und Wallanlagen erkennen. Vgl. Veronika HOLZER, Roseldorf.

[98] Otto H. URBAN, Keltische Höhensiedlungen an der mittleren Donau 2, Dass Oppidum umfasst ca. 23ha.

[99] Otto H. URBAN, Keltische Siedlungen, In: Der römische Limes, S. 219ff. Schwarzenbach gilt als besterhaltene

Neben der Topografie können Flurnamen, frühe Zentralsiedlungen oder Fundkonzentrationen entlang bestimmter Routen Wegweiser zu **Altstraßen** sein. Nördlich der Donau fällt ein Konnex zwischen Wegverläufen und frühen Zentralorten auf. Stillfried lag an der „Bernsteinstraße", Oberleis an der Klippenzugstraße, Roseldorf beim Rittsteig, der Umlaufberg und Thunau an der Kamptalstraße. Bedeutende Altstraßen im nördlichen Nö. waren die:

* „**Bernsteinstraße**": zwischen Sopron (Ödenburg) - Bruck/Leitha (!) - Deutsch Altenburg - Stopfenreuth (!) - Stillfried/March - Bernhardstal - Břeclav (Lundenburg).
* „**Klippenzugstraße**": entlang der Leiser Berge, Staatz und den Pollauer Bergen.
* „**Hochstraße Horn-Eggenburg**": im Verlauf Gmünd - Horn - Eggenburg.
* „**Rittsteig**": ein Altweg, der vom Unteren Kamptal nach Retz und Znaim führte.
* „**Thayatalstraße**": Sie geht teils auf prähistorische Pfade zurück und folgte der Thaya.
* „**Kamptalstraße**": Sie war in prähistorischer Zeit ein viel begangener Verkehrsweg.[100]

Diese (**präh)historischen Fernwege** waren nördlich der Donau von erheblicher Bedeutung und bilden später die Verlängerungen der Römerstraßen (siehe 1.2f.). Südlich der Donau ist die Erfassung der Altstraßen aufgrund des **römischen Straßennetzes** einfacher (siehe Karte 1):

* „**Südliche Donautalstraße**": über Straß (!) - Amstetten - Furth (!) - Gemeinlebarn - Wien - Schwechat - Fischamend - Bruck/Leitha (!) - Kittsee (heutiger Grenzübergang).
* „**St. Pöltner Straße**": an der Limesstraße entlang von *Namare* (Melk) - *Cetium* (St. Pölten) - Mauterheim (Zollstätte!) - Nitzing (römischer Meilenstein!).
* „**Gebirgsrandweg**": am östlichen Wienerwaldabfall über Wien - Mödling - Bad Fischau - St. Egyden (Reiseheiliger!) - Neunkirchen - Hochegg - Straßhöf (!).
* „**Traismaurer Straße**": verband als Eisen- und Salzstraße das Donau- und Murtal: Traismauer - Traisental - St. Pölten - Lilienfeld - Mariazell - Bruck/Mur (!).
* „**Hartbergstraße**": führte in die Steiermark und verband: Pitten - Seebenstein - Warth (!) – Grimmenstein - Aspang - Spital (!) - Pinggau - Hochstraß (!) - Pinkatal.
* „**Waidhofener Straße**": Ardagger - Amstetten - Ybbstal - Waidhofen - Enns.
* „**Hainburgerstraße**": folgt der „Bernsteinstraße" und verband als römische Reichsstraße *Carnuntum* – Bruck/Leitha (!) - Schützen - *Scrabantia* (Sopron) - Aquileia.[101]

---

keltische Wall-Grabenanlage in Ö. und hatte eine 10 m hohe Pfostenschlitzmauer. Mit Sopron-Burgstall und Velem bestanden hier drei Zentren der Eisenverhüttung. Wolfgang NEUBAUER, Schwarzenbach-Burg, S. 2ff.

[100] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 135ff. Orte mit einem Rufzeichen, tragen direkte Verkehrsaspekte im Namen, also eine Brücke, Straße, Maut, Warte, Spital, Pferdezucht (Stopfenreuth) etc. Siehe 4.1.1.

[101] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 222ff. Ferner sind die Hochwolkersdorfer Straße, Kaumbergstraße, Hochneukirchner Straße, Puchberger Straße, Hochwechselstraße und Aschbacher Straße zu nennen.

Diese sieben Wege gehörten zu den Stützen des römischen Verkehrs im **norisch-pannonischem Raum** (siehe 1.2). In einigen Ortsnamen entlang dieser Routen wie bei Bruck, Furth, Mauterheim, Strasshof, Warth, Spital, Hochstraß etc. bilden sich bis heute Verkehrsbezüge ab (siehe 4.1). Die wohl bekannteste dieser Altstraße ist aber die „**Bernsteinstraße**:"

„Der Bernsteintransport zwischen Ostsee und Adria erfolgte über die 1.700 Kilometer lange Bernsteinstraße, die in Germanien über keine dauerhafte Trasse verlief." [102]

Bernstein ist ein fossiles Harz, das im Nord- und Ostseeraum auftritt. Wie andere Handelsrouten folgte die Bernsteinroute keinem fixen Verlauf, sondern verzweigte sich in **Haupt-** und **Nebenwege**.[103] Der Handel des „Brennsteins" (norddt. *Börnstein*) lässt sich seit 1600 v. Chr. nachweisen; das Harz fand als Räuchermittel, Medizin, Schmuck und Glücksbringer Einsatz.[104] Herodot erwähnte **Bernstein** gemeinsam mit **Zinn** und merkte an, er könne nicht glauben,

„daß es einen Fluß gebe, (...), von dem der Bernstein herkommen soll; auch weiß ich nichts von den Zinninseln, von denen das Zinn zu uns gebracht wird. (...) Soviel jedoch ist gewiß, daß das Zinn ebenso wie der Bernstein uns aus fernstem Lande zugeführt wird."[105]

Auch Plinius und Tacitus berichteten vom begehrten *glaesum,* von dem sich das Wort **Glas** ableitet.[106] Neben Bernstein wurden Salz, Wein und andere Güter auf der „Bernsteinstraße" gehandelt. In Nö. hinterließ die **Handelsroute** reiche Münzenfunde keltischer, griechischer und römischer Provenienz und förderte die Entwicklung des Zentralortes **Stillfried**.[107]
Nach Christi Geburt drangen die **Römer** ins Donaubecken vor und marschierten unter Drusus und Tiberius mit ihren Legionen über die „Bernsteinstraße" in Pannonien ein. Alsbald ließ Rom den Straßenzug südlich der Donau zu einer Reichsstraße ausbauen und legte im Bereich der **Kreuzung** von „Bernsteinstraße" und Donau das Legionslager **Carnuntum** an.

„Die wintersichere Verbindung zwischen Carnuntum an der Donau und Aquileia in Italien wird römische Bernsteinstraße genannt und ist dem römischen Straßennetz zugehörig. Der Verlauf dieser römischen Bernsteinstraße ist in der Tabula Peutingeriana verzeichnet."[108]

---

[102] Walpurga ANTL, Die Bernsteinstraße, In: Erobern – Entdecken – Erleben, S. 221.
[103] Vgl. Josef TIEFENBACH (Hrsg.), Die Bernsteinstraße und Walpurga ANTL, Die Bernsteinstraße. Wichtige Hauptrouten führten über Elbe, Saale, Brenner und Etsch zur Adria und über Rhein und Rhône nach Marseille.
[104] Guido JÜTTNER, Bernstein, In: Lex. MA I, Sp. 2008f.
[105] HERODOT, Neun Bücher der Geschichte, Buch III, Kap. 115.
[106] PLINIUS, Historia Naturalis XXXVII, 42. TACITUS, Germania, Kap. 45.
[107] Vgl. Friedrich JEDLICKA, Ein Stück Bernsteinstraße. Fritz FELGENBAUER, Stillfried. Stillfried ist ein ca. 23 ha großer bronzezeitlicher Zentralort, mit 1,7 km langen Wällen am sogenannten Buhuberg.
[108] http://de.wikipedia.org/wiki/Bernsteinstraße. (05.05.2017).

In der Spätantike war dieser **Straßenverlauf** stark frequentiert. Becker gibt den Verlauf des Weges südlich der Donau entlang von Sopron - Mörbisch - Rust - Schützen - Donnerskirchen - Bruck/Leitha - Carnuntum - Deutsch-Altenburg an.[109] Im Bereich der modernen Donaubrücke von Deutsch-Altenburg lag ein überaus bedeutender **Donauübergang** (siehe 3.1.1).[110]

Die moderne B 49 wird offiziell **Bernstein-Bundesstraße** genannt und führt von der Donaubrücke bei Deutsch-Altenburg Richtung Norden; sie folgt der vermeintlichen Bernsteinroute Stopfenreuth - Engelhartstetten - Breitensee - Oberweiden - Zwerndorf - Angern - Stillfried - Dürnkrut - Dobermannsdorf - Bernhardsthal - Lundenburg.[111] Schwammenhöfer sieht die **Landwege** der Bernsteinroute lediglich als Ergänzungen der Wasserwege an. Da sich der frühgeschichtliche Handel vorwiegend auf den **Flüssen** abgespielt habe, seien March, Donau und Raab die eigentliche „Bernsteinstraße" in Pannonien gewesen.[112] Plinius der Ältere (23-79 n. Chr.) berichtet in seiner *Historia naturalis* jedenfalls, dass *„jene Küste Germaniens von der Bernstein eingeführt wird, von Carnuntum in Pannonien 600 Meilen entfernt ist."*[113]

Ein Vorteil der **Bernsteinroute** lag darin, dass sie die Alpenpässe umging und **wintersicher** war. Im Burgenland hat sich ein Teil des Straßenkörpers erhalten, der als Damm südlich von *Scarbantia* im Gelände zu erkennen ist.[114] Von *Scarbantia* (Sopron) führte die Strecke über *Savaria* (Steinamanger), *Poetovio* (Pettau) und *Emona* (Laibach) nach *Aquileia*. Diese Strecke war **Aufmarschweg** der römischen Landnahme Pannoniens und Schauplatz der Markomannenkriege, bevor Mark Aurel 172 n. Chr. zum Gegenschlag ausholte (siehe 1.2.2). Gut 1100 Jahre später kam es 1278 bei Dürnkrut und Jedenspeigen an der March zur Entscheidungsschlacht zwischen Ottokar II. und Rudolf I. um die Herrschaft über Österreich. Der **Bernsteinhandel** lag zu jener Zeit in den Händen des Deutschen Ordens und alte (Römer)straßen trugen, so sie vorhanden und begehbar waren, den mittelalterlichen Verkehr durchs Land (siehe 3.1).

Südlich der Donau ist es vornehmlich die römische **Limesstraße**, die in karolingischen und ottonischen Quellen früh als *strata publica* zu fassen ist und als Rückgrat den mittelalterlichen Landverkehr im österr. Donautal trug (siehe 2.1.2). Insgesamt ist die **römische Infrastruktur** für die **Fortbewegungen** im mittelalterlichen Nö. derart bedeutend, dass die nächsten Kapitel den Römerstraßen, dem Donaulimes sowie der Völkerwanderungszeit zu widmen sind.

---

[109] Anton BECKER, Bernsteinstraße, S. 12ff. Der burgenländische Ortsname Bernstein leitet sich nicht vom Harzfossil sondern von Burg „Bären-Stein" ab. Nach einer freundlichen Auskunft von Thomas KÜHTREIBER.

[110] Fritz FREISING, Die Bernsteinstraße aus der Sicht der Trassierung, S. 25.

[111] Anton BECKER, Bernsteinstraße S. 20ff. Siehe auch: Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 137ff., Hermann SCHWAMMENHÖFER, Weinviertler Bernsteinstraße, Josef STERN, Verlauf der Bernsteinstraße.

[112] So geäußert bei einer gemeinsamen Begehung von Stillfried an der March im Sommer 2010.

[113] PLINIUS, Historia Naturalis XXXVII, 45. Diese Entfernung von gut 900 km führt an die Ostsee-Küsten. TACITUS schreibt über die *„Ästier"*, dass sie Bernstein sammeln, *„der bei ihnen Glesum heißt"*; roh werde *„er überbracht und staunend nehmen sie den Preis entgegen."* TACITUS, Germania, Kap. 45.

[114] Walpurga ANTL-WEISER, Bernsteinstraße, In: Ernst BRUCKMÜLLER, Erobern, Entdecken, Erleben, S. 223

1.2 AUF RÖMISCHEN STRASSEN

1.2.1 Via est vita – Via est mors

„Das Fernstraßennetz des Römischen Reiches erreichte eine Gesamtlänge von etwa 85.000 Kilometern (...). Diese Infrastruktur ermöglichte nicht nur der römischen Armee ein rasches Vorrücken bis an die entlegensten Orte des Imperiums, sondern förderte auch den Austausch von Menschen, Gütern und Ideen im gesamten Römischen Reich."[115]

Straße ist Leben! Sie schafft Austausch und Begegnung; auf ihr werden Handels- und Luxusgüter herangekarrt, Nachrichten übermittelt, Reisen unternommen. Die Straße birgt aber auch Gefahren: Auf ihr brechen Räder, passieren Unfälle, marschieren todbringende Armeen ins Land, lauern Räuber auf Reisende, prasseln Regen und Kälte auf die Menschen nieder.

Der **römische Straßenbau** ist beeindruckend - zwar konnten die römischen Ingenieure an bestehende Strukturen wie Wasser- und Altstraßen oder keltischen und etruskischen Straßen- und Wagenbau anknüpfen, dennoch muss man ihnen „Tribut zollen". Den Entwicklungen im **Verkehrswesen** gingen politisch-militärische sowie sozio-ökonomische Intentionen voraus. Seit der Kaiserzeit konnten sich der stetig wachsende Handel und die militärischen Ambitionen des Römischen Reiches auf eine deutlich verbesserte **Infrastruktur** stützen.[116]

Unter Trajan erreichte um 100 n. Chr. das Römische Reich und mit ihm das römische Straßennetz mit rund **85.000 km** seine größte Ausdehnung; das entspricht zwei kompletten Weltumrundungen oder dem gesamten Schienennetz der Russischen Eisenbahn (RZD). Daneben sollen bis zu 300.000 km an nicht ausgebauten Nebenwegen bestanden haben.[117]

Zum Vergleich: Die **Panamericana** (*Pan American Highway*) verbindet Alaska mit Feuerland und überwindet an ihrer längsten Nord-Süd Ausdehnung rund 25.750 km. Ein älteres südamerikanisches Straßennetz bilden die **Inka-Pfade** mit ca. 11.000 km Länge.[118] Die Transsib (*Transsibirische Eisenbahn*) ist mit 9.288 km Fahrtstrecke zwischen Moskau und Wladiwostok die längste Eisenbahnstrecke der Welt. Selbst die legendäre **Seidenstraße** wirkt mit ihren gut 7.000 km an Hauptwegen relativ bescheiden.[119] Der römische Straßenbau darf also als eine der eindrucksvollsten Kulturleistungen der Antike angesehen werden und Römerstraßen bildeten die Grundlage für den **mittelalterlichen Verkehr** in weiten Teilen Europas.

---

[115] Werner HEINZ, Reisewege der Antike, Klappentext.

[116] Ingomar WEILER, Geschichte des Altertums, S. 145. Die Angaben über das Gesamtausmaß des römischen Straßennetzes variiert je nach Autor. Während WEILER von 75.000 km spricht gibt HEINZ 85.000 km an – andere Schätzungen sprechen gar von 100.000 km Hauptstraßen und 300.000 km Nebenstraßen.

[117] Der Sinnspruch „Alle Wege führen nach Rom" streicht die Bedeutung des römischen Straßenbaus hervor; viele europäische Hauptstraßen folgen bis heute alten römischen Straßentrassen.

[118] Siehe dazu: Robert JACOBI, Amerika der Länge nach. Robert LESSMANN, Anden und Inka-Wege.

[119] Hans ENGBERDING/Bodo THÖNS, Transsib-Handbuch, Thomas HÖLLMANN, Die Seidenstraße.



Abb. 5 - Das römische Fernstraßennetz unter Trajan und die *Via Appia* bei Rom.

Rom schuf ein **transeuropäisches Straßennetz**, das Kulturtransfer förderte und die Verwaltung erleichterte. Die Macht des Reiches stützte sich auf ein diffiziles Straßensystem, das es römischen Armeen und Repräsentanten ermöglichte, überallhin zu gelangen.[120] Moderne Hauptstraßen gehen teils auf römische Trassen zurück: Die **Bundesstraße 1** folgt zwischen *Juvavum* (Salzburg) und *Ovilava* (Wels) einer **Post-** und **Reichsstraße**, ebenso überschneiden sich Teilstücke der Westautobahn mit der Limesstraße und in Wien folgen die Währinger Straße, der Rennweg oder die Landstraße weitgehend einer römischen Trassierung.[121]
Der **Bau einer Straße** begann laut Statius mit Rodung und Aushub für den **Straßenkörper**:

> *„Die erste Arbeit ist, Furchen anzufangen und Grenzen zu reißen und mit tiefer Ausschachtung das Erdreich ganz auszuhöhlen; darauf den ausgehobenen Graben zu füllen und für den Fahrbahnbelag ein Bett zu bereiten, damit die Böden nicht schwanken, damit die Unterlage nicht zu knapp bemessen ist und unterschiedlich reagiert, wenn die Steine in das Bett gepreßt werden. Dann* (folgt die Arbeit,) *mit von hier und dort zusammengetragenen Wackersteinen und vielen Verankerungen den Weg festzuhalten (...). Man vereinigt das Bauwerk mit gebranntem Staub und schwarzem Tuff.“*[122]

Der Straßenbau setzte für **Pflaster-** wie **Kiesstraßen** auf ein solides Fundament und konnte zu Statius Zeiten auf über 500 Jahre Erfahrung aufbauen. Mit dem Aushub (*agger*) schüttete man einen **Erdwall** auf, der die Straßen vom Bodenniveau abhob und eine gute Verteidigungsstellung bot.[123] Schon 450 v. Chr. legt ein Passus im Zwölftafelgesetz die **Straßenbreite** fest: *„Die Wegbreite ist im geraden Stück acht Fuß, bei Biegungen sechzehn Fuß.“*[124]

---

[120] Thomas SZABO, Straße, In: Lex. MA VIII, Sp. 220.
[121] Theodor F. MEYSELS, Auf Römerstraßen durch Österreich, S. 190.
[122] Zitiert nach Susanne KLISCHAT, Alle Straßen führen nach Rom. STATIUS, Silvae IV/3, 40ff. *„Primus labor inchoare sulcos et rescindere limites et alto egestu penitus cavare terras; mox haustas aliter replere fossas et summo gremium parare dorso, ne nutent sola, ne maligna sedes et pressis dubium cubile saxis. tunc umbonibus hinc et hinc coactis et crebris iter alligare gomfis (. ..). opusque texunt cocto pulvere sordidoque tofo.“*
[123] Ebd. http://klischat.net/onlnepub/referate/rom/rom.htm (05.05.2017).
[124] Ebd. Dieter FLACH, Zwölftafelgesetz, VII/6f. *Viae latitudo ex lege XII tabularum in porrectum octo pedes*

Ein Vergleich mit mittelalterlichen **Rechtsspiegeln** zeigt, dass im 13. Jh. ähnliche Breitenangaben wie im Zwölftafelgesetz auftreten (siehe 3.2.3). Der Schwabenspiegel gibt **16 Fuß** (ca. 4,80 m) für Hauptstraßen an auf denen Wagen verkehrten und verordnete lokalen Wegen eine Breite von 7 Fuß (ca. 2,10).[125] Während im Mittelalter die Unterscheidung nach dem Straßentypus getroffen wurde, hängt die doppelte Wegbreite der Römer in den Kurven mit ihren kaum schwenkbaren **Vorderachsen** zusammen, die weite Wagenwendungen erforderten.

Ursprünglich bestanden die Straßen aus gestampfter Erde, die man mit Kies überzog. Diese Kiesstraße hieß *via strata* also „**gestreute Straße**"; von diesen *stratae* leitet sich das deutsche Wort Straße (mhd. *strâze*) ab.[126] Allmählich entwickelten die römischen Ingenieure Pflasterstraßen nach etruskischem Vorbild; fortan bestanden Kies- und Pflasterstraßen nebeneinander. Ein gut gewarteter Kiesbelag ließen Reisewagen schneller und komfortabler rollen, **Pflaster** waren robuster und trugen schwere Lasten besser, Reiter zügelten ihre Pferde eher auf den Grasnarben entlang der Wege. Bemerkenswert ist die **Vielzahl der Wagentypen**.

Wer schnell sein wollte und wenig Gepäck hatte wählte die Cabrios der Antike: das *essedum*, das einem keltischen **Streitwagen** glich oder das *cisium*.[127] In der Stadt ließen sich die Reichen in der *lectica* tragen oder im eleganten *carpentum* herum kutschieren. Über Land bevorzugten die Römer *raeda* (keltischen Ursprungs), *pilentium* und *carruca*, die Platz für Gepäck boten. Die *carruca* war ein beliebter **Reisewagen** und verkehrte sogar als **Schlafwagen** (*carruca dormitoria*).[128] Ein Relief am Dom von Maria Saal in Kärnten stellt eine *carruca* als **Jenseitswagen** dar (Abb. 6). Das Fahren auf gepflasterten Straßen belastete die Bandscheiben, denn ohne Stoßdämpfer spürten die Reisenden jeden Schlag. Im Spätmittelalter versuchte man mit „hängenden Wagen" (*hangelwagen*) derlei Reisequalen zu minimieren (siehe 4.2.5).



Abb. 6 - Links: ein römischer Fasswagen in Augsburg. Rechts: ein Reisewagen in Maria Saal.

---

habet, in anfractum, id est ubi flexum est sedecim .. Viam muniunto: ni sam delapidassint, qua volet iumento agito.

[125] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 148. LandR II, Art. 221.

[126] Thomas SZABO, Straße, In: Lex. MA VIII, Sp. 220ff. DERS. Die (Wieder)Entdeckung der Straße im 12. Jh., In: Società, istituzioni, spiritualità, S. 913ff. Gertrud BLASCHITZ, *Via publica*, In: Olaf WAGENER (HRSG.), Der umkämpfte Ort, S. 85-103. Vgl. Arnold ESCH, Römische Straßen in ihrer Landschaft.

[127] Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums, S. 11f.

[128] Angelika ABEGG-WIGG, Wagen, In: RGA, Band 33, S. 72. Julia KLAMMER, Altwegestrukturen, S. 20.

Für **Warentransporte** benutzten Händler meist das *plaustrum*; bei schweren Transporten das *serracum* bzw. *saccarium*. Alle drei besaßen stabile Scheibenräder aus Holz und hatten Lastflächen, die von Ochsen gezogen wurden - sie waren die „**LKW**“ **der Antike**. Wer auf einer **Geleisstraße** einen Ochsenkarren vor sich hatte brauchte Geduld, denn mit den starren Achsen riskierte man beim Überholen in den Spurrillen Achs- und Beinbruch. Der *Codex Theodosianus* überliefert im Kapitel *De cursu publico angariis et parangariis* sogar Preise und zugelassene **Traglasten** einzelner Wagen, die zwischen 200 und 500 Kilo schwankten.[129]

Das gros der Menschen reiste in der Antike wie im Mittelalter **zu Fuß**. Wer konnte, führte einen Esel als Last- und Reittier mit sich. Am schnellsten kamen Reiter mittels Pferdewechsel oder Reisende auf Schiffen flussabwärts fahrend voran. Die Fortbewegung blieb beschwerlich, zudem verursachte das Fehlen von Bremsen auf steilen Wegstrecken viele Unfälle.

Seit Augustus war der **goldene Meilenstein** - das *milliarium areum* in Rom - das symbolische Zentrum des römischen Straßennetzes (Abb. 16).[130] Sternförmig griffen von hier die Straßen in alle Richtungen aus; über sie reichten die langen Arme Roms bis in die entlegenste Provinz. Entlang der Straßen standen Meilensteine im Abstand von einer **römischen Meile** (1,48 km); sie boten Orientierung, gaben Entfernungen an und dienten Stiftern, Kaisern wie Privatmäzenen, als Propagandamedium. Von den **Verkehrssäulen aus Stein**, die ein bis vier Meter aus dem Boden ragten, haben sich immerhin 4.000 bis 6.000 Exemplare erhalten.[131]

Einige *milliaria* hat man später als Baumaterial verwendet (Steinraub), andere verwitterten oder wurden zerstört. Auffallend ist, dass es streckenweise wenige bis keine Meilensteine gibt. Eine mögliche Erklärung ist, dass **Meilensteine aus Holz** billiger waren und in den Provinzen öfter verbaut wurden als im römischen Kernland. Dies mag ein Grund dafür sein, dass sich in Nö. nur knapp zwei Dutzend römische Meilensteine erhalten haben (siehe 1.2.3).

Der dichteste Befund von Meilensteinen liegt in Österreich an der Straße *Iuvavum* (Salzburg) - *Virunum* (Maria Saal) vor, wo allein auf Salzburger Seite mehr als 40 Meilensteine überdauerten; für eine **Provinzialstrecke** nördlich der Alpen ist das beachtlich.

---

[129] Ebd. Daneben gab es *currus* und *clabularium* im Heer. Der *Codex Theodosianus* nennt im Cap. 8.5.8 Preise und Traglast von Wagen. Ein *currus* kostete ca. 600 röm. Pfund und konnte 200 kg tragen, ein *vehiculum* kostete 1000 Pfund bei 330 kg, ein *clabularium* 1500 Pfund bei 500kg. Die reale Traglast war wohl weit. RUSSEL macht die Traglast weniger von den Zugtieren als von der Stabilität der Wagen abhängig und meint „regular wagons could have coped with no more than 1-2 tonnes.“ Ben RUSSEL, Roman Stone Trade, S. 98.

[130] Samuel Ball PLATNER schreibt im Oxforder Topographical Dictionary of Ancient Rome über das Milliarium Aureum: es sei *„a column covered with gilt bronze, erected by Augustus in 20 B.C., when he assumed the cura viarum about Rome* (CASSIUS DIO, Liber 8). *It was regarded as the point of convergence of all the great roads running out of the city* (PLUTARCH, Galba 24), *and on it were engraved the names of the principal cities of the empire and their distances from Rome, although these distances were reckoned from the gates in the Servian wall, not from milliarium itself* (PLINIUS, Naturalis Historia III, 6).“

[131] Michael RATHMANN, Meilensteine, In: Der Neue Pauly X, Sp. 161. Anne KOLB, Römische Meilensteine, In: Regula FREI-STOLBA (Hrsg.), Siedlung und Verkehr, S. 135-155. m(ille) p(assum) = tausend Doppelschritte.

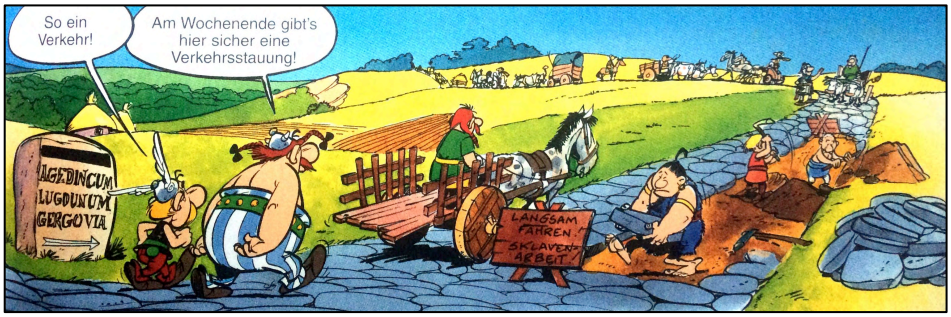


Abb. 7 - Asterix und Obelix kommen auf der „Römerstraße VII“ in einen Stau.

Selbst **Comics** greifen den römischen Straßenbau auf. Asterix und Obelix verfolgen in „Die goldene Sichel“ einen Arverner auf der „Römerstraße VII“ (Abb. 7).[132] Links ist ein **Meilenstein** zu sehen, der den Weg nach *Agedincum*, *Lugdunum* und *Gergovia* weist. Vor den Helden fährt von einem Pferd gezogenes *plaustrum* mit hölzernen Scheibenrädern und Ladefläche. Daneben steht auf einem Verkehrsschild „Langsam fahren! Sklavenarbeit!“ Neben der Armee waren es **Zwangsarbeiter** und **Sklaven**, die Straßen ausbesserten und Pflaster verlegten.

In „Asterix als Gladiator“ lobt Asterix die Römerstraßen: „Wenn die Straßen hier so groß und frei sind, wie müssen die dann erst in Rom aussehen?“[133] In **Rom** staunen die Helden über das Gedränge auf den verstopften Stadtstraßen. Tatsächlich gab es in der Antike **Park-** und **Fahrverbote** in einigen Städten; Horaz, Tibull und Juvenal beklagten Verkehrslärm.[134]



Abb. 8 - Am Limes geht die gepflasterte Römerstraße in eine Erdbahn über.

In „Asterix bei den Goten“ bewacht ein römischer Soldat den **germanischen Limes** - abrupt endet hier die gepflasterte Römerstraße, fortan führt eine **holprige Erdbahn** durch Germanien und die Gallier müssen „ärgerliche Grenzformalitäten“ erledigen (siehe Abb. 8).[135]

---

[132] René GOSCINNY/Albert UDERZO, Die goldene Sichel, Gesamtausgabe Band I, S. 89. Zum ambivalenten Verhältnis der Altertumswissenschaft: Kai BRODERSEN (Hrsg.), Asterix und seine Welt, S. 7ff.
[133] René GOSCINNY/Albert UDERZO, Asterix als Gladiator, Gesamtausgabe Band II, S. 28.
[134] HORAZ, Satiren I, 5. JUVENAL beklagt, dass man am Tag im Stadtgewühl stecken bleibe und nachts nicht schlafen könne, weil Wagen durch die engen Gassen polterten und Tiertreiber lärmten. JUVENAL, Satiren III, V. 234ff. *nam quae meritoria somnum admittunt? magnis opibus dormitur in urbe. inde caput morbi. raedarum transitus arto vicorum in flexu et stantis convicia mandrae eripient somnum Druso vitulisque marinis.* TIBULL, Elegien II, 3, 43. CAESAR ordnete in der *lex Julia municipalis* ein Teil-Fahrverbot und Verkehrsregulativ an.
[135] René GOSCINNY/Albert UDERZO, Asterix bei den Goten, Gesamtausgabe Band I, S. 142. Die Limesgrenze konnte Asterix 50 v. Chr. noch nicht kennen. Vgl. Kai BRODERSEN (Hrsg.), Asterix und seine Welt, S. 13.

1.2.2 Roms Limes an der Donau

„Auf der einen Seite befanden sich das Reich, die Idee, die Universalherrschaft Roms, auf der anderen Seite die Barbaren, die das römische Imperium zu fürchten begann, so daß man dazu überging, nicht weiter zu erobern (...), sondern sich selbst zu schützen.“[136]

Die Bezeichnung *limes* geht auf Tacitus zurück und bedeutet ursprünglich „Pfad, Rain“ - erst später wird der Begriff zur **Grenze**.[137] Art und Aufbau des Limes orientierten sich am Naturraum, z.B. an Donau und Rhein. Der Limes ist das größte **Bodendenkmal** Europas; seine Anlagen reichten über 5.000 km von Britannien bis in den Nahen Osten und Nordafrika und bestanden aus Lagern, Wachttürmen, Reiterkastellen, Palisaden und Posten (Abb. 10).[138]
Während die Annexion von **Noricum**, mit dem man Handel trieb, weitgehend friedlich erfolgte, fielen römische Truppen im Jahr 6 n. Chr. in **Pannonien** ein. Tiberius ließ sein Heer entlang der Bernsteinstraße aufmarschieren und stützte sich auf die Legionslager von *Emona* (Laibach), *Poetovia* (Pettau) und *Siscia* (Sisak). Die ersten Bauvorhaben der Römer orientierten sich an Nord-Süd-Verbindungen und stützten sich auf **Passübergänge** und **Altstraßen**.[139]
Eine **Nord-Süd-Route** im östlichen Alpenraum bildete die *Via Claudia Augusta*, die durch das Etsch- und Inntal verlief und von Verona über den Reschen- oder Brenner-Pass nach Augsburg und weiter an die Donau führte.[140] Von Friaul gelangte man über den Plöckenpass und das Drau- und Salzachtal voran oder man wählte das Kanaltal und die „**Norische Hauptstraße**“ von *Virunum* über Althofen ins Murtal und über die Tauern weiter ins Ennstal.[141]
Im Osten umging die „**Bernsteinstraße**“ die Alpen (siehe 1.1.2). Sie war für die römischen Aktivitäten im norisch-pannonischen Bereich von großer Bedeutung und förderte im Bereich von „Bernsteinstraße“ und Donau die Errichtung des Legionslagers von Carnuntum. Nachdem Rom die Provinzen Rätien, Noricum und Pannonien ins Reich integrierte, begann man **Ost-West-Verbindungen** auszubauen und den Donaulimes zu befestigen. Die „**Limesstraße**“ wuchs neben der Donau zur Hauptstraße von Norikum und Pannonien heran, wobei Caracalla die *via iuxta amnem Danuvium* zwischen Passau und Lorch weiter ausbauen ließ.[142]

---

[136] Claudio MAGRIS, Donau. S. 112.
[137] TACITUS, Annalen 1, 50. Tacitus spricht von der Errichtung des Limes durch Tiberius. Zum *limes* als Grenzzone und Militärstraße siehe Benjamin ISAAC, The meaning of the term limes, S. 125ff.
[138] Herwig FRIESINGER/Friedrich KRINZINGER, Limes in Österreich, S. 26 und 45f. Der obergermanisch-rätische Limes verläuft in einem Abschnitt 50 km schnurgerade und weicht nur 90 cm von der Ideallinie ab. Damit demonstrierten die römischen Ingenieure Wissen und Macht, denn topografisch machte diese Linie wenig Sinn.
[139] Veronika GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 90.
[140] Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums, S. 46ff.
[141] Veronika GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 90ff.
[142] Ebd. Die Südliche Donautalstraße behält im Mittelalter ihre zentrale Stellung durchwegs bei (siehe 2.1.1ff.)

Die römische Militärführung besaß ein fundiertes Wissen der **lokalen Topografie** (siehe 1.3.2). Sie stützte sich auf politische Kontakte, militärische Vorstöße, Erkundungstrupps oder auf die Aussagen von Gefangenen oder Händlern. Das Heer kannte die **Kommunikationslinien** des Landes und wusste über die „Flussläufe und Verkehrswege, über Furten und Schneisen, die sie selber häufig erst angelegt und geöffnet hatten“ genauestens Bescheid.[143]

Im Kriegsfall versuchte die römische Armee, den **mobilen Feind** zu stellen - in einer offenen Feldschlacht war man übermächtig, während die germanische „Guerillataktik“ in den Tiefen der Wälder die Römer verwundbar machte. Als Reaktion auf germanische Angriffe zu Pferd schuf Rom stark gepanzerte, flexible **Reiterverbände**, die *alae*. Der Name *Ala Nova* verweist auf eine solche Reitereinheit, die an der Schwechat-Mündung stationiert war.[144]

Bereits unter Tiberius begann Rom, „kleinere **Militärstützpunkte** an wichtigen Straßen, Flussübergängen und Verkehrsknotenpunkten einzurichten.“[145] Neben diesen Kontrollpunkten konzentrierte die Führung ihre Legionen, Kohorten und Alen an strategisch hervorragenden Plätzen wie *Lauriacum*, *Comagena*, *Vindobona* und *Carnuntum*. Seit claudischer Zeit setzte ein sukzessiver Ausbau des Donaulimes ein, der stets effektive **Aufmarsch-** und **Verbindungswege**, Truppenversorgung und schnelle Nachrichtenübermittlung im Auge behielt.[146]

Kaiser Trajan führte Rom zum Sieg über die Daker und schob die **Reichsgrenze** über die Donau, die er beim Eisernen Tor überbrückte, bis ins heutige Rumänien vor. Die Trajansäule erzählt von den Taten, die dem Römischen Reich seine größte Ausdehnung bescherten. Trajan förderte den **Straßen-** und **Brückenbau**, ließ Häfen und öffentliche Einrichtungen anlegen und leitete eine Konsolidierung ein. Rom hatte seine Grenzen erreicht: sozio-ökonomisch, politisch, militärisch. Diese galt es nun zu „markieren“ und zu schützen (Abb. 9 bzw. Karte 1).[147]

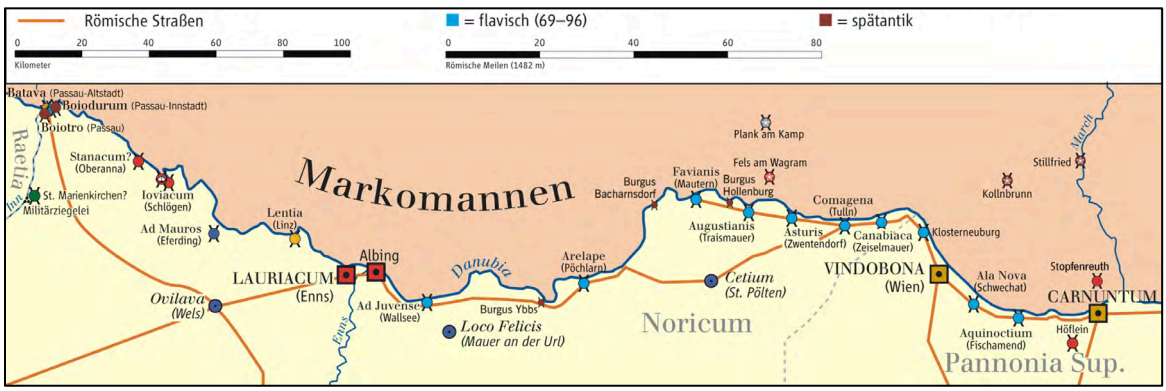


Abb. 9 - Der norisch-pannonische Limes zwischen *Lauriacum, Vindobona* und *Carnuntum*.

[143] Veronika GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 51.
[144] Marcus JUNKELMANN, Die Reiter Roms, S. 7ff. Neben der *Ala Nova* in Schwechat waren *Alae*-Verbände in Tulln, Traismauer, Wien und Carnuntum stationiert.
[145] Veronika GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 117.
[146] Ebd. Margot KLEE, Lebensadern des Imperiusm, S. 46ff.
[147] Ingomar WEILER, Geschichte des Altertums, S. 152f.

„Entlang des österreichischen Grenzabschnitts überwachten 4 Legionslager (Enns, Albing, Wien, Carnuntum), 16 Kastelle (...) und 16 bekannte Wachttürme über mehrere Jahrhunderte den Grenzverkehr. (...) Jenseits der römischen Grenze liegen einzelne, kurzfristig genutzte römische Befestigungsbauten im Barbaricum."[148]

An der mittleren Donau entstand ein System von Türmen und **Limesposten**, die Sichtkontakt zueinander hatten und mittels Feuerzeichen kommunizierten. Wachposten alarmierten Reiter- und Kastelltruppen; Plünderer wurden von den Truppen gestellt. Die römischen Ingenieure analysierten die Landschaft präzise und setzten **Legionslager** und Kastelle an alle größeren **Donauübergänge** (siehe Karte 1). Der Limes war keine bloße Grenze, er war zudem eine Kommunikationszone und ähnlich dem europäischen Schengen-Raum eine staatliche Zoll- und **Wirtschaftsgrenze** mit Passierstellen um Menschen- und Warenströme zu (be)steuern.[149]
Rom hörte nicht an der Donau auf; es kommunizierte mit Klientelvölkern und Nachbarn, pflegte **Handelsbeziehungen** zum *Barbaricum* und errichtete Vorposten in der *Germania libera.*[150] Zudem „verpflanzte" man römische Soldaten innerhalb des Reiches: In Tulln waren Bogenschützen aus der Kommagene in **Kleinasien** stationiert; Liburner dienten in *Lauriacum*, *Favianis* und *Carnuntum*. Die Liburner gehörten einem Seefahrervolk in **Dalmatien** an, das mit wendigen Booten (Liburnen) in den Donauauen operierte. Sie übernahmen

„militärische/logistische Aufgaben und kooperierten eng mit den Landstreitkräften. Aufgabe der Classis Pannonica war neben dem Schutz der Flussgrenze der Provinzen Raetia, Noricum und Pannonia die Offenhaltung der wichtigen Verkehrswege Donau, Drau und Save sowie Transport- und Logistikaufgaben für das Landheer."[151]

Neben Kommagenern und Liburnern waren Einheiten aus Britannien, Italien, Thrakien, Nordafrika und **Spanien** an der Donau stationiert; *Asturis* (Zwentendorf) weist auf Asturier hin.[152] Das pluralistische Heerwesen spülte religiöse Einflüsse aus allen Provinzen an, die zu einem Synkretismus verschmolzen und orientalische **Mysterien-Kulte** an die Donau brachten.
In Pannonien nahmen Weihen des persischen Mithras, des syrischen Baal (als Jupiter Dolichenus) und der ägyptischen Isis zu; auch der Mysterienkult der **Donaureiter** mit thrakischer Provenienz und der phrygische Kybelekult sind zu nennen. Diese Kulte verbreiteten sich „in

[148] Sonja JILEK, Der österreichische Limesabschnitt, IÖG-Plattform http://www.limes-oesterreich.at (13.03.2017).
[149] Ebd. Egon SCHALLMAYER, Der Limes. S. 10.
[150] Ebd. Vorposten lagen bei Plan/Kamp, Fels/Wagram, Poysdorf, Bernhardsthal, Niederleis, Kollnbrunn und Stillfried. Die Römer schlugen hier Patrouillenwege in die Wälder, um Vorstöße und Handel zu erleichtern.
[151] http://de.wikipedia.org/wiki/Classis_Pannonica (13.03.2017). Ernst TROST, Die Donau, S. 225. Zu den Schifftypen und der Rolle der Donauflotte siehe Kapitel 1.2.3.
[152] Herma STIGLITZ, In: Der Römische Limes in Österreich, S. 28ff. Die Asturier kamen aus Nordspanien.

einer kosmopolitischen **mobilen** (**Männer**-)**Gesellschaft**.“[153] Mit ihrer Ausbreitung ging „eine lebhafte Immigration von Orientalen, meist Händlern und Kaufleuten“ einher, und im römischen Senat saßen nun immer öfter afrikanische und orientalische Vertreter.[154]

In Carnuntum ist ab 35 n. Chr. eine Garnison nachweisbar, aus der sich ein Legionslager und eine Zivilsiedlung entwickelten.[155] **Mark Aurel** schlug von 171 bis 173 n. Chr. sein Quartier in Carnuntum auf und verfasste einen Teil seiner Selbstbetrachtungen in der „pannonischen Provinz“.[156] Überschattet wurde sein Aufenthalt durch die **Markomannenkriege**.

Mitte des 2. Jh. geriet der Limes unter Druck, als Stammesverschiebungen einen Vorgeschmack auf die Völkerwanderung gaben (siehe 1.3). Die Offensiven der Römer zielten nicht mehr auf Raumgewinn, sondern auf ein Schwächen der Germanen und ein Sichern der Grenze ab.[157] Mark Aurel ließ bei Carnuntum eine **Brücke über die Donau** schlagen; Reste eines späteren Brückenkopfes sollen bei Stopfenreuth liegen. Die Legionen querten die Donau auf einer Pontonbrücke und stießen **entlang der March** vor. Vom Fluss aus versorgten Schiffe die Truppen und den knappen römischen Sieg führte erst ein „Regenwunder“ herbei.[158]

> *„Ein Kriegsberichterstatter mit Hammer und Meißel hat den Donauübergang Marc Aurels bei Beginn seiner ersten Offensive gegen die Markomannen getreulich im Relief geschildert: Am Ufer des Flusses erkennt man die Häuser von Carnuntum, daneben gestapelte Waren, Kisten und Fässer, Wachhäuser, römische Soldaten, die Schiffe beladen, eine von neun Pontons getragene Brücke und den Flussgott Danuvius (...).“*[159]

Nach Mark Aurel und Commodus kamen die **Severer** an die Macht. Ihre Wurzeln reichten nach Afrika und ihr Aufstieg war eng mit Carnuntum verbunden, wo der oberpannonische Statthalter **Septimius Severus** zum Kaiser ausgerufen wurde. Severus stützte sich auf loyale Donau- und Rheintruppen und verlieh dem *municipium* den Ehrentitel *colonia Septimia*.[160] Damals lebten rund 50.000 Menschen in Carnuntum, die **Donauprovinzen** erlebten unter den Severer-Kaisern eine letzte Blütephase, bevor im 4. Jh. der Niedergang einsetzte.

---

[153] Gabrielle KREMER, Mysterienkulte, In: Römerland Carnuntum, S. 118f. Renate MIGLBAUER, Donaureiter.
[154] Ebd. Manfred HAINZMANN, Austria Romana, In: Ingomar WEILER, Geschichte des Altertums, S. 149+180f.
[155] Franz HUMER (Hrsg.), Vom Legionslager zur Donaumetropole, In: Römerland Carnuntum, S. 24-33. Vgl. Ebd. DERS., Römer in Nö., S. 170-184.
[156] Mark AUREL, Selbstbetrachtungen. Siehe auch: Franz HUMER (Hrsg.), Marc Aurel und Carnuntum.
[157] Vgl. Gerhard LANGMANN, Die Markomannenkriege, S. 7ff.
[158] Ebd. Marschlager hat man in Engelhartstätten, Kollnbrunn, Stillfried und Bernhardstal freigelegt.
[159] Ernst TROST, Die Donau, S. 287. Eine *Danuvius*-Münze fanden Archäologen am Hohen Markt in Wien.
[160] Anthony R. BIRLEY, Septimius Severus, S. 89ff. Septimus Severus wurde in *Leptis Magna* (Libyen) geboren, stieg zum Statthalter in Gallien auf, ließ sich am 28. März 193 n. Chr. in *Carnuntum* zum Kaiser ausrufen und starb in Eborcum (Nordengland). Seine Biografie ist durchwegs von Mobilität geprägt, sein ältester Sohn und Nachfolger Caracalla kam in Lyon zur Welt und setzte die Severer-Dynastie und deren Mobilität fort.

Unter Severus wurde der *cursus publicus* in den schnelleren *cursus velox* (Pferde) und den langsameren *cursus clavularis* (Ochsen) geteilt.[161] Die Severer veranlassten einen Ausbau der **Donaugrenze**: In Unterpannonien sicherten **Brückenköpfe** am linken Donauufer die Legionslager *Brigetio* (Györ) und *Aquincum* (Budapest), weitere transdanubische Bauten lagen in Wien-Leopoldau und Stopfenreuth. In Pannonien versahen über 40.000 Soldaten ihren Dienst. Vier Legionen, zehn Reitereinheiten und über zwanzig Kohorten machten die Donau-Truppen zu einer ernstzunehmenden Macht im Römischen Reich.[162] Die **Verkehrswege** erlebten unter den Severern an der Donau (propagandistische) Zuwendungen, wie Meilenstein-Inschriften zeigen (siehe 1.2.3), aber auch in Italien selbst kam es zu neuen Prestige-Bauten.

Septimus Severus ließ am Anfang und am Ende der **Via Appia** symbolgeladene Monumente errichten. Am Beginn der *regina viarum* entstand am Fuß des Palatins die spektakuläre Theaterkulisse des **Septizodiums**, das jene empfing, die von Süden her in Rom anlangten.[163] Am Ende der Via Appia ragten im Hafen von **Brindisi** zwei riesige Säulen als symbolisches Fenster in die Levante empor. Eine Säule ist nach ihrer Restaurierung am Ursprungsort zu sehen, von der zweiten Säule steht nur der Stumpf *in situ*; der Rest wurde im 17. Jh. nach Lecce transportiert und am Hauptplatz als Stütze für eine Figur des Hl. Oronzo verbaut.

Unter den **Soldatenkaisern** setzte dann ein Verfall ein, der innerhalb von fünfzig Jahren 55 Kaiser hervorbrachte; darunter ist auch der Daker Regalian, der sich in Carnuntum zum Kaiser erhob und scheiterte. Kaiser Diokletian gelang eine vorübergehende Konsolidierung u.a. dank einer Verwaltungsreform, die aus knapp 50 Provinzen fast doppelt so viele machte.[164] Unter seiner Herrschaft fand 308 n. Chr. ein **Kaiserkongress** in Carnuntum statt, von dem eine Weihinschrift berichtet. Im 4. Jh. begaben sich mehrere Kaiser auf **Inspektionsreise** in die Donauprovinzen, um den Limes zu schützen; ihre Ambitionen blieben erfolglos.[165]

Grundsätzlich gliederte sich der **Donaulimes** in drei Bereiche: die Donau samt Flussflotte; die Türme, Kastelle und Lager sowie die Limesstraße und ihre Nebenwege. Über diese Ebenen lief die Kommunikation und Fortbewegung zur Sicherung der Grenze ab.[166] Allein im Dunkelsteiner Wald gab es bis zu zehn Wachttürme, die durch eine **Uferstraße** an der Donau und teils über Verbindungswege an die Limesstraße im Hinterland angeschlossen waren.

---

[161] Helmut BENDER, Verkehrs- und Transportwesen, In: Handel und Verkehr V, S. 127.
[162] Verena GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 247f.
[163] PORTELLA, Via Appia, S. 12. Die Bezeichnung *regina viarum* taucht erstmals beim römischen Dichter Statius auf und etablierte sich als Ehrentitel für die Königin der Straßen. STATIUS, Silvae 2,2, 12.
[164] Ingomar WEILER, Geschichte des Altertums, S. 158. Aus Rätien wird *Raetia* I und II, aus Noricum wird *Noricum Ripense* und *Noricum Mediterraneum*, aus Pannonien wird *Pannonia* I und II. Neben den Provinzen verkleinert Diokletian auch die Legionen auf 2.000 Mann – aus einer ehemals offensiven Ausrichtung wird endgültig eine Defensive, in der Carnuntum zum Hauptquartier für Ufernorikum und Oberpannonien wird.
[165] Manfred HAINZMANN, Geschichte der Austria Romana, S. 184.
[166] Herwig FRIESINGER/Friedrich KRINZINGER, Limes in Österreich, S. 45ff.

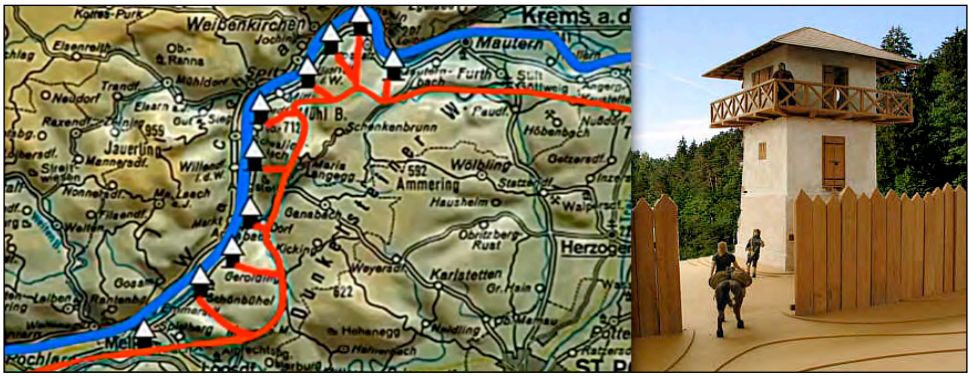


Abb. 10 – Limesstraße und Wachttürme nach Stern sowie ein Palisaden-Durchlass.

Schon Joppich und Kainz haben die **Altstraßen** im Dunkelsteiner Wald in den 1960er Jahren erforscht.[167] Josef Stern knüpfte daran an und visualisierte seine Hypothesen zum Verlauf der **Limesstraße** und deren Infrastruktur im Bereich der Wachauer Wachttürme (Abb. 10),[168] wobei seine Ergebnisse nicht nur Zustimmung fanden. In einer neueren Arbeit untersuchte Julia Klammer die **Altwegestruktur** im Hinterland von *Favianis* (Mautern) und zeigt die Komplexität von Datierung und Trassierung von lokalen Altstraßen eindrücklich auf.[169]

Klammer kommt zu dem Ergebnis, dass einzelne vermeintlich römische **Straßenabschnitte** eine jüngere Zeitstellung aufweisen, worauf ich im nächsten Kapitel eingehen möchte (siehe 1.2.3). Zwei Aufnahmen der „Römerstraße“ südlich von Mauternbach nehmen den folgenden Fokus vorweg (Abb. 11), der sich den **Römerwegen in Ostösterreich** zuwendet.[170]



Abb. 11 - „Römerstraße“ südlich von Mauternbach mit Geleisrillen.

[167] Julius JOPPICH/Franz KAINZ, Altstraßenforschung im Dunkelsteinerwald, In: UH NF 40 (1969), S. 88 - 105.
[168] Josef STERN, Römerräder in Rätien und Noricum. „Verschwundene Wege“ - Auf den Spuren der Römer, Dokumentarfilm von Uta BIRK. Vgl. www.dunkelsteinerwald.net (05.05.2017). Grundsätzlich umging die Limesstraße den Dunkelsteiner Wald im Süden. Die Wachttürme wurden entlang des Hochwasser gefährdeten Donauufers wohl durch eine Nebenstraße verbunden - die Trassierung durch den Dunkelsteiner Wald bleibt fraglich.
[169] Julia KLAMMER, Altwegestrukturen im Hinterland von *Favianis*/Mautern.
[170] Das linke Foto entstand 2011, das rechte am Tag des Denkmals 2016, als ein Teilabschnitt freigelegt wurde.

1.2.3 Römerwege in Ostösterreich

„Eine besondere Fürsorge der Severer gilt dem Straßenbau in den Provinzen. Zahlreiche Meilensteine bezeugen die umfangreichen Restaurierungsmaßnahmen des norisch-pannonischen Straßennetzes. (...) Parallel zu dieser Maßnahme erfolgte eine Generalsanierung aller übrigen militärischen Anlagen des Donaulimes.“[171]

Durch die römische Landnahme erhielt der **norisch-pannonische Straßenbau** im 1. Jh. einen kräftigen Impuls. Im 2. Jh. nahm die Bautätigkeit im Provinzial-Verkehr an der Donau zu und erreicht unter der Herrschaft der Severer einen Höhepunkt.[172] Gegen 300 n. Chr. gingen die Aktivitäten im Straßenbau zurück, bevor sie in der Völkerwanderungszeit gänzlich zum Erliegen kamen. Die **spätantike Verkehrsstruktur** sollte bis weit ins Mittelalter hinein eine tragende Rolle spielen, ähnlich qualitätsvolle Straßen wie zur Römerzeit entwickelten sich in Ö. erst wieder im ausgehenden Mittelalter und in der Neuzeit (siehe 3.1 und 3.4).

Das Legionslager **Vindobona** erstreckte sich über 22 ha und ist durch intensive Bau- und Grabungstätigkeiten seit dem 19. Jh. gut erforscht.[173] *Vindobonas* Grundriss hinterließ Spuren in der **Straßenstruktur** der Inneren Stadt und bildet sich entlang von Tiefem Graben - Naglergasse - Graben - Rotenturmstraße ab; ein Hangrutsch im Nordosten des Lagers zerstörte Teile der Lagermauern und führte zu einer Abweichung von der klassischen Lager-Viereckform.[174] Mit der Errichtung eines Hafens für die **Donauflotte** erhielt Vindobona in der 2. Hälfte des 4. Jh. einen letzten Aufschwung, bevor im 5. Jh. die römischen Spuren versiegen.[175]



Abb. 12 – Die *Porta Principalis* in *Vindobona* und die Straßen der zivilen Lagervorstadt.

[171] Manfred HAINZMANN, Geschichte der Austria Romana, S. 180f.
[172] Einige Reparaturen der Severer dienten vornehmlich eher Propagandazwecken, denn die Formel *vias et pontes vetust(ate) conlapsas restit(uit)* wurde auch für oberflächliche Instandhaltungs-Maßnahmen beansprucht.
[173] Vgl. Wien Museum – Römermuseum, Legionslager Vindobona, http://www.roemermuseum.at (05.05.2017).
[174] Martin MOSSER, Die römischen Truppen in Vindobona, In: Fundort Wien 8/2005, S. 126-153. Nach einem Kurzaufenthalt der *legio XV Apollinaris* und *ala I Britannica* kam es um 100 n. Chr. zum Bau des Lagers durch die 13. und 14. Legion, bevor die 10. Legion hier ihren Stützpunkt bezog und bis in die Spätantike aushaarte.
[175] Zur Donauflotte: Ernst NEWEKLOWSKI, Die römische Donauschiffahrt, der eher von autochthonen römischen Schiffstypen ausgeht, während andere den Einsatz von Liburnen und Triremen als Flaggschiffe annehmen. Hans VIERECK, Die Römische Flotte, S. 255f. https://de.wikipedia.org/wiki/Classis_Pannonica (05.05.2017).

Vindobona hatte wie die meisten Legionslager vier **Toranlagen**. Durch den tiefen Graben floss der Ottakringerbach in die Donau - auf dieser Seite gelangte man über eine Holzbrücke und die *Porta Principalis Sinistra* ins Lager. Auch im Mittelalter führte hier eine Brücke in die Stadt, heute überspannt die „**Hohe Brücke**" der Wipplingerstraße die Stelle, hinter der die *Via Principalis* als Lagerhauptstraße zur *Porta Principalis Dextra* verlief.[176]

Beide Tore an der *Via Principalis* waren Doppeltoranlagen mit 20 m hohen **Türmen** (siehe Abb. 12). An der Ecke Naglergasse-Graben-Tuchlauben stand die *Porta Decumana* - dieser südliche Torturm wurde im Mittelalter als **Peilertor** in die Stadtmauer integriert und im 18. Jh. abgerissen; im Norden, wo ein Donauarm das Lager umfloss, stand die *Porta Praetoria*.[177] Verlängert man die nördliche Ausfallsstraße von der *Porta Praetoria* Richtung Transdanubien, kommt man nach Leopoldau, wo ein römischer **Brückenkopf** lag.[178]

Die großen **Lagerstraßen**, wie die *via principalis*, *via sagularis* und *via vallaris* waren mit einem Kanalsystem versehen, das in die Donau entwässerte. Die umlaufende Lagerstraße lag zwischen Lagermauern und -bauten und war samt Gehsteig ca. 9 m breit.[179] Rund um das Legionslager entstand eine Lagervorstadt, die sich auf knapp 100 ha erstreckte. Durch diese *Canabae Legionis* liefen mehrere **Durchzugsstraßen**, die im Bereich des späteren Schottentors sowie am **Michaelerplatz** die Limesstraße gekreuzt haben (Abb. 13).[180]

> *„Die große Bedeutung des Platzes lag immer schon in seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt. Bei der Grabung* (1990/91, Anm.) *konnte die Kreuzung der Limesstraße mit einer Straße freigelegt werden, die vom Legionslager aus nach Westen führte."*[181]



Abb. 13 - Römische Straßenkreuzung und archäologische Ausgrabung am Michaelerplatz.

[176] Martin Mosser, Porta principalis dextra, In: Wiener Forschungen zur Archäologie 4. DERS./Michaele KRONBERGER, Wien - Vindobona, In: Herwig FRIESINGER (Hrsg.), Der römische Limes in Österreich.
[177] Durch den Geländeabbruch ist von der Porta Praetoria kein Fundament erhalten. Hier dürfte ein Steilhang zu einem Donau-Altarm geführt haben, wo ein kleiner Hafen und eine Furt hinüber ins *Barbaricum* anzunehmen ist. Vgl. Wien Museum – Römermuseum, Das Legionslager Vindobona, http://www.roemermuseum.at (05.05.2017).
[178] Nach einer freundlichen Mitteilung von Martin MOSSER von der Stadtarchäologie Wien.
[179] http://www.roemermuseum.at/roemer/karte/legio.htm (05.05.2017).
[180] Karin FISCHER-AUSSERER (Hrsg.), Michaelerplatz. Im Umfeld des Lagers lebten bis zu 30.000 Menschen.
[181] Zitiert nach Die Lagervorstadt – Michaelerplatz, In: http://www.roemermuseum.at (05.05.2017).

Kaum ein **Verkehrsplatz** des Landes versinnbildlicht Kontinuität und Veränderung so wie der Michaelerplatz in Wien.[182] Hier greifen die Funktionen von römischer Kreuzung, mittelalterlichem Platz-Ensemble, neuzeitlichem Palasttor und modernem Kreisverkehr ineinander.[183] Bereits zur Römerzeit lag hier ein **Knotenpunkt**, an dem sich Werkstätten ansiedelten und Streifenhäuser mit Verkaufsläden zur Straße hin lagen, die ein wenig an die Typologie hochmittelalterlicher **Straßendörfer** erinnern. Weitere Gewerbeareale lagen am Rennweg und auf der Freyung, von wo aus die Limesstraße über die Herrengasse zum **Michaelerplatz** führte.[184]

> *„Die wichtigste römische Straße in Wien war die Limesstraße, die parallel zur Donau verlief. Ausgehend von Klosterneuburg, muß sie etwa unter der heutigen Heiligenstätter Straße auf Wiener Gebiet gestoßen sein und setzte sich unter der Währinger Straße bis zur Votivkirche fort, wo sie die canabae erreichte. Vom Schottentor verlief sie gleich der heutigen Herrengasse bis zum Michaelerplatz, wo sie in die vom südlichen Lagertor ausgehende Straße (...) einmündete; dann führte sie weiter unter der Augustinerstraße, unter Staatsoper und Künstlerhaus, überquerte und durchfurtete den Wienfluß“*[185]

beim Karlsplatz und führte weiter Richtung **Rennweg**, wo Martin Mosser 2011 eine römische Querstraße freilegen konnte. Auf dem Gelände des ehemaligen Aspanger Bahnhofs kam eine 40 m lange Römerstraße zum Vorschein (Abb. 14).[186] Diese „**antike Süd-Ost-Tangente“** verband vor etwa 1.800 Jahren den Rennweg mit der Straßenstation **Inzersdorf** und führte über das Kyknos-Heiligtum beim Arsenal zur Römerstraße an der heutigen **Triesterstraße**.[187]



Abb. 14 - Die antike Südosttangente verband wie die A23 mehrere Fernstraßen.

[182] Heike KRAUSE, Von der Straßenkreuzung zum Platz, In: Fundort Wien 10/2007, S. 4ff.
[183] Der barocke Sternplatz wurde von Fischer von Erlach geplant und im 19. Jh. schließlich realisiert. Vgl. Richard BÖSEL/Christian BENEDIK (Hrsg.), Der Michaelerplatz in Wien.
[184] http://www.roemermuseum.at, Lagervorstadt – Michaelerplatz (05.05.2017). Die Form des Straßendorfes tritt u.a. westlich von Carnuntum eindrücklich zu Tage. Franz HUMER, Katalog Nö. Landesausstellung 2011, S. 61.
[185] Reinhard POHANKA, Das römische Wien, S. 91ff.
[186] Martin MOSSER u.a., Peripherie, In: Fundort Wien 14/2011, S. 202. Bei einer gemeinsamen Begehung mit Martin Mosser Anfang 2011 ist das Foto der einspurigen Römerstraße *in situ* entstanden, wie es Abb. 14 zeigt.
[187] Ebd. Dorothea TALAA/Ingomar HERRMANN, Straßenstation, In: Fundort Wien 6/2003, S. 212-225.

Die Dimension der einspurigen **Römerstraße** war ungleich bescheidener als jene der am meisten befahrenen Straße Österreichs, doch die Parallelen des „Verkehrskonzepts" fallen auf.[188] Wo heute die **A23** als Verbindung von wichtigen Ausfallstraßen wie der Süd- und Ostautobahn 170.000 Autos pro Tag befördert, rollten in der Antike Fuhrwerke auf einer Spur zwischen Inzersdorf und Limesstraße hin und her; ein Überholen war wohl schwer. Der Fundort der **gestampften Kiesstraße** fügt sich ins Gesamtbild: In der „**Landstraße**", dem 3. Bezirk in Wien stoßen Archäologen häufig auf römische Siedlungs- und Straßenreste.
Unterhalb der Asphaltdecke des Rennwegs ruhen antike Straßenbeläge; etymologisch bedeutet **Rennweg** nichts anders als „auf der Fahrstraße".[189] Am Rennweg entwickelte sich eine römische Zivilstadt mit Wohnhäusern und Werkstätten, an deren **Straßenseiten** sich Backstuben, Einkaufsläden und Wirtshäuser einrichteten. Hier fand man den ältesten „Würstelstand" Wiens, wie mehrere Aschengruben für Grillroste und Bratspieße zeigen.[190]

Im **Dunkelsteiner Wald** sind an mehreren Stellen Altstraßen deutlich im Gelände zu erkennen. Eine teils gut erhaltene Geleisstraße führt über die „Steinplatte" bei **Mauternbach**, in deren Umgebung der Ort Steinaweg und die Flur „Hoher Weg" liegt. Sie dürfte kaiserzeitlichen Ursprungs sein, erlebte im Mittelalter Veränderungen und diente bis Mitte des 19. Jh. als wichtige Verbindung zwischen Unterbergen und Mauternbach.[191] Im Windstallgraben liegt eine **kaiserzeitliche Straße**, die teils mittels Stützmauer eingefasst ist; weitere **Altstraßen** finden sich in der Flur „zu den sieben Gräbern" sowie südlich von Mauternbach (Abb. 11).
Zu den besterhaltenen nö. Altstraßen gehört der so genannte „Römerweg" im **Kupfertal** bei Bacharnsdorf (Abb. 15), der Felsdurchbrüche, Pflasterung und Geleisrillen aufweist. Ist er kaiserzeitlich oder, wie neuere Forschungen annehmen relativchronologisch früher anzusetzen, da der gewundenen **Straßenverlauf** und das Durchschneiden bestehender Parzellen eher eine mittelalterlich-neuzeitliche Datierung plausibel mache?[192] Fraglich bleibt, wer abseits von Siedlungen im **Hinterland** einen derartigen Aufwand betrieben hätte. Trotz offener Punkte habe ich mit Reinhard Hübl das Römische Straßennetz in Karte 1 zusammengefasst.

---

[188] Die Tangente zwischen dem Verkehrsknoten Inzersdorf und Favoriten sowie dem Knoten Kaisermühlen und dem Prater wurde 1970 eröffnet und ist die wichtigste Stadtquerung Wiens.
[189] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, R 204.
[190] http://www.roemermuseum.at (02.02.2017). Sylvia SAKL-OBERTHALER, Untersuchungen zur Limesstraße in Wien – Simmering, In: Fundort Wien 2/1999, S. 110-127.
[191] Julius JOPPICH/Franz KAINZ, Altstraßenforschung im Dunkelsteinerwald, In: UH NF 40 (1969), S. 92 ff. Julia KLAMMER, Altwegestrukturen, S. 91f. und 197ff. Zu den archäologischen Untersuchungen der „Steinplatte" siehe Gustav MELZER, Mauternbach, In FÖ 20 (1982), S. 508 f. Vgl. Josef STERN, Römerräder in Rätien und Noricum sowie Sterns Karte (Abb. 10). Ob es bei Lanzing eine Römerbrücke gab und wo die Limesstraße zu trassieren ist bleibt in der Forschung weiterhin umstritten. Vgl. Thomas KÜHTREIBER, Ein spätmittelalterlicher Steigbügel, In: FS FELGENHAUER-SCHMIEDT (2003), S. 215ff.
[192] Julia KLAMMER, Altwegestruktur, S. 78f., 97f. und 202f.



Abb. 15 - Geleisstraße und Pflaster am „Römerweg“ im Kupfertal (Dunkelsteiner Wald).

Westlich des spätantiken Burgus von Bacharnsdorf schließt der *burgus* von St. Lorenz und der Wachturm von **Rossatz**-Windstallgraben an der B 33 an, bevor man in *Favianis* (Mautern) das erste römische Kastell östlich der Wachau erreichte.[193] **Mautern** kontrollierte einen wichtigen Übergang und rückt in der *Vita Severini* ins Licht (siehe 1.3.1). Die Fuldaer Annalen erwähnen die *Civitas Mutarensis*, die Stadt der Mauteintreiber wie auch das **Raffelstettener Zollweistum** (siehe 3.2.2). Die **Überfahrt** zwischen Mautern und Stein (Förthof) war während des Mittelalters eine der wichtigsten Donauquerungen des Landes (siehe 3.1.1 bzw. Karte 4).

Östlich von Mautern lag **Tulln** (*Comagena*), wo man bei Bauarbeiten einen runden **Meilenstein** mit der Inschrift *a Cetio Milia Passuum XXIII* - nach St. Pölten 23 Meilen - fand. Diese Angabe passt exakt zum Fundort (Abb. 16 links). Die Forschung stellt diesen Meilenstein in die Regierungszeit von Maximinus Thrax und datiert ihn auf 235/39 n. Chr.[194]
In situ steht das Milliarium von **Nitzing**; es ragt an der Straße von Tulln nach Königsstetten aus dem Boden und wurde 217/18 gesetzt (Abb. 16 rechts). Der Nitzinger Meilenstein stammt aus der Zeit Kaiser Macrinus und markiert eine Reichsstraße, über die der Postverkehr lief; die Inschrift lautet *XXVI m(ille) p(assum) a cetio* - noch 26 Meilen bis St. Pölten![195]
Bei **Gemeinlebarn** entdeckte man zwei Meilensteine: einen ebenfalls von 217/18, den anderen von 313 (Kaiser Licinius). Weitere Milliaria sind bei **Rust** im Tullnerfeld und bei Miesting (?) bekannt, wo eine Römerstraße bei Kapelln die Perschling querte. Im Wienerwald liegt **Scheiblingstein** samt vermeintlichen Meilenstein an einer Abkürzung nach *Vindobona*.[196]

[193] Manfred KANDLER/Hermann VETTERS (Hrsg.), Der römische Limes.
[194] Ebd., S. 159f. Hannsjörg UBL, Meilensteine und die norische Limesstraße, In: FÖ 37 (1998), S. 183ff. Herwig FRIESINGER/Fritz KRINZINGER, Limes in Österreich, S. 230.
[195] Gerhard WINKLER, Straßen und Meilensteine in Noricum, Siehe auch: CIL 17-04-01.
[196] Der Scheiblingstein trägt keine Inschrift - anepigraphische Meilensteine sind in den Provinzen üblich (Dalmatien, Levante). Eine interaktiven Straßen-Karten bietet Johan ÅHLFELDT, Digital Atlas of the Roman Empire: http://imperium.ahlfeldt.se (13.03.2017). Im nö. Abschnitt fehlt derzeit noch die Route über den Scheiblingstein.



Abb. 16 - Goldener Meilenstein in Rom bzw. norische Meilensteine aus Tulln und bei Nitzing.

Die oben genannten Meilensteine sind Teil der **norischen Limesstraße** und ihrer Nebenwege. Eine **Reichsstraße** erster Ordnung verband *Lauricaum* mit *Carnuntum* und führte im Tullner Feld von Gugging über St. Andrä nach Zeiselmauer; sie verlief über den Nitzinger Meilenstein nach Michelhausen und durchs Perschlingtal nach *Cetium*/St. Pölten (siehe Karte 1).[197]

Im Wienerwald verlief die Provinzialgrenze zwischen Norikum und Pannonien. Eine gute Übersicht über die Meilensteine in **Oberpannonien** bietet Ekkehard Weber.[198] Aus Wien und Umgebung sind römische Meilensteine aus Klosterneuburg, Schwechat, Vösendorf, Inzersdorf, St. Marx sowie vom Wienfluss (Gumpendorfer Straße 39) im 6. Bezirk bekannt.[199]

In **Klosterneuburg** standen zwei Meilensteine mit Ausrichtung auf Vindobona hin; einer ist Philippus Arabs (244-249) zuzurechnen, der in Syrien geboren wurde, der andere Kaiser Decius (249-251).[200] Interessant sind die Fund-Konzentrationen bei Schwechat und Inzersdorf. Aus **Schwechat** liegen sechs Meilensteine vor, die man alle Mitte des 2. bis Mitte des 3. Jh. setzte.[201] Die Schwechater Meilensteine geben die Entfernung *a Kar(nunto) m(ilia) p(assuum) XXI* an; mehrere Milliaria tragen die Formel *vias et pontes vetust(ate) conlapsas restit(uit)*. Die Steine aus **Inzersdorf** stammen wie die Schwechater aus den Jahren 143, 201, 249, 253 sowie 259 und tragen die Inschrift *a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) IIII* (siehe Karte 1).[202]

In Inzersdorf befand sich eine römische **Straßenstation**, die durch den Fund der römischen Südosttangente in ein neues Licht rückt, führte doch eine Querverbindung von der südlichen

[197] Hannsjörg UBL, Meilensteine und die norische Limesstraße. In: FÖ 37, S. 183–188.
[198] Ekkehard WEBER, Meilensteine aus dem österreichischen Pannonien, In: JÖAI 49, S. 121-145.
[199] Herzlichen Dank an Martin MOSSER von der Stadtarchäologie Wien, der mir seine Datenbank bereitstellte.
[200] CIL III/2 5752 und 5753. Diese Steine wurden nach Klosterneuburg verschleppt und standen wohl bei Heiligen-stadt oder auf der Hohen Warte. Der St. Marxer Stein trägt die Sig. CIL III 4647
[201] CIL III/1 4641, 4642, 4643, 4644, 4645 und 4646. Siehe auch: Ekkehard WEBER, In: JÖAI 49, S. 129ff. Sie werden auf die Jahre 143, 201, 236/38, 239/40, 249 und 256/58 datiert.
[202] CIL III/1 4649, 4650, 4651, 4652 und 4653. Nach Wilhelm KUBITSCHEK, Xenia Austriaca I, S. 57 sind sie den Kaisern Antonius Pius, Septimus Severus, Philippus Arabs/Decius und Valerian zu zurechnen.

Einzugsstraße über das Arsenal zur östlichen **Limesstraße am Rennweg**. Unweit der „antiken Tangente", an der Ostgrenze der Zivilstadt, stand der Meilenstein von St. Marx (CIL III 4647). Weitere Meilensteine liegen aus Vösendorf und von der Gumpendorfer Straße Nr. 39 vor.[203] Insgesamt weist der Befund der **norisch-pannonischen Meilensteine** einige Exemplare für das 2. Jh. und einen deutlichen Überhang an Bauvorhaben im 3. Jh. aus. Ähnlich stellt sich das Bild in Oö. dar, wo die epigraphischen Meilensteine alle ins 3. Jh. zu stellen sind.[204]

Anhand der Meilensteine wird das **Straßenbauprogramm** der Severer an Bernstein- und Limesstraße sowie an den Alpenpässen deutlich. Gerade Septimus Severus und Caracalla ließen hier Wege renovieren und neue Meilensteine setzen.[205] Dies mag mit der regionalen Machtbasis der Severer, einer Propagandawirkung und den unruhiger werdenden Zeiten an der Donau zusammenhängen. Die meisten Straßen bestanden im norisch-pannonischen Raum aus **gestampften Kiesbelägen** (*via strata*) wie sie nördlich der Alpen gängig waren.[206]

Da die Bestattung von Toten innerhalb der Siedlungen verboten war, erstreckten sich die Gräber(felder) außerhalb der Siedlungen entlang der **Ausfallstraßen**. Im städtischen Bereich errichteten hohe Persönlichkeiten bei den Stadttoren Monumente; meist ließ schon der Prunk des Grabes auf den Stand des Verstorbenen schließen. Herausragende Beispiele sind das Grab des Bäckers Eurysaces an der *Porta Maggiore* in Rom, die Pyramide des Gaius Cestius an der *Porta San Paolo* oder das Grab der Priscilla an der *Via Appia Antica*.[207]

In den Provinzen gab sich der posthume Repräsentationsbau meist bescheidener, aber auch hier ließen Beamte, Militärs und reiche Bürger Gräber entlang der **Fernstraßen** bauen. Eine Eigenheit stellt der **norisch-pannonische Grabhügel** dar, der im südostnorischen und westpannonischen Raum anzutreffen ist.[208] Die einfachste Grabform ist die Stele, aufwendiger sind Grab-Altäre, luxuriös ist die Bauform der *Aedicula*, die aus Sockel samt Obergeschoß mit Säulen, Reliefs und Skulpturen bestand. Wie eine **Provinzial-Gräberstraße** mit Farbstelen aussah, vermittelt eine Rekonstruktion der südlichen Straße vor Carnuntum (Abb. 17).[209]

---

[203] CIL III 4648 und 11344. Der Meilenstein auf der Gumpendorfer Straße stand an der Ecke Stiegengasse beim heutigen Kolpinghaus - der Straßenverlauf führte an der Wien entlang nach Mauer.

[204] Gerhard WINKLER, Römische Meilensteine in Oberösterreich. Insgesamt sind ein Dutzend römische Meilensteine in Oö. bekannt (http://www.ooegeschichte.at/uploads/media/meilensteine.pdf 05.05.2017). Bedeutende Meilensteine werden Septimus Severus (201) in Vöcklabruck und -markt (Ausrichtung nach *Iuvavum*), Caracalla (212) in Engelhartszell (Ausrichtung nach *Boiodurum*) und Maximinus Thrax (236) bei *Ovilava* zugerechnet.

[205] Verena GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 249.

[206] Lediglich im Lagerbereich treten in Nö. und Wien vereinzelt Pflasterungen auf. Problematisch ist, dass weit weniger als 1% der vermuteten Römerstraßen in Ostösterr. archäologisch fassbar bzw. untersucht sind.

[207] Vgl. Heinz-Joachim FISCHER, Rom. Ivana DELLA PORTELLA (Hrsg.), Via Appia. Aufgrund des Reichtums an Gräbern und Denkmälern wird die Via Appia auch „das längste Museum der Welt" genannt.

[208] Gabrielle KREMER, Die norisch-pannonischen Grabbauten In: Andreas SCHMIDT-COLINET (Hrsg.), Lokale Identitäten, S. 147-159.

[209] Zu den Arbeiten von 7reasons siehe: http://www.7reasons.net sowie http://www.limes.co.at (05.05.2017)



Abb. 17 - Rekonstruktion der Gräberstraße vor Carnuntum - Grabsteine aus Isernia & Carnuntum.

Die Bestattung entlang der **Ausfallstraßen** hatte den Vorteil, dass der Verkehr an den Verstorbenen vorbei lief und eine gewisse *memoria* sicherte. Die **Straßengräber** waren am teuersten und zogen sich südwestlich vor Carnuntum 3 km Richtung Bruck/Leitha.[210]

Den **Grabstein** *Titus Calidius Severus* fand man beim heutigen Kreisverkehr vor der Donaubrücke B 49 **Bernsteinstraße** in Dt.-Altenburg (Abb. 17 rechts). Titus durchlief eine Militärlaufbahn, stieg vom Reiter zum Unteroffizier und Hauptmann (*centurio*) der 15. Legion auf.[211] Das obige Bild zeigt die Ausrüstung eines Centurio mit Schuppenpanzer, Stab (*vitis*), Helm (*cassis*) und Beinschienen (*ocreae*). Darunter hält sein Reitknecht das **gesattelte Pferd** am Zügel. Für die Stele verwendeten die Handwerker Kalkstein aus dem Leithagebirge; Armen-Gräber waren teils aus Holz gefertigt und Brandbestattungen nicht unüblich.[212]

Der Grabstein des *Lucius Calidus Eroticus* (Abb. 17 links) stammt aus Isernia (Mittelitalien) und trägt eine witzige Inschrift. Lucius steht vor seinem Pferd und rechnet mit der **Wirtin** einer **Herberge** ab. Sie fordert: „Ein Krug Wein, Brot: 1 As.“ - „Gut, in Ordnung!“ - „Ein Mädchen: 8 As!“ - „Auch das geht in Ordnung.“ - „Heu für das: 2 As!“ - „Dieses verdammte Maultier bringt mich noch um!“[213] Vielen **römischen Tavernen** eilte wie den mittelalterlichen ein schlechter Ruf voraus: zwielichtige Gäste, schmutzige und überteuerte Spelunken teils mit Bordellbetrieb sowie Diebstähle und Raufhändel plagten die Reisenden (siehe 3.1.3).[214] Wie das **Straßen-** litt das **Herbergswesen** unter der einsetzenden Völkerwanderung.

---

[210] Franz HUMER, Zeitreise, In: Römerland Carnuntum, S. 43f. Henner von HESBERG/Paul ZANKER (Hrsg.), Römische Gräberstraßen. Zum Fundort lupa: http://www.ubi-erat-lupa.org/monument.php?id=80 (05.05.2017).

[211] CIL III 11213. Wilfried SEIPEL, Antikensammlung, S. 220f. Der Grabsteine ist im Naturhistorischen Museum in Wien zu sehen. Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Titus_Calidius_Severus (05.05.2017).

[212] Ebd. Der Leithakalk der Stele stammt aus dem Kaisersteinbruch, der im Gegensatz zum Margarethener Stein als harter ungarischer Stein bekannt wurde. In Carnuntum fand man auch *tumuli* mit Ringmauern und Erdwerken.

[213] CIL IX 2689. Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums, S. 97.

[214] Vermögende Römer zogen mit Dienern durchs Land und schlugen ihre Zeltlager am Straßenrand auf. Wer konnte, versuchte bei Bekannten unterzukommen. Die Zahl der Herbergen im Reich mag in die Zehntausende gegangen sein, in den Donauprovinzen waren wohl nur die Hauptstraßen mit ausreichend Stationen bestückt.

1.3 VÖLKERWANDERUNG

1.3.1 Severin kommt nach Noricum

„Zur Zeit, als der Hunnenkönig Attila starb, herrschten in beiden Teilen Pannoniens und den übrigen an die Donau grenzenden Gebieten unsichere Verhältnisse. Damals kam (...) Severinus aus dem Osten in das Grenzgebiet zwischen Ufer-Noricum und Pannonien und hielt sich in einer kleinen Stadt auf, die Asturis heißt.“[215]

Bevor ich mich der Vita Severini zuwende, möchte ich kurz auf die **Mobilität der Völkerwanderungszeit** eingehen. Populärwissenschaftliche Dokumentationen zeichnen ein Bild von Menschen, die ihr Hab und Gut auf **Ochsenkarren** packten und sich zu monatelangen mühsamen Fußmärschen aufmachten, ohne ein Ziel zu haben. Wind, Wetter und Feinden ausgesetzt, führten die Anführer auf ihren Pferden den Tross an; dahinter folgte das Volk.[216]
Sahen so die Wanderungen der **Stämme** (*gentes*) aus? Wie schildern Quellen die Migration der Völkerwanderung? Und welche Mobilitätsaspekte überliefert die Vita Severini?

Grundsätzlich folgten die **Tracks der Auswanderer** den Flüssen und Handelspfaden und mieden feindliche Gebiet. Logistisch war der ständige **Ortswechsel** schwierig, galt es doch tausende Menschen mit Lebensmitteln und Schlafplätzen zu versorgen, wobei harte Winter und verlorene Schlachten den Untergang des gesamten Tracks bedeuten konnten.
Die Größe der **Kolonnen** fluktuierte und die Herkunft war sekundär, denn das germ. Wort „Volk“ steht für „einen **Kriegshaufen** der folgt“, und je länger die *gentes* unterwegs waren, desto mehr Menschen folgten.[217] Während der Völkerwanderung entstand durch eine Vermischung von römischer Schirrung und gentilen Einflüssen eine neue Zugmethode: das **Nackenjoch**.[218] Das Nackenjoch ermöglichte den Zug von großen und schweren Wagen, der Transport wurde effektiver und Quellen berichten über erste **Wagenburgen**:

„a countless mass of the barbarians had arranged their numerous wagons in the form of a circle, and as if enclosed in a space between city-walls, “[219]

---

[215] EUGIPPIUS, Das Leben des Heiligen Severin, S. 29, Cap. 1.
[216] Peter ARENS, Sturm über Europa. Zitiert nach der gleichnamigen ZDF Reihe, Teil 1 Kimbern und Teutonen, D 2002. Eine weitere Assoziation transportieren historische Atlanten mit ihren bunten Farbpfeile, die die Wanderungen der Völker quer durch Europa darstellen. Vgl. Walter POHL, Die Völkerwanderung, S. 23f.
[217] DUDEN 7, Herkunftswörterbuch, S. 902. Menschen einer *gens* konnten auf ihre Zugehörigkeit stolz sein oder Voruteile gegen fremde in sich tragen, aber ethnische Identität waren für sie weniger prägend als für die neuzeitlichen Nationen. Walter POHL, Völkerwanderung, S. 222.
[218] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 70. Später wird über die Steppenvölker u.a. der Steigbügel und das Hufeisen nach Europa finden, die beide aus der mittelalterlichen Reisekultur nicht wegzudenken sind (siehe 2.1.1).[218]
[219] heißt es bei AMMIAN, Res Gestae XXXI, Cap. 7, 5ff. (...) *their wagon city (as they themselves call it).*

Schon um 110 v. Chr. verließen die **germanischen Stämme** der Ambronen, Kimbern und Teutonen ihre **Siedlungsräume** in Nordeuropa und zogen auf der Suche nach neuen Lebensräumen Richtung Süden. Ihre Tracks wanderten durch die Gebiete der keltischen Boier und Skordisker, bevor sie von den Römern bei Noreia in Kärnten besiegten wurden und über den **Donauraum** Richtung Gallien vorstießen.[220] Über die Züge dieser *gentes* berichtet Diodor:

> *„Es wälzte sich eine ungeheure Masse heran. Hunderttausende Kimbern und Teutonen mit Waffen waren auf dem Marsch; Scharen von Kindern und Weibern schleppten sie mit sich. Sie waren auf der Suche nach Land, das sie ernähren könnte.“*[221]

Erst nachdem sich die **Kimbern-** und **Teutonenzüge** trennten, gelangen den Römern Siege über die einzelnen Marschsäulen. Danach verliert sich die Spur dieser Stämme, die in rund zwanzig Jahren gut 7.000 km zurückgelegt hatten. Die vermeintlichen „Wirtschaftsflüchtlinge“ bildeten die **Vorhut** für die später in ganz Europa einsetzende Völkerwanderung.[222]
Eine wichtige spätantike Quelle ist die *Res Gestae* des Ammianus Marcellinus. Ammian überliefert in seinem 31. Buch den Einbruch der **Hunnen** nach Europa, die Flucht der **Goten** über die Donau, ihre Aufnahme ins Römische Reich sowie die Schlacht von Adrianopel.[223] Inseln in **Grenzflüssen** galten als neutrale Plätze, weshalb ein Treffen zwischen Westgoten (Adanarich) und Römern (Valens) 369 auf einer Donauinsel stattfand. Die Verhandlungen endeten mit einem Friedensabkommen (*pax et amicia*), das nur kurz währte. Die Goten übersetzten nach der Erlaubnis von Kaiser Valens die untere **Donau** und nahmen dabei Schaden:

> *„they were ferried over for some nights and days embarked by companies in boats, on rafts, and in hollowed tree-trunks; and because the river is by far the most dangerous of all and was then swollen by frequent rains, some who, because of the great crowd, struggled against the force of the waves and tried to swim were drowned.“*[224]

Es seien viele gewesen, die auf dem Weg nach **Thrakien** in der Donau ertranken. Mit dem Auftauchen der Hunnen sollte der vorläufige Friede bald in die Brüche gehen.

---

[220] *Noreia* wird u.a. bei Caesar, Strabo und Plinius erwähnt, die Lage der Siedlung ist umstritten. Vgl. CAESAR, De Bello Gallico I, 5. STRABO, Liber V, 214. PLINIUS der Älteren, Historia Naturalis III, 19,131.
[221] Zitiert nach der ZDF-Doku Sturm über Europa, Der große Track https://www.zdf.de/dokumentation/terra-x/der-grosse-treck-100.html (05.05.2017). Nach DIODOR, Liber V, Cap. 32.
[222] Bruno BLECKMANN, Die Germanen, S. 163. AMMIAN, Res Gestae XXXI, cap 5,12. *The Teutones with the Cimbri, coming from unknown parts of the ocean, suddenly overflowed Italy, but after inflicting enormous disasters on our country, in the final battles they were overcome by our great generals, and being destroyed root and branch,* (...).
[223] AMMIAN, Res Gestae, Liber XXXI.
[224] Ebd. cap. 4, 5. *navibus ratibusque et cavatis arborum alveis;* zu den Wasserfahrzeugen siehe auch XIV 2, 10 cavatis arborum truncis.



Abb. 18 - Reenactmant-Szenen aus der Reihe „Die Völkerwanderung - Sturm über Europa“.

Die **Hunnen** unterwarfen im Schwarzmeerraum Alanen und Ostgoten und begannen die Westgoten vor sich herzutreiben, die über die Donau ins Römische Reich flohen.[225] Kaiser Valens zog 378 n. Chr. mit rund 30.000 Mann gegen eine mächtige **Wagenburg der Goten** und erlitt eine verheerende Niederlage, die das Römische Reich weiter destabilisierte.[226] Dieses Ereignis läutete die **Völkerwanderung** endgültig ein, die von umher ziehenden und nach neuem Land suchenden *gentes* geprägt war. Seneca schreibt über die Lebensweise der Goten:

> *Sie haben keine Häuser und keine Wohnungen außer denen, die ihnen die Müdigkeit für einen Tag aufstellt. (...) Kinder, Frauen und vom Alter geschwächte Frauen schleppten sie mit sich. Nach langer Irrfahrt ließen sich einige dort nieder, wo der Mangel an Mitteln sie hinversetzte; andere blieben erschöpft am nächst besten Ort zurück.*[227]

Über die Gründe der **Migration** berichtet Seneca, dass nicht alle denselben Grund hatten

> *„ihre alte Heimat zu verlassen und eine neue zu suchen. Die einen, (...) , trieb die Zerstörung ihrer Wohnstätten in fremde Länder; andere verdrängte der innenpolitische Streit, dritte zwang das übermäßige Bevölkerungswachstum weg, damit die Ressourcen entlastet wurden; wieder andere verjagte die Pest oder häufige Erdbeben oder unerträgliche Mißstände des armseligen Bodens; manche lockte die Kunde von einem fruchtbaren und hochgepriesenen Landstrich fort. Den einen führte dieser, den anderen jener Grund aus seiner Heimat. Eines jedenfalls ist offenkundig: Ein Verbleiben am Ort der Geburt gab es nicht. Dauernder Wechsel gehört eben zum Menschengeschlecht.“*[228]

---

[225] Vier Jahrzehnte waren die Ost- und Westgoten unterwegs, zeitgleich wanderten andere *gentes.* Walter POHL, Die Völkerwanderung, S. 28ff. Im 3. und 4. Jh. werden immer wieder Barbaren als Siedler aufgenommen und Versuche unternommen, Verbände von jenseits des Reichs zu integrieren. Vgl. Herwig WOLFRAM, Die Goten.

[226] Klaus ROSEN, Die Völkerwanderung, S. 7ff. Zu den Wagenburgen: CLAUDIAN, In Rufinum I, Cap. 67 *They then built an impregnable fortification with a double moat, planted stakes two deep at intervals along its summit and set wagons rigged with ox-hide all round like a wall.*

[227] SENECA der Ältere, Traktat VII, 3ff. ZDF-Doku Sturm über Europa, Teil 2 Varusschlacht und Gotensaga.

[228] Zitiert nach Klaus ROSEN, Die Völkerwanderung, S. 23.

Um 400 n. Chr. flüchteten die Vandalen vor den Hunnen Richtung Westen und durchquerten dabei das Donautal. Gerade der **Vandalenzug** zeigt, welche Entfernungen die *gentes* überwanden. Als sie mit geschätzten 80.000 Menschen bei Gibraltar nach Afrika übersetzten, legten sie in einem einzigen Jahr über **1.200 km** zurück.[229] Ihr Zug bestand aus germanischen Splittergruppen, die von Schiffen und einem **riesigen Tross** begleitet wurden.
Rom erkannte, dass die Vandalen nicht mehr zu vertreiben waren und bot Geiserich Teile der afrikanischen Provinzen „zum Bewohnen" an.[230] Aber nicht nur mit den Vandalen hatten die Römer ihre liebe Not, Anfang des 5. Jh. wagten sich die **Westgoten** immer tiefer ins römische Kernland vor und eroberten sogar Rom. Danach siedelte man die Westgoten als *hospites* in Südfrankreich an, und wie andere Gäste sollten auch sie vor Ort bleiben.
Vier Jahrzehnte später kommt es bei Tours zu einer der größten Schlachten der Völkerwanderungszeit.[231] Auf den **Katalaunischen Feldern** kämpften Hunnen gegen Römer, Ostgoten gegen Westgoten, Franken gegen Franken - Attila verlor erstmals und die rund 80 jährige Vorherrschaft der Hunnen in Europa wurde brüchiger. Vor und nach dieser großen Schlacht zogen die Hunnen durch Noricum. Ammian zeichnete in seiner *Res Gestae* ein wildes und verrohtes Bild der Hunnen und strich ihre **nomadische Lebensweise** hervor, die im Kapitel „Reitervölker und Awarenzüge" ins Blickfeld rücken wird (siehe 2.1.1):

> *„Keiner von ihnen pflügt je. Ohne feste Wohnsitze, ohne Heim, Gesetze oder Ritus streifen sie umher, stets Flüchtlingen gleich, begleitet von den Wägen, in denen sie leben."*[232]

Durch den Druck der vorrückenden Hunnen verließen Ost- und Westgoten alsbald das Donaugebiet. Der **Ostgotenkönig** Theoderich weitete sein Reich bis ins römische Kernland aus; sein Aufstieg spiegelt sich nicht zuletzt in seinem berühmten Mausoleum bei Ravenna wider.[233] Letztlich verschwindet das **völkerwanderungszeitliche Reich** der Ostgoten ebenso wie jenes der Burgunder, Sueben, Vandalen und Langobarden, die allesamt zwischen dem 6. und 8. Jh. grundlegende Veränderungen durchmachten oder zusammenbrachen.[234]

---

[229] Ebd. S. 69f.
[230] Ebd. S. 74.
[231] Gerhard WIRTH, Katalaunische Felder, In: Lex. MA V, Sp. 1058f.
[232] AMMIAN berichtet über die „Camper der Völkerwanderung" in Cap. 2,10. *„(...) in wagons their wives weave for them their hideous garments, in wagons they cohabit with their husbands, (...) None of their offspring, when asked, can tell you where he comes from, since he was conceived in one place, born far from there, and brought up still farther away.* Cap. 2,18. *For they have no huts and care nothing for using the plowshare, but they live ... and dwell in wagons, which they cover with rounded canopies of bark and drive over the boundless wastes. And when they come to a place rich in grass, they place their carts in a circle and feed like wild beasts. (...) wagons form their permanent dwellings, and wherever they come, that place they look upon as their natural home."*
[233] Klaus ROSEN, Völkerwanderung, S. 80ff.
[234] Walter POHL, Völkerwanderung, S. 213f.

In der *Vita Severini* kommt zum Ausdruck, dass gerade das **Donautal** in der 2. Hälfte des 5. Jh. eine Leitlinie für Wanderungen und Züge verschiedener Stämme war. Nach der Implosion des Hunnenreichs trat der Hl. Severin an der oberen Donau ins Licht der Geschichte. Sein Biograf **Eugippius** hat eine Heiligenvita hinterlassen, die trotz ihrer hagiographischen Intentionen Einblicke in die quellenarme Zeit der Völkerwanderung gewährt.[235]

Das erste Auftreten des **Hl. Severin** ist nach 453 n. Chr. fassbar. Er soll aus dem Osten nach **Ufernoricum** gekommen sein und wirkte in den von arianischen Rugiern bedrängten *oppida* an der Donau.[236] Ein Brief Eugippius beschreibt Severin als von „**lateinischer Abkunft**" (*hominem omnino Latinum*) - stammte er aus Italien ab oder war er ein Afrikaner, wie Randbemerkungen in Abschriften vermuten lassen? Im Brief heißt es, dass er sich

> *„in eine Wüste des Morgenlandes zurückgezogen hat und nachher von dort in die Städte des Ufernoricums, welche Oberpannonien benachbart waren und durch häufige Einfälle der Barbaren schwer bedrängt wurden, auf Gottes Geheiß gekommen ist."*[237]

Severin habe einige Städte des Morgenlandes nennen können und angedeutet, dass er „den Gefahren einer unendlich **langen Reise** wunderbar entgangen" sei, als er an die Donau kam.[238] Hatte Severin ein hohes Amt inne? Pflegte er als *ilustrissimus vir* Kontakte zum Kaiser? Sandte man ihn nach dem Ende des Hunnenreichs an die Donau um die **Provinzen** zu reorganisieren? Oder fühlte sich der „Heilige" selbst berufen in die Region zu kommen, wie es seine Vita berichtet? Manche Fragen zu Severin lassen sich kaum beantworten.

Es scheint, als ob die Vita Severins Vorleben bewusst übergehe, weshalb Walter Goffart Severin als „**the hero from nowhere**" titulierte, der als „the saint of an exodus" gewirkt habe. Dennoch leite uns Eugippius „with a sure hand through the towns and populations along the Danube.[239] **Severins Aktionsradius** reicht von der oberen Donau bis ins Wr. Becken und vom Weinviertel bis nach Kuchl in die Alpentäler an der Salzach. Sein Einfluss in der Region stützte sich auf seine persönliche Integrität; voraussehend habe er den Verlust Ufernoricums und die **Absiedlung** der Bevölkerung *ad romanam provinciam* angekündigt.[240]

Generell offenbart die Vita Severini das ambivalente Verhältnis zwischen Römern und Barbaren. Einerseits lebten die **Provinzialen** in Angst vor Übergriffen und Plünderungen,

---

[235] Vgl. Dietmar STRAUB (Hrsg.): Severin – zwischen Römerzeit und Völkerwanderung.
[236] Dieter von der NAHMER, Severin von Noricum, In: Lex MA VII, Sp. 1806.
[237] Brief des Eugippius an Paschasius, In: EUGIPPIUS, Leben des Heiligen Severin, S. 25.
[238] *Vita Severini*, In: MGH SS rer. Germ. 26, S. 5. *itineris inmensi pericula se mirabiliter transisse significans.*
[239] Walter GOFFART, Does the Vita S. Severini have an underside? In: Eugippius und Severin. S. 34f.
[240] Maximilian DIESENBERGER, Topografie und Gemeinschaft, In: Eugippius und Severin. S. 77ff.

andererseits besuchten Römer wie Germanen den wöchentlichen **Markt in Favianis** und hielten die transdanubischen Handelsbeziehungen trotz Unsicherheit aufrecht.[241] Eugippius geht mehrmals auf die **Gefahren des Reisens** ein, seien es Schnee, Eis und Kälte in den Alpen oder Räuberbanden und Überfälle, die mitunter tödlich endeten (siehe unten).
Am Beginn der Vita lässt sich **Severin** in *Asturis* (Zwentendorf) nieder, verlässt den Ort aber bald Richtung *Comagena* (Tulln).[242] In Tulln lebten laut Eugippius Barbaren, die ein Bündnis mit Rom geschlossen hatten, weshalb die Stadt streng bewacht sei und man „eine Erlaubnis zum **Eingehen** und **Ausgehen**" benötige. Hier ereilt Severin ein Ruf aus *Favianis* (Mautern), das unter einer großen Hungersnot litt. Wenig später erscheinen zahlreiche

> *„mit Waren voll beladene Schiffe, welche viele Tage in dem dicken Eise des Inns festgelegen hatten; da auf Gottes Geheiß plötzlich Tauwetter eingetreten war, brachten sie den Hungerleidenden Lebensmittel in Fülle."*[243]

Der **Inn** galt wie die **Donau** als Grenze und floss als **Verkehrsader** durchs Land. Die Provinz *Noricum* war in der Spätantike auf Lebensmittelimporte angewiesen - in diesem Kontext sind die **Schiffslieferungen** für Mautern zu sehen. Jahreszeiten, Wetter und Eis galten als höhere Gewalt und werden mit Gott assoziiert, den Severin günstig gestimmt habe. Zur selben Zeit

> *„schleppten auf einem unerwarteten Plünderungszug räuberische Barbaren alles, was sie außerhalb der Mauern an Menschen und Vieh fanden, als Beute mit sich fort."*[244]

Severin fordert Unterstützung beim Tribun von **Mautern** an und lässt die Räuber verfolgen, die „beim zweiten Meilenstein an einem Bach namens *Tiguntia*" lagerten. Danach habe sich der Heilige an abgelegene Orte zurückgezogen, die „bei den Weinbergen" (*ad Vineas*) bzw. *Burgum* heißen und eine **Meile** von Favians entfernt sind. Severin sei immer barfuß gegangen. Als Beweis, wie kalt es in Norikum werden konnte, dient Eugippius die Donau, die durch grimmigen Frost oft so fest zufror, dass **Lastwagen** (*plaustra*) eine sichere Überfahrt fanden.[245]
Severin pflegte Kontakte zu den am linksseitigen Donauufer lebenden Rugiern und sagte ihnen den baldigen **Abzug der Goten** aus dem Donauraum voraus.[246] Der Text berichtet von einem

[241] Verena GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 341.
[242] EUGIPPIUS, Leben des Heiligen Severin, S. 29f. Kap. 1.
[243] Ebd. S. 32, Kap. 3. Die Schiffe seien nur durch die Bitten des Knechtes Gottes angelangt.
[244] Ebd. S. 33, Kap. 4.
[245] Ebd. S. 34f. Durch die Verästelung und das langsamere Fließen mag die Donau in strengen Winter zugefroren sein. *Vita Severini*, In: MGH SS rer. Germ. 26, S. 16 *ut etiam plaustris solidum transitum subministret.* Kapitel 15 erwähnt, dass die Donau häufig austrat und Überschwemmungen verursachte.
[246] Ebd. S. 37, Kap. 5. Theoderich wurde um 451/56 in Pannonien geboren; nach 470 räumten die Ostgoten ihre

Wochenmarkt, „auf dem sich viel Volk“ einfand, von Römern, die über die Donau verschleppt wurden und von Giso, der Gattin des Rugierkönigs Feva, die befahl, dass ihr „einige Leute über die Donau gebracht würden, um sie zu der elendsten Knechtsarbeit zu verdammen.“[247]

Eugippius beschreibt mehrere **Donauquerungen**: Einmal warnt der Gottesmann den Rugierkönig, „Hüte dich, den Fluß zu überschreiten,“ ein anderes Mal beauftragt Severin einen Mann „über die Donau zu setzen“ und auf den „**Markt der Barbaren**“ zu gehen.[248] In der folgenden Szene eilt Severin selbst „über die Fluten der Donau“, weil Barbaren seinen Küster dorthin verschleppt hatten.[249] Im Mittelalter entwickelte sich zwischen Mautern und Stein (Förthof) eine wichtige **Überfahrt** (siehe 3.1.1), deren Vorläufer Severin wohl benutzt hat.

Neben dem „Fährverkehr“ weist **Severins Itinerar** auf Reisen von Mautern nach Kuchl, Salzburg, Künzing, Passau, Schlögen und Lorch an der Enns hin. Kapitel 20 berichtet über den Limes, der unter römischer Herrschaft von Soldaten „auf öffentliche Kosten unterhalten“ wurde; als die Bezahlung ausblieb, habe sich die Besatzung aufgelöst und der Grenzwall verfiel.[250] Die **Bevölkerung** wanderte auf Severins Rat vom Oberlauf der Donau nach Lorch ab und habe „an verdächtigen Orten Kundschafter aufgestellt“, um sich zu schützen.[251]

Über Öl heißt es, dass es nur durch **Kaufleute** zu bekommen sei, die es auf schwierigen Wegen (*illis locis difficillima*) einführten.[252] Auf die wundersame Ölvermehrung Severins folgt die Bärenerscheinung in den **Alpen**. Der Noriker Maximus sei nach einer Kleidersammlung für Bedürftige mit seinen Gefährten „mitten im Winter, wo in jener Gegend die Wege durch den starrenden Frost geschlossen sind,“ zu Severin gezogen. Im nächtlichen **Schneesturm** verloren die Reisenden die Spur, da sei ein Bär erschienen, der ihnen den Weg wies.[253]

Die Situation in Ufernorikum wurde immer prekärer: Von „**Beutezügen** der Alemannen und Thüringer“ und von „Plünderungen der Barbaren“ spricht die Vita. Severin prophezeit den Provinzialen ihre **Auswanderung** und verstirbt am 8. Jänner 482 in *Favianis*. Es folgt der Abzug nach Italien, bei dem Severins Sarg auf einen Wagen gehievt und im Marschtross der abziehenden Migranten nach San Leo bei San Marino überführt wurde.[254]

Sitze in Noricum und Pannonien und zogen Richtung Süden.

[247] Ebd. S. 39f., Kap. 6 und 8. Einer dieser Marktplätze befand sich im sog. Schergenfeld bei Grafenwörth.

[248] Ebd. S. 37, Kap. 5, und S. 42, Kap. 9.

[249] Ebd. S. 44ff., In Kap. 22 fährt Severin „zu Schiff die Donau hinab“ und lässt anschließend in Kap. 23 einen Kahn rüsten; „ohne Verzug fuhren sie über die Donau“ ans andere Ufer.

[250] Ebd. S. 57, Kap. 20.

[251] Ebd. S. 68, Kap. 30.

[252] Ebd. S. 65, Kap. 28. Das Öl dürfte von Italien (Rom) durch unsichere Gebiete herangeschafft worden sein.

[253] Ebd. S. 66f. Kap. 29. *Vita Severini*, In: MGH SS rer. Germ. 26, S. 37f. „*qua regionis illius itinera gelu torpente clauduntur, (...). itaque profecti ad summa Alpium cacumina peruenerent, ubi per totam noctem nix tanta convluxit. (...) iter bestia saeua monstrauerit. (...) ingrediantur quibus uiam, qua uenirent, ursus aperuit'.* In den Radstätter Alpen befand sich die römische Straßenstation *in alpe.*

[254] Ebd. S. 79ff. Kap. 40ff., Der Weg den Severins Leichnam nach Italien nahm ist einigermaßen bekannt; wie

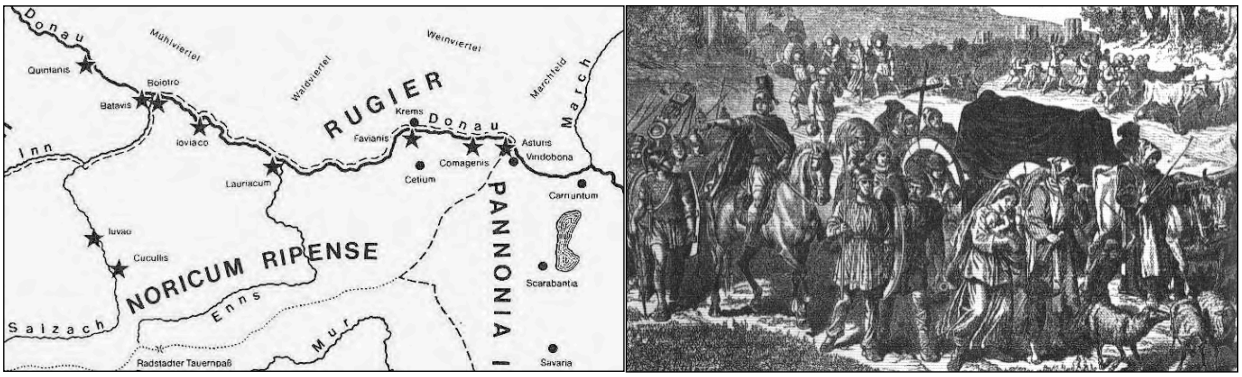


Abb. 19 - Severins Wirkungsraum und der romantisierte Abzug der Provinzialen mit seinem Sarg.

„Bald darauf führten wir ihn auf einem mit Pferden bespannten Wagen fort, und mit uns zogen auf demselben Weg alle Provinzialen, welche ihre Städte am Ufer der Donau verließen und nach verschiedenen Gegenden Italiens auswanderten.“[255]

So planmäßig und geschlossen wie es Eugippius schildert hat sich der **Abzug der romanischen Bevölkerung** wohl kaum zugetragen. Es liegt in der Natur der Heiligenvita, dass sie manches verklärt und wundersames berichtet, dennoch gibt uns Eugippius einen Eindruck vom Leben an der oberen Donau im 5. Jh., das er aus eigener Anschauung gekannt hatte.
Bezüglich Mobilität erwähnt Eugippius **Donauschiffe** und Flussquerungen; er berichtet von römischen Straßen und siedelt Szenen entlang bestimmter **Meilensteine** um *Favianis* an;[256] er schildert den Verfall des Limes und das Reisen plündernder Germanen an der Donau, während die Menschen hinter römischen Mauern **Zuflucht** suchen. Seine Erzählungen lassen Schnee, Eis und Kälte in den Alpen spüren, schwer beladene *plaustra* über die vereiste Donau knarren und Waren auf schwierigen Wegen von Händlern auf die **Märkte der Region** schaffen.
Letztlich wirkt der **Severin-Kult** bis heute im bayerisch-österr. Raum nach, wobei Passau (St. Severin), Lorch, Enns und Wien als Orte der Verehrung hervortreten. Abschließen möchte ich das Kapitel der Völkerwanderungszeit mit einem Gedicht von Durs Grünbein:

„Wie vom Reisewagen gestreift eines fliehenden Siedlers lag auf der Römerstraße die tote Amsel, zerfetzt. (...) Damals im Staub grober Quader, heute auf nassem Asphalt. Immer war Völkerwanderung, meistens Gefahr auf den Wegen.“[257]

---

seine Vita von Süditalien zurück kehrte weniger. Brigitte RESL, Text, In: Eugippius und Severin. S. 123ff.
[255] Ebd. S. 86, Kap 44. *„Der Heilige wurde nach langer Reise in ein Kastell namens Mons Feleter* (San Leo, Emilia-Romana) *gebracht.“ Vita Severini,* In: MGH SS rer. Germ. 26, S. 53. *carpento trahentibus equis inpositum mox euehitur, cunctis nobiscum prouincialibus idem iter agentibus, qui oppidis super ripam Danuuii derelictis per diuersas Italiae regiones uarias suae peregrinationis sortiti sunt sedes.* Seit 1807 liegen seine Gebeine in der Pfarrkirche von Frattamaggiore bei Neapel.
[256] Ebd. S. 33f. Kap. 4, *„beim zweiten Meilenstein an einem Bach namens Tiguntia.“* S. 71. Kap. 31, *„(...) am zwanzigsten Meilenstein vor der Stadt.“*
[257] Aus dem Gedicht „In der Provinz 5“ von Durs GRÜNBEIN, entstanden bei Aquincum (Budapest) 1999.

1.3.2 (Spät-) Antike Itinerare

„Das umfassendste Zeugnis der antiken Itinerarliteratur stellt die Tabula Peutingeriana dar (...). Sie verzeichnet in Kartenform die Straßen des Römischen Reiches von den Britischen Inseln bis nach Indien.“[258]

Das Wort **Itinerar** leitet sich vom lat. *iter, itineris* für „Weg, Gang, Marsch, Reise, Fahrt“ ab und bezeichnet **Reiseberichte**, -beschreibungen und -routen.[259] Im weiteren Sinne fallen unter diesen Begriff alle zu einer Reise gehörenden Informationen, insbesondere die Darstellung von Verkehrswegen, Straßen und Stationen, die für die **Fortbewegung** relevant sind.[260]
Grundsätzlich lassen sich zwei Arten von Itinerar unterscheiden: das Itinerar als **Quelle** und das Itinerar als **Forschungsmethodik.** Dieses Kapitel widmet sich den spätantiken Itinerar- und Reise-Quellen, zu denen vornehmlich zählen: *Itinerarium Antonini*, *Tabula Peutingeriana*, *Itinerarium Burdigalense*, *Itinerarium Egeriae* und *Itinerarium Alexandri*.[261]

Die zweite Itinerar-Gattung beschreibt eine Methode, die von der Geschichtswissenschaft entwickelt wurde, um die Aktionsräume von Herrschern abzustecken. Dabei wird die Abfolge der aufgesuchten Orte nachgezeichnet, wodurch **Reiserouten** je nach Quellenlage mehr oder weniger gut abbildbar sind. Karl der Große soll zu Pferd etwa 40.000 Kilometer zurückgelegt haben; von ihm und anderen Königen lassen sich Präsenz- und Herrschaftsräume im Idealfall fassen.[262] Mit königlichen Itineraren und Reiserouten einzelner Personen beschäftigt sich Kapitel 2.2, zunächst soll hier die antike **Raumerfassung** kurz im Focus stehen.
Christian Hänger hat sich mit den kognitiven und mentalen **Raumbildern** der Römer befasst, die neben der allgemeinen Wahrnehmung von markanten Punkten (*landmarks*) und Strecken (*routes*) zweidimensionale Verknüpfungen in Form von Karten und Itineraren entwickelten. Die Römer verfügten über ein beachtliches **Vermessungswesen**, das für *limites* und Straßen ebenso zum Einsatz kam wie für die Zuteilung von Ackerland oder den Befestigungs- und Städtebau.[263] Neben **Flurkarten** und Stadtplänen geben der Kataster von Orange oder die

[258] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 88. Ekkehard WEBER, Tabula Peutingeriana (Reprint 1976). Vgl. Konrad MILLER, Itineraria Romana.
[259] Stowasser. Lateinisch-deutsches Schulwörterbuch, S. 281.
[260] http://de.wikipedia.org/wiki/Itinerar.
[261] Alfred HEIT, Itinerar, In: Lex MA V, Sp. 772f.
[262] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. S. 235ff. Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 85-96. Für Leopold V. und Leopold VI. komme ich in einer Schätzung auf über 30.000 km biografischer Wegstrecke. Für das Itinerar Septimus Severus, dessen Lebensstationen zwischen Afrika und England, Rom und Nö., Gallien und Mesopotamien lagen wird man ähnliche Werte annehmen können.
[263] Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 12ff. und 21f. Hyginus Gromaticus berichtet über einen Feldmesser, der im Auftrag Trajans um 100. n. Chr. in Pannonien gewirkt habe - *nuper quidam evocatus Augusti (...), cum in*

Karte des Agrippa Auskunft über die hohe Fertigkeit der römischen Ingenieure, die auf das Wissen von Ptolemaios und anderer Griechen und Ägypter aufbauen konnten.[264]

Von **römischen Feldmessern** aus dem 2. Jh. wissen wir, dass man *viae publicae* „staatlich" betreute und mit finanzieller Hilfe der Landbesitzer instand hielt, während die *viae vicinales*, die öffentlichen **Land-** und **Feldwege** gemeinschaftlich repariert wurden,[265] wie es teils auch aus Weistümern in Nö. für das Spätmittelalter und die Neuzeit überliefert ist. Während Statius in einem Gedicht den Idealstatus einer römischen Straße schildert (siehe 1.2.1), sahen gute **Römerstraßen** in den Provinzen nördlich der Donau eher so aus: „Zwischen zwei etwa 25m entfernten Gräben verläuft in der Mitte ein etwa 5 -7 m breiter Kiesstreifen" und die seitlichen nicht ausgekiesten Streifen dienten bei guter Witterung Fußgängern, leichten Fahrzeugen und Reitern als **Verkehrsfläche**, während Soldaten und schwere Lastwagen den **Kiesstreifen** nutzten.[266] Neben solchen Fernstraßen aus Kies gab es etliche schlecht befestigte Wege, die allesamt in der Völkerwanderungszeit kaum gewartet wurden und verfielen.

Das älteste römische Itinerar ist eine **Routenkarte** aus Dura Europos in Syrien, die man bei Grabungen 1923 entdeckte. Es handelt sich dabei um ein Fragment einer ledernen Schildbespannung, das von einem römischen Soldaten um 230/35 n. Chr. gezeichnet wurde und die westliche **Schwarzmeerküste** von der Krim bis nach Bulgarien abbildet.[267] Hänger ordnet das Fragment von Dura Europos als Itinerar für **Landreisen** ein und glaubt an eine dekorative Funktion der Schild-Karte, die man vom Originalitinerar abgezeichnet habe.[268]

Aber welche Vorstellung hatten die Menschen der Antike von einem Itinerar? Die weltliche Sicht auf die Dinge war in der Antike wie im Mittelalter oft durch Konflikte und **Kriegszüge** geprägt. Die Vita des Kaisers Alexander Severus beschreibt seine Reise ins Kriegsgebiet als *itinerum*, für Vegetius ist das Itinerar ein **Hilfsmittel des Feldherren** bei der Kriegsplanung und für Ambrosius liegt der Zweck von Itineraren in „der Bereitstellung von Quartieren und Verpflegung für die Soldaten" entlang der einzelnen **Marschstationen** unterwegs.[269]

Pannonia agros veteranis ex voluntate et liveralitate imperatoris Traiani (...) adsignaret. HYGINUS 84, 8. Vgl. Friedrich BLUME/Karl LACHMANN, Die Schriften der Römischen Feldmesser I, S. 121.

[264] Die Geodäsie dürfte ihren Ursprung im Alten Ägypten haben. Die Griechen kannten beispielsweise Seekarten, die beim navigieren der Schiffe halfen. Vgl. Jan BURIAN, *Periplus.* In: Der Neue Pauly 9, 2000, Sp. 586f.

[265] Thomas SZABO, Straßen und Brücken, In: DERS, Die Vielschichtigkeit der Straßen, S. 26. Vgl. Anne-Maria WITTEK, Historischer Atlas der Antiken Welt (Der Neue Pauly), S. 194ff.

[266] Helmut BENDER, Verkehrs- und Transportwesen, In: Henning SEEMANN/Herbert JANKUHN (Hrsg.), Handel und Verkehr 5, S. 115.

[267] http://de.wikipedia.org/wiki/Routenkarte_von_Dura_Europos (05.05.2017).

[268] Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 110.

[269] Ebd. S. 95ff. In ihrer Form zu unterscheiden sind die *itineraria adnotata*, die kommentierten Wegbeschreibungen gleichen wie sie im Itinerarium Antonini vorliegen und die *itineraria picta* die graphische Darstellungen bieten von Routen bieten wie die Tabula Peutingeriana (siehe unten).

Der Kirchenlehrer Hilarius von Poitiers unterschied im 4. Jh. in seiner Abhandlung über die Psalmen die göttlichen Gesetze und Wege von den **irdischen Räumen**:

> *"Denn wir wissen, daß bei den gewöhnlichen und irdischen Wegen, das Gesetz in der Messung der Räume bestehe; indem nach einem Zwischenraume von tausend Schritten gewisse Zeichen des durch ein Gesetz vorgeschriebenen Weges aufgestellt werden, indem das Ausruhen nach Tagreisen bestimmt wird, indem bis zu einer Stadt zur Erholung der Wanderer abermals Zwischenräume von Ruheplätzen abgesteckt sind."*[270]

Ambrosius von Mailand setzte die Nachfolge Christi mit dem **Marsch eines Soldaten** gleich:

> *„Der Soldat, welcher den Marsch antritt, bestimmt nicht selbst den Gang des Marsches, und es steht nicht in seiner Willkühr, Abkürzungen desselben vorzunehmen, (...) sondern er empfängt die Marschroute von dem Feldherrn."*[271]

Der Feldherr gibt also den Weg der Soldaten vor. Im 12. Jh. prägte der Zisterziensermönch Alanus ab Insulis den Ausspruch: „**Alle Wege führen nach Rom**" - *mille viae ducunt hominem per saecula Roman*.[272] Rom ist das Zentrum der christlichen Welt, dennoch schwingt neben der religiösen Konnotation der Versatz einer **antiken Raumordnung** mit, da diese Wege nicht nur symbolisch zum Papst als Vertreter Gottes auf Erden führten, sondern auch real als alte **Römerstraßen** die mittelalterliche Landschaft vielerorts durchzogen.

In der **Spätantike** entstanden Kompilationen und Listen über Herrscher, Bischöfe, Städte und Provinzen, die meist einem praktischen Gebrauch verpflichtet waren. Zu diesen Gebrauchsschriften zählen Landkarten und Reisehandbücher wie die *Notitia Dignitatum* oder das *Itinerarium Antonini*. Die **Notitia Dignitatum** ist ein spätantikes Ämterverzeichnis, das Auskunft über die Truppenverteilung und militärische Stärke um 400 n. Chr. gibt.[273]

> *„Ursprünglich ist das wegbeschreibende Itinerarium die zum militärischen Gebrauch bestimmte Marschroute, später Reisebuch (-plan, -erinnerung)."*[274]

---

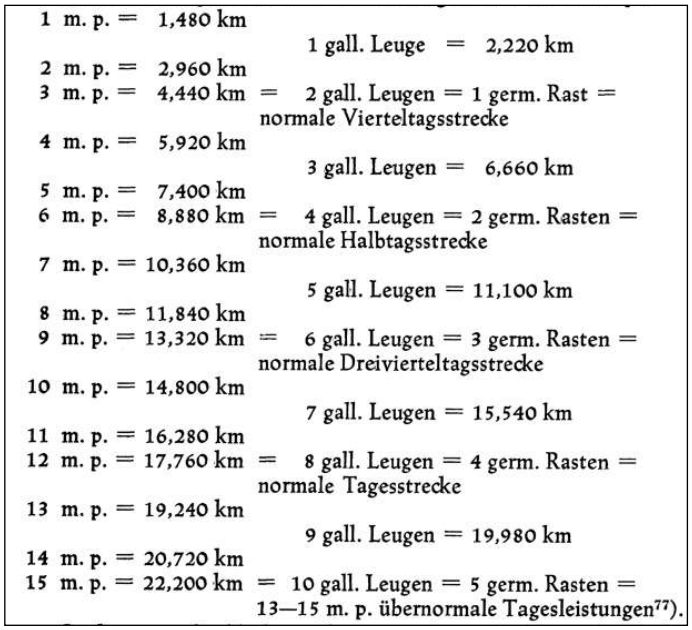
[270] Hilarius von PORTIERS, Kirchenväter XII, S. 10.
[271] Ebd. Ambrosius von MAILAND, Expositio in Lucam Ps. 118, 5, 2.
[272] Gertrud BLASCHITZ, Via Publica, In: Olaf WAGENER (Hrsg.), Der umkämpfte Ort, S. 87. Vgl. Werner HEINZ, Reisewege der Antike, S. 21.
[273] Verena GASSNER/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 24f. Die *Notitia Dignitatum* gibt in Listenform die Ämter beider Reichshälften vom Präfekten bis zum Provinzstatthalter an und gliedert sich in zwei Verzeichnisse: *notitiae dignitatum tam civilium quam militarium in partibus occidentis* (Westrom) bzw. *notitiae dignitatum ... orientis* (Ostrom). Vgl. Klaus-Peter JOHNE, *Notitia dignitatum.* In: Der Neu Pauly 8, Sp. 1011ff.
[274] Alfred HEIT, Itinerar, In: Lex. MA V, Sp. 773.

Das **Itinerarium Antonini** ist ein nach Provinzen unterteiltes Wegeverzeichnis, das dem Severer-Kaiser Antonius (= Caracalla, das Soldatenstiefelchen) zugeordnet wird.[275] Es entstand im 3. Jh. und verzeichnet Reichsstraßen von Britannien bis Mauretanien und erwähnt neben **17 Hauptrouten** zahlreiche Nebenwege.[276] Aufgrund von Lücken fehlen im Itinerar die rechtsrheinischen Gebiete in Deutschland und die transdanubischen in Rumänien.
Insgesamt listet das *Itinerarium Antonini* über 2.000 Ortsnamen samt den **Entfernungen** zwischen den Orten auf und gilt mit der *Tabula Peutingeriana* als das wichtigste Zeugnis der römischen Raumerfassung. Ergänzt werden die **Landwege** durch das *itinerarium maritimum*, das die wichtigsten **Seewege**, Hafenstädte und Meeresinseln anführt.[277]
Vindobona wird im *Itinerarium Antonini* fünf Mal gelistet. Hier ein Auszug von *Aquincum* (Budapest) bis *Boiodorum* (Passau), wobei ich einige Orte überspringe:

Acinquo leg. II adiut. mpm XXIII
(...)
Gerulata in medio
Carnunto mpm XXX, leg. XIIII gemina
Aequinoctio et Ala nova in medio
Vindobona mpm XXVIII, leg. X gemina
Comagenis mpm XX
Cetio mpm XXX
Arlape mpm XX
Loco felicis mpm XXV
Lauriaco mpm XX, leg. III.
Ovilavis mpm XVI
(...)
Boiodoro mpm XX [278]

Neben den **Meilenangaben**, die man addieren musste, werden einzelne Legionen wie die 10. in *Vindobona* oder die 14. in *Carnuntum* gelistet. Einige Orte lagen *in medio*, also dazwischen. Da Richtungen fehlen und die zweite Dimension dem **Linien-Prinzip** folgt, war die topografische Orientierung ohne **Ortskenntnis** kaum möglich und **regionale Wegweiser** erforderlich.[279]

[275] Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums, S. 116f.
[276] Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 101ff. Hans BAUER, Fernstraße zwischen Iller und Salzach.
[277] Informationen für die antike Küstenschiffahrt und Lotsenbücher mit Angaben über Küsten, Entfernungen, Häfen und Untiefen werden *Periplus* genannt. Vgl. Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 95.
[278] http://www.tabula-peutingeriana.de/tp/ia.htm#Germania (05.05.2017). Siehe dazu auch: Gerhard WINKLER, Straßen und Meilensteine in Noricum. Bernd LÖHBERG, Das *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*.
[279] Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 102f.



1 m. p. =	1,480 km	
		1 gall. Leuge = 2,220 km
2 m. p. =	2,960 km	
3 m. p. =	4,440 km	= 2 gall. Leugen = 1 germ. Rast = normale Vierteltagsstrecke
4 m. p. =	5,920 km	
		3 gall. Leugen = 6,660 km
5 m. p. =	7,400 km	
6 m. p. =	8,880 km	= 4 gall. Leugen = 2 germ. Rasten = normale Halbtagsstrecke
7 m. p. =	10,360 km	
		5 gall. Leugen = 11,100 km
8 m. p. =	11,840 km	
9 m. p. =	13,320 km	= 6 gall. Leugen = 3 germ. Rasten = normale Dreivierteltagsstrecke
10 m. p. =	14,800 km	
		7 gall. Leugen = 15,540 km
11 m. p. =	16,280 km	
12 m. p. =	17,760 km	= 8 gall. Leugen = 4 germ. Rasten = normale Tagesstrecke
13 m. p. =	19,240 km	
		9 gall. Leugen = 19,980 km
14 m. p. =	20,720 km	
15 m. p. =	22,200 km	= 10 gall. Leugen = 5 germ. Rasten = 13—15 m. p. übernormale Tagesleistungen[77]).

Abb. 20 - „Meilen-Leugen-Rasten"-Tabelle nach Weigel.

In den gallischen und germanischen Provinzen gab es Meilensteine, die in **gallischen Leugen** angeschrieben waren. Sie trugen ein L. für *Leugae* statt M.P. für *Mille Passum*, kamen in trajanischer Zeit auf und erlebten unter Septimus Severus einen Höhepunkt.[280] Hier eine Umrechnungstabelle von Helmut Weigel aus einem Aufsatz über **Altstraßen**, in der er auch die **germanische Rast** berücksichtigt hat (4,44 km = 3 mp = 2 Leugen = 1 Rast):[281]
Aus dem nö. Raum sind ausschließlich Angaben in *mille passum* überliefert, einige **Millarien** tragen keine Inschriften, wie der umstrittene Scheiblingstein im Wienerwald. Die **Leugen-** und **Meilensteine** mit Inschriften sind jeder für sich ein kleines Itinerar. Letztlich

> *„handelt es sich bei jedem Meilenstein um ein Itinerar, das die Entfernung vom jeweiligen Standort aus benennt. Dieses Schema lässt sich insofern erweitern, daß einzelne Strecken addiert werden, und die Routen ein Netz bilden. Die höchstmögliche Ausbildung dieser Form der Raumerfassung findet sich in der Tabula Peutingeriana (...).*"[282]

Die **Tabula Peutingeriana** ist eine Karte aus dem 4./5. Jh., die das **römische Straßennetz** samt Poststationen darstellt und ihren Namen vom Augsburger Ratsmitglied Konrad Peutinger herleitet. Im 18. Jh. fiel die Karte in den Besitz von Prinz Eugen und gelangte danach über dessen Nachlass in die Österr. Nationalbibliothek (*Codex Vindobonensis* 324).[283]

[280] Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums, S. 115f. http://de.wikipedia.org/wiki/Miliarium (05.05.2017).
[281] Helmut WEIGEL, Ostfranken im frühen Mittelalter. In: Blätter für deutsche Landesgeschichte (1959), S. 152.
[282] Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 111. Daneben gab es tragbare Itinerare wie die Silberbecher von Vicarello (Itineraria Gaditana). CIL XI, Nr. 3281-84.
[283] Ekkehard WEBER, Tabula Peutingeriana, S. 3ff.

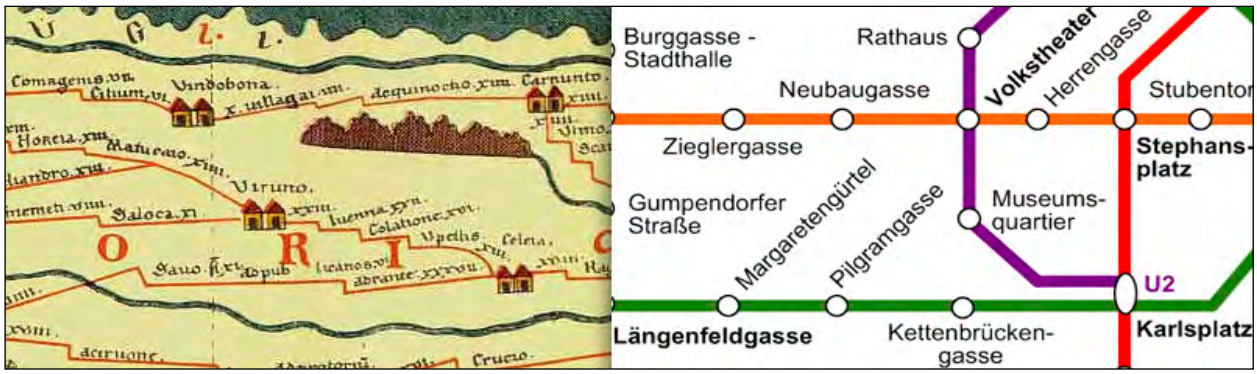


Abb. 21 - Moderne U-Bahn Karten erinnern an das *itinerarium pictum* der Tabula Peutingeriana.

Die *Tabula Peutingeriana* bildet die damals bekannte Welt bis China ab und verzeichnet rund **555 Ortschaften** und 3.500 geographische Objekte - von Siedlungen über Leuchttürme bis hin zu Kultstätten.[284] Dabei stellt die Karte etwa 100.000 km **römischer Hauptstraßen** entlang von Städten, Gewässern, Wäldern und Gebirgen dar - Ortsentfernung inklusive. Entfernungsangaben und **Straßenstationen** scheinen unter Septimus Severus und Caracalla ergänzt worden zu sein, „die sich beide durch ein umfangreiches Straßenbauprogramm hervorgetan haben."[285] Die *Tabula Peutingeriana* bildet den Höhepunkt der **römischen Raumerfassung** und „dürfte in ihrer ersten Fassung auf die berühmte Weltkarte des Agrippa zurückgehen."[286]
Die **Limesforschung** bringt den Wachturm bei Neumarkt/Ybbs mit *ad pontem Ises* der Tabula Peutingeriana in Verbindung, das an der Limesstraße zwischen dem Kastell von Mauer an der Url (*Loco Felicis*) und Pöchlarn (*Arelape*) lag - die Entfernung von 8 Meilen entspricht laut der Tafel jedenfalls der Fundsituation des rechteckigen Baus an der Ybbs.[287] Diese **Ybbs-Brücke** wäre somit eine der ältesten Brückennennungen auf nö. Boden (siehe Karte 1).

Neben römischen Itineraren treten in der Spätantike erste Reiseschilderungen in Form von christlichen **Pilgerberichten** auf. Das Itinerarium Burdigalense (*Itinerarium Hierosolymitanum*) verfasste ein anonymer Pilger aus Bordeaux anlässlich seiner Reise ins Heilige Land um 333/334 n. Chr. Dieser „**Reiseführer**" weist 2221 Meilen, 230 *mutationes* (Pferdestationen) und 112 *mansiones* (Raststätten) zwischen Bordeaux bis Konstantinopel aus.[288]

[284] Ebd. Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf, S. 103ff. Nach WEBER sei die Karte für die Bedürfnisse des *cursus publicus* und der privat Reisenden ausgerichtet gewesen.
[285] Verena GASSNER/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches, S. 26.
[286] Ebd. Dass es mehrere römische Karten gab zeigt der 264 n. Chr. erteilte Rat des Eumenius, man möge die Weltkarte von Autun wiederherstellen. Vgl. Richard UHDEN, Zur Überlieferung der Weltkarte des Agrippa.
[287] Kurt GENSER, Donaulimes, S. 228ff. Eva KUTTNER, http://www.limes-oesterreich.at (05.05.2017). Johannes FREUTSMIEDL, Straßen der Tabula Peutingeriana in Noricum und Raetien.
[288] Werner HEINZ, Reisewege der Antike, S. 81f. Den Reisenden stand im Durchschnitt etwa alle zehn Meilen eine Station zum Pferdewechsel und alle zwanzig Meilen eine Raststätte zur Verfügung. Wiederum zeigt sich die Dichte und Qualität der Infrastruktur, die in der Völkerwanderungszeit zusammenbrach.

Von Bordeaux bis Jerusalem mussten 10.000 km und 20 Provinzen überwunden werden; allein der Weg von Konstantinopel nach Jerusalem beanspruchte gut 2 Monate.[289] **Reiseberichte** aus dem Heiligen Land haben auch der Diakon Theodosius, die Bischöfe Eucherius und Arkulf sowie die Nonne **Egeria** hinterlassen.[290] In der *Peregrinatio Egeriae* heißt es:

> *„meanwhile we came on foot to a certain place where the mountains, through which we were journeying, opened out and formed an infinitely great valley, quite flat and extra-ordinarily beautiful, and across the valley appeared Sinai, the holy mountain of God.“*[291]

Hingegen ist das **Itinerarium Alexandri** eine nach 340 verfasste Beschreibung des Alexanderzuges aus der Feder eines anonymen Autors. Die Beschreibung basiert auf Arrians Überlieferung der Anábasis Alexándrou (Ἀλεξάνδρου ἀνάβασις) und sollte den byzantinischen Kaiser Constantius II. auf einen geplanten Feldzug gegen die Perser vorbereiten.[292]
Der Stoff des Alexanderzuges blieb durch das ganze Mittelalter hindurch virulent und boomte in volkssprachlichen Überlieferungen ab dem 12. Jh., wie dem Alexanderlied des Pfaffen Lamprecht oder dem **Alexanderroman** des Ulrich von Etzenbachs.

> *„Der Alexanderroman in seinen verschiedenen Versionen war im Mittelalter neben der Bibel das bekannteste und am weitesten verbreitete Buch in Europa.“*[293]

Letztlich sind die **römischen Itinerare** Versuche in einer beinahe kartenlosen Zeit haptisch-visuelle Anhaltspunkte für Strecken und Entfernungen zu schaffen. Das **römische Straßenwesen** setzte für viele Jahrhunderte neue Maßstäbe. Es baute auf ein stabiles Fundament und dauerhafte Lösungen die so nachhaltig waren, dass sie bis weit ins Mittelalter hinein im wahrsten Sinne des Wortes den Verkehr trugen. Die **Qualität der Straßen** war so hoch, dass sie selbst ohne Wartung über Jahrhunderte hinweg benutzbar blieben und teils bis heute in der Landschaft sichtbar sind. Eine besondere Bedeutung kam dabei den **Alpenstraßen** zu, die naturräumliche und kulturelle Barrieren überbrückten. Zwar riss durch die Völkerwanderung die Verbindung zwischen dem Ostalpenraum und Italien zunehmend ab, dennoch führten die Römerstraßen Handel, Verkehr und Kommunikation teilweise weiter.[294] Spätestens im 12. Jh. wird man von Italien aus die **Straße nördlich der Alpen** neu entdecken (siehe 3.1).

---

[289] http://de.wikipedia.org/wiki/Itinerarium_Burdigalense (05.05.2017).
[290] Herbert DONNER, Pilgerfahrten ins Heilige Land. Kai BRODERSEN, EGERIA, Reise in das Heilige Land.
[291] Charles FELTOE/Herbert McCLURE, The Pilgrimage of Etheria, S. 1.
[292] Joachim GRUBER, Itinerarium Alexandri, In: Lex MA V, Sp. 775. Das Ergebnis erinnert an den Alexanderroman des Julius Valerius, der als älteste lateinische Version des Stoffes gilt.
[293] Zitiert nach https://de.wikipedia.org/wiki/Alexanderroman (05.05.2017). Das persische Pendant von Bibel und Alexanderroman sind Koran und Hafis Gedichten, die bis heute in fast jedem iranischen Haushalt zu finden sind.
[294] Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume, S. 71. Karl-Wilhelm WEEBER, Rom sei Dank, S. 158.

„Mich dünkt zuweilen, die Donau sei voller Narrenschiffe auf der Fahrt in ein dunkles Land."

(Umberto Eco)

2. UNTERWEGS IM MITTELALTER

2.1 STREIFZÜGE DURCH OSTARRÎCHI

„Zwar konnte man ‚auf den Römerstraßen ins Mittelalter' wandeln, Römerstraßen weiter benutzen, ganz oder in mehr oder weniger großen Abschnitten und unterschiedlichen Zuständen, doch das römische Straßensystem als solches war untergegangen."[1]

Das **römische Straßenwesen** setzte auf Nachhaltigkeit und baute auf stabile Fundamente und dauerhafte Lösungen. Die Qualität der Straßen war so hoch, dass sie selbst ohne Wartung über Jahrhunderte hinweg benutzbar blieben und teils heute noch in der Landschaft streckenweise sichtbar sind.[2] Eine besondere Bedeutung kam den **Alpenstraßen** zu, die naturräumliche und kulturelle Barrieren überbrückten und den Norden und Süden Europas miteinander verbanden. Durch die **Völkerwanderung** riss zwar der Austausch zwischen Ostalpenraum und Italien zunehmend ab, dennoch trugen die Römerstraßen Handel, Verkehr und Kommunikation teilweise weiter.[3] Aus dem Westen drangen **bayerisch-fränkische Einflüsse** ins Land und ließen zunächst die Agilolfinger, danach die Karolinger nach dem österr. Donauraum greifen. Mit der **karolingischen Expansion** trauten sich die Kirchenväter die Mission in den „wilden Osten" zu tragen, dorthin wo die Reiter der Awaren und Ungarn lebten.

Den **Reitervölkern** und Awarenzügen Karls des Großen möchte ich das erste Unterkapitel (siehe 2.1.1) des Abschnitts „Unterwegs im Mittelalter" widmen. Danach versuche ich über die **Raumrezeption** in ausgewählten Quellen Rückschlüsse auf die Straßen- und Infrastruktur im mittelalterlichen Nö. zu erhalten (siehe 2.1.2), bevor Landesausbau und **Migration** (siehe 2.1.3) sowie die **Aufenthaltsorte** der Babenberger beleuchtet werden (2.1.4). Im zweiten Teil rücken die Itinerarforschung und das Reisekönigtum und mit ihnen die **Königsitinerare** im Reich und im Land unter der Enns ins Blickfeld. Welche Könige bereisten den nö. Raum und was berichten die Quellen über ihre Aufenthalte (siehe 2.2.1ff.)?

---

[1] Rainer SCHWINGENS, Straßen- und Verkehrswesen, S. 12. Zur Wiedergeburt der Straße im 12. Jh.: Thomas SZABO, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, In: Werner RÖSNER u.a. (Hrsg.), Kultur und Gesellschaft im Mittelalter, S. 125. DERS. Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, In: Società, istituzioni, spiritualità 2 (1994), S. 913-929. Siehe auch Kapitel 3.1.

[2] Karl-Wilhelm WEEBER, Rom sei Dank, S. 158ff. Ein derart zuverlässiges Straßennetz stand in Mitteleuropa nach dem Zusammenbruch Roms erst im 19. Jh. wieder zur Verfügung. Siehe hierzu auch Karte 1 im Anhang.

[3] Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume, S. 71.

Neben der **Herrschaftspräsenz** erforderte der mittelalterliche **Streubesitz** ein hohes Maß an Mobilität, die neben Laien auch Klöster und Geistliche betraf, wie die **Reiserechnungen** Bischof Wolfgers von Passau aus den Jahren 1202/03 unterstreichen. Mit der Biografie des in Nö. geborenen Bischofs, der möglicherweise der Auftraggeber des Nibelungenliedes ist und dem Freisinger und Passauer Streubesitz im Donauraum beschäftigt sich Kapitel 2.2.4. Neben Königen, Klerikern und Kaufleuten brachte auch das **Fahrende Volk** *ze hove und an der strâzen*, die Spielleute, Pilger und **Kreuzfahrer** auf ihrer *peregrinatio religiosa* ein hohes Maß an Mobilität auf. Ihre „unstete Lebensweise des Unterwegs" sein soll den Abschluss meiner Betrachtungen im zweiten Hauptkapitel bilden (siehe 2.3.1 und 2.3.2).

Im 9. und 10. Jh. bildeten in Nö. vor allem ehemaligen Römerkastelle und -orte kleinere Herrschaftszentren und wirtschaftliche **Mittelpunkte**: Pöchlarn, Melk, St. Pölten, Traismauer, Mautern, Tulln und Baden sind dabei anzuführen.[4] Die urkundlich fassbaren Orte dieser Zeit liegen vorwiegend im Alpenvorland südlich der Donau, wo die **Südlichen Donautalstraße**, die alte Limesstraße, neben der Donau selbst als Hauptverkehrsader diente.[5]

Im Hinterland der Südlichen Donautalstraße liegt südlich von Amstetten der unscheinbare Ort **Neuhofen/Ybbs**. Bekannt wurde *Niuuanhova* nicht, weil Otto. III. am 1. November 996 dem Bistum Freising hier einen Wirtschaftshof mit Fiskalgütern überließ, sondern weil in diesem Diplom der bekannte Zusatz *in regione vulgari vocabulo Ostarrîchi* zu finden ist.[6] Dieses **Ostarrîchi** ist gleichzeitig das nö. Kernland der Babenbergermark, das Leopold I. und sein Gefolge 976 zur Grenzssicherung und zum Landesausbau überantwortet wurde. Der vermeintliche Stammvater der österr. Babenberger war treuer Anhänger König Ottos des Großen (siehe 2.2.2) und wurde von dessen Sohn Otto II. als *marchio* eingesetzt.[7]

Wie vage die Vorstellung vom **Ostland** war, zeigen die unterschiedlichen Bezeichnungen des Landes: Ludwig der Deutsche und Karl der Große sprachen vom Slawen- und Awarenland, ottonische Diplome u.a. von *terra Auarorum*, *in orientali plaga barbarorum, in pago Tonahgeuui* oder *in regio Ostarrîchi.*[8] Dieses „Donau-, Awaren-, Ostland" war häufig Durchzugs- und Transitzone und bot vor der bayerischen Landnahme den **Steppennomaden** der Hunnen, Awaren und Ungarn günstige Weide- und Lebensräume (siehe 2.1.1).

---

[4] Roman ZEHETMAYER, Geschichte des nö. Raums, In: DERS. (Hrsg.), Schicksalsjahr 907, S. 17ff.

[5] Zu den Altstraßen des nö. Raumes siehe Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs sowie Kapitel 3.1.

[6] MGH D.O. III., Nr. 232. Heide DIENST, Paläographisch-diplomatische Bemerkungen, In: MIÖG 104 (1996), S. 1-12. NÖ UB I, S. 50. Vgl. Ernst BRUCKMÜLLER (Hrsg.), Ostarrîchi - Österreich 996-1996.

[7] MGH D.O. II, S. 149, Nr. 133 und S. 190, Nr. 167. Otto II. schenkt 977 Passau sein Eigengut Ennsburg (*nostri Anesipurch... in pago Trungovue in ripa Anesi fluminis in comitatu Livpaldi*) und zehn Königshufen in Lorch.

[8] MGH D.O. II, S. 185, Nr. 165 und S. 347, Nr. 294. *in pago Tonahgeuui in comitatu Liutpoldi*. Otto II. und Otto III. bestätigen der Salzburger alle Besitzungen *in orientali parte* MGH D.O. III, S. 394, Nr. 1. und S. 419, Nr. 21. NÖ UB I, S. 15, Nr. 2b. *in provincia Auarorum quendam locum, qui vocatur Litaha, et in terra Hunorum Zeizinmurum* (...). Vgl. Heide DIENST, Regionalgeschichte und Gesellschaft, S. 6ff.

2.1.1 Reitervölker und Awarenzüge

„Der Weg, den die Ungarn aus der eurasischen Steppe kommend eingeschlagen hatten, erinnerte zeitgenössische Beobachter an die Wanderung der Hunnen und Awaren, von denen zudem eine ähnliche Kampf- und Lebensweise überliefert ist.“[9]

Ob Skythen, Hunnen und Awaren, ob Ungarn oder Mongolen, **Reitervölker** aus dem Osten nahmen immer wieder Einfluss auf die Geschichte Mitteleuropas und wirbelten im wahrsten Sinne des Wortes „Staub auf“ wohin sie kamen. Zeitgenössische Quellen und westeuropäische Historiker haben lange ein sehr einseitiges Bild der Steppenreiter gezeichnet. Dabei gelangten gerade im Bereich der Pferdehaltung und der Reiterei **Errungenschaften** wie Hufeisen, Steigbügel und spezielle Schirrungen über die Reitervölker nach Europa.[10]

Der Erfolg dieser Steppenvölker beruhte auf einer hoch spezialisierten **Pferdezucht** (siehe 3.1.2), für die bestimmte Umweltbedingungen wichtiger waren als saisonale Migration.[11] Das altgr. Wort *nomas* (νομάς) bedeutet „weiden“ oder „**Weideplatz**“, wobei ein Überwinden von über 1.000 km pro Weidesaison war bei Nomadenvölkern keine Seltenheit.[12] Die eurasischen Steppenzonen dienten den Reitervölkern entlang einer Ost-West-Achse als **Wanderungskorridor**: im 4. Jh. stießen die Hunnen, im 6. Jh. die Awaren, im 7. Jh. die Bulgaren und Chasaren, im 9. Jh. die Ungarn, im 10. Jh. die Petschenegen, im 11. Jh. die Kumanen und im 13. Jh. die Mongolen durch diese Steppenkorridore bis nach Europa vor.[13]

Das Vordringen der **Hunnen** löste die **Völkerwanderung** mit aus (siehe 1.3.1) und erfuhr im europäischen Gedächtnis eine starke Rezeption, die auch im Nibelungenlied zum Ausdruck kommt (siehe 4.2.1). Während der Bericht des oströmischen Historikers Priskos über eine **Gesandtschaftsreise** an Attilas Hof eine der wenigen neutralen Darstellungen bietet, geht das gängige Bild der Hunnen auf Ammianus Marcellinus zurück, dessen *Res Gestae* über die „barbarischen Horden“ eine Montage aus antiken Überlieferungen verknüpfte.[14]

Ammian stellt die Hunnen als Bestien dar, die rohes Fleisch essen würden, das sie „beim Reiten unter den Sattel legen“ und deren Lebensweise „jedes Maß an Wildheit“ übersteige. Alle Geschäfte besorgten sie **zu Pferd**, keiner von ihnen pflügte je und **ohne feste Wohnsitze** zogen sie wie Flüchtlinge umher und bahnten sich ihren Weg durch die Wildnis.[15]

---

[9] Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907, S. 169.
[10] Heinz MEYER, Geschichte der Reiterkrieger, S. 45ff. Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 55f.
[11] Walter POHL, Rolle der Steppenvölker, In: NÖLA 13 (2008), S. 93.
[12] Bodo ANKE/Laszlo REVESZ/Tivadar VIDA (Hrsg.), Reitervölker im Frühmittelalter, S. 10. Von reinem Raubnomadentum konnte sich ein Volk auf Dauer nicht ernähren.
[13] Walter POHL, Rolle der Steppenvölker, In: NÖLA 13 (2008), S. 93.
[14] Istvan BONA, Hunnen, In: Lex. MA V, Sp. 223. Vgl. Ammianus MARCELLINUS, Res Gestae, Liber XXXI.
[15] MARCELLINUS, Ebd. Kap. 2. Walter POHL, Die Völkerwanderung, S. 100.

Die Züge der Hunnen führten bis an die französische Atlantikküste und ließen die „Hunnen" zum Synonym für andere **Reitervölker** wie Awaren und Ungarn werden (siehe unten).[16] Die Wurzeln der Awaren reichen in die heutige Mongolei zurück, von wo aus sie im 6. Jh. ihre **Expansionszüge** durch Asien starteten. Sie drangen bis nach Osteuropa vor und breiteten sich nach dem Abzug der Langobarden in **Pannonien** aus. Es folgte eine relativ ruhige Phase, die erst durch die karolingische Expansion unter Karl dem Großen enden sollte.[17]
Die Awaren führten den metallenen **Steigbügel** in Europa ein, der in einer byzantinischen Quelle um 600 n. Chr. erwähnt wird und Griechen wie Römern bislang unbekannt war.[18] Der Steigbügel revolutionierte die Reiterei und führte zu unterschiedlichen **Reitstilen**:

1.) der **„leichte" Stil** der eurasischen Steppenvölker, bei dem die Reiter auf dem Pferd hockten oder standen, sehr agil waren, aufgrund des Reflexbogens über eine äußerst effektive Fernwaffe verfügten und die Pferde bei Langstrecken schonten.

2.) der **„schwere" Stil**, bei dem gepanzerte Reiter mit einer Lanze bewaffnet fest im Sattel saßen und sich mit vorgestreckten Beinen abstützten, um maximale Stabilität und Durchschlagskraft zu erreichen, wie es in Westeuropa üblich wurde.[19]

Die **schwere Reiterei** war behäbiger und langsamer; aus ihr heraus entwickelte sich der klassische Kampfstil des Rittertums mit eingelegter Lanze, der ohne die Erfindung des Steigbügels undenkbar wäre.[20] Die **leichte Reiterei** setzte auf Schnelligkeit und Flexibilität und verfügte mit dem Reflexbogen über eine gefährliche Fernwaffe. Aus vollem Galopp konnten die geübten Reiter bis zu 500m weit Pfeile nach vorne und hinten abfeuern.[21]
Die Taktik der **Steppenvölker** sah schnelle Attacken, Pfeilhagel aus der Distanz, vorgetäuschte Flucht und Überraschungsangriff aus dem Hinterhalt vor, während die fränkischen Panzerreiter die offene Feldschlacht suchten und behäbiger agierten. Woran man bei den Awaren weniger denkt, ist die **Panzerreiterei**, die es ebenfalls gab. Diese Krieger waren mit Metallhemden und Lanzen ausgestattet und ihre Pferde teilweise geschützt.[22]

---

[16] EINHARD, Vita Karoli Magni, Kap. 13. *Avares sive Hunos.* Gesandte werden *legatos Hunorum* genannt. Kaiser Ludwig spricht 823 von *in provincia Auarorum* und *in terra Hunorum* NÖ UB I, Nr. 2b und S. 48f.
[17] Samuel SZADECZKA-KARDOSS, Avaren, In: Lex. MA I, Sp. 1283ff. Zur Geschichte der Awaren siehe grundlegend: Walter POHL, Die Awaren sowie Falko DAIM, Reitervölker aus dem Osten.
[18] Manfred NAROTH, Steigbügel, In: RGA 29 (2005), S. 547f. Das spätantike Militärhandbuch „Strategikon" des oströmischen Kaisers Maurikios erwähnt den Steigbügel im 1. Buch. Ernst GAMILLSCHEG, Strategikon, S. 115ff. MAURIKIOS berichtet, die Awaren führten mehrere Pferde mit sich, um schneller zu sein.
[19] Walter POHL, Rolle der Steppenvölker, In: NÖLA 13 (2008), S. 96. Zum Steigbügel siehe auch Kapitel 3.1.2 sowie http://de.wikipedia.org/wiki/Steigbügel_(Reiten) (31.03.2017).
[20] Maurice KEEN, Das Rittertum, S. 43.
[21] Zur Geschichte des Reflexbogens: Volker ALLES (Hrsg.), Reflexbogen.
[22] Bodo ANKE/Laszlo REVESZ/Tivadar VIDA (Hrsg.), Reitervölker im Frühmittelalter, S. 50. Walter POHL,



Abb. 22 - Reiterstein von Hornhausen (links), Panzerreiter und Awaren - Stuttgarter Psalter um 830 (rechts).

Der **Reiterstein von Hornhausen** zählt mit den Miniaturen in den Psaltern von Stuttgart und St. Gallen zu den wenigen bildlichen Darstellungen der fränkischen Reiterei (Abb. 22).[23] Als Teil einer adeligen Grabplatte zeigt der Reiterstein einen fränkischen **Reiterkrieger** aus dem 7. Jh., der mit Helm, Schild, Schwert und Flügellanze bewaffnet ist. Die Darstellung weist Parallelen zu skandinavischen Runensteinen wie jenem in Skokloster auf.[24]

Der **Kampf zu Pferde** zeigt die beginnende Feudalisierung und Spezialisierung der Kriegsführung an.[25] Bei Zeitgenossen hinterließen die **Panzerreiter** großen Eindruck. In der *Gesta Karoli Magni* schildert Notker den Aufmarsch von Karls Panzerarmee während des Langobarden-Feldzuges aus der Perspektive seines Gegners Desiderius. Dieser sah

> *„die Ankunft des riesigen fränkischen Heeres. Sie sahen den Troß, das Aufgebot der Völker, die Palastgarde, Bischöfe und Äbte. Schließlich erschien der „eiserne Karl" selbst, mit Panzer, Beinschienen, Lanze und Schwert. Das Eisen füllte die ganze Ebene aus und warf den Glanz der Sonne zurück. Überall sah man Eisen (...)."*[26]

Der Wandel hin zu einer **Reiterarmee** führte zur Verschiebung der Volksversammlung der Franken vom März auf den Mai. Traf man sich zunächst nach den Winterfrösten bevor die Feldarbeit einsetzte, so verschob sich die Zusammenkunft nun auf den Mai, um den erhöhten **Futterbedarf** der Pferde stillen zu können.[27] Ein weiterer Grund für die spätere Zusammenkunft dürfte in der **Beschaffenheit der Wege** liegen, die in langen Wintern erst im März aufgetaut waren und das Vorankommen der Truppen im Matsch erschwerten.

Awarenkriege, S. 5ff.

[23] Das Sandstein-Relief des Reitersteins ist 78 cm hoch und 66 cm breit. Er wurde 1874 bei Magdeburg gefunden und ist im Landesmuseum für Vorgeschichte in Halle/Saale zu sehen. Zum Stuttgarter Psalter liegen Faksimile Ausgabe der Württembergischen Landesbibliothek in zwei Bänden vor (Stuttgarter Bilderpsalter). Zum Frankenheer und der karolingischen Expansion siehe im allgemeinen: Walter POHL, Awarenkriege, S. 12ff.

[24] http://de.wikipedia.org/wiki/Reiterstein_von_Hornhausen (31.03.2017).

[25] Karl VOCELKA, Reiterstein von Hornhausen, In: Harald PRICKLER (Hrsg.), Die Ritter, S. 197.

[26] NOTKER, *Gesta Karoli Magni*, In: FSGA 5, S. 321ff. http://de.wikipedia.org/wiki/Panzerreiter (31.03.2017).

[27] Karl BRUNNER, Leopold der Heilige, S. 16. Pippin der Jüngere verschob die Versammlung erstmals auf den Mai. Der *Parc du Champs de Mars* in Paris oder „Münstermaifeld" in Deutschland erinnern daran.

Nicht nur die Pferde der gepanzerten Einheiten, auch die Bewaffnung und **Ausrüstung der Reiter** war teuer und schwer, sodass jeder Krieger neben seinem Kampfpferd ein Reitpferd und Lastentier für seine Transportgüter benötigte. Spielte im frühmittelalterlichen Tross der Ochsenwagen eine gewichtige Rolle, so kamen ab dem 9. Jh. vermehrt **Pack-** und **Saumpferde** zum Einsatz, die in den Quellen *soumer*, *saumarius* oder *felliser* heißen.[28]
Die Packpferde erhielten spezielle **Tragevorrichtungen** wie *soumsatel* (Saumsattel), *fellîsen* (Felleisen), *soumlade* (Reisekasten) und *soumschrîn* (Saumschrein), *soum-giciugi* (Lebensmittelbehälter) oder *soumwîn* (Behälter für Wein).[29] Diese Begriffe begegnen großteils auch in den mhd. Texten, die in den Kapiteln 4.2.1 bis 4.2.5 besprochen werden.

In Südtirol setzten die Agilolfinger mit der Gründung von Innichen Akzente und kontrollierten den **Alpenraum** im Süden bis Bozen und im Südosten bis zum Semmering und an die Drau; im Osten hatte sich schon im 7. Jh. die Enns als *limes certus* zwischen bayerisch-fränkischer und awarischer **Einflusszone** heraus gebildet.[30] Trotz Impulsen einer **Ostmission** mag der bayerische Einfluss kaum bis nach Nö. gegriffen haben. Das Alpenvorland zwischen Enns und Wienerwald war zu dieser Zeit relativ lose besiedelt, und die Reitervölker pflegten öde Landstriche als **Pufferzonen** zu ihren Nachbarn einzurichten.[31]
Der awarische und der bayerisch-fränkische **Expansionsdrang** gerieten zusehends in Konflikt. Als Karl der Große nach der Macht in Bayern griff und Herzog Tassilo III. ausschaltete, hatte er schon Pläne für einen Vorstoß gegen die Awaren. Karls Herrschaft war von Expansion geprägt, die durch Kriegszüge (*expeditiones*) gestillt wurde (siehe 2.2.2).
Schon 788 kam es zu Kämpfen östlich der **Enns** (Ybbsfeld, Amstetten, Tullnerfeld). Danach zog Karl nach Regensburg, um eine „expansive Sicherung der Awarengrenze" einzuleiten.[32] In Regensburg versammelten sich 791 Franken, Sachsen, Friesen, Thüringer und Bayern, die nach dem Einbringen der Ernte und großer Inszenierung zum Feldzug gegen die Awaren schritten.[33] Einhard berichtet über den **Awarenfeldzug**, dass Karl *in Pannoniam expeditionem fecit* und dass diese **Expedition** neben dem Sachsenkrieg die größte sei, die Karl je anführte. Er habe den Feldzug mit mehr Eifer und besserer Ausrüstung begonnen als alle anderen und leitete persönlich *„den Feldzug nach Pannonien, wo die Hunnen damals lebten"*.[34]

[28] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 108. Heinrich DANNENBAUER, Paraveredus – Pferd, In: DERS., Grundlagen der mittelalterlichen Welt, S. 257ff.
[29] Max JÄHNS, Roß und Reiter I, S. 147 und II, S. 125.
[30] Wilhelm STÖRMER, Die Baiuwaren, S. 98.
[31] Walter POHL, Awarenkriege, S. 17ff.
[32] Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume, S. 234.
[33] Annales Regni Francorum zu 791, In: MGH SS rer. Germ. 6, S. 87f.
[34] EINHARD, Vita Karoli Magni, Kap. 13. Die Angaben über die Truppenstärke variieren: Walter POHL geht von „einigen tausend Reitern und mindestens 10.000 Fußkämpfern" aus. DERS., Awarenkriege. S. 14.

„Der König nahm von Regensburg aus die rechte Donaustraße, während vor allem die Truppen aus dem Norden die linksufrige Route wählten. Für den Nachschub sorgte eine auch für Kriegszwecke verwendbare Donauflottille, die kundige Bayern steuerten.“[35]

Karl der Große führte das **Hauptheer** entlang der Donau ins **Awarenland**, während sein Sohn Pippin mit einem kleineren Heer die Alpen südlich umging. Anzunehmen ist, dass Karl die Wege für den Kriegszug von **Aufklärungs-** und **Pioniertrupps** bereiten ließ, wie es von den Sachsenzügen überliefert ist - *munita intervenit et vias mundavit*.[36] Mit dabei dürften die Kriegswagen (*basternae*) gewesen sein, von denen die *Capitulare de villis* berichten.[37] Anfang September schlug Karl bei Lorch an der **Enns** (*ad Anisam*) sein **Lager** auf, hielt Gericht, plante den Angriff, fastete mit seinen Männern drei Tage und betete für den Sieg:

„(...) mit Gottes Hilfe zogen sie gegen die Avaren. Als sie aber an die Enns kamen, beschlossen sie drei Tage lang Bittgänge zu veranstalten und Messen abzuhalten.“ [38]

Dieses dreitätige Ritual an der Enns zeugte vom Respekt für die Unternehmung und bereitete das Heer auf den symbolischen **Ennsübertritt** und den Kriegsbeginn vor. Der bayerisch-fränkische Adel beteiligte sich rege am Awarenfeldzug und im Lager bei Lorch trat sogar ein *Nibulunc* unter den Zeugen auf, der als erster historischer Nibelunge gelten mag. Nach dem **Aufbruch** zog Karls Heer laut Reichsannalen beiderseits der **Donau** flussabwärts

„bis sie zu einer Gegend kamen, wo die genannten Avaren Befestigungen vorbereitet hatten: auf der Südseite der Donau am Wienerwald, auf dem anderen Ufer an einem Ort namens Camp, so genannt nach einem dort in die Donau mündenden Fluß.“[39]

Jenseits der **Enns** stieß das Heer kaum auf Widerstand und zerstörte am Kamp kleinere Verschanzungen. Östlich des Wienerwaldes begann das awarische Siedlungsgebiet; selbst hier blieben größere Kämpfe aus, da die **Awarenreiter** „im wegelosen Land auswichen“.[40] Während des Feldzuges musste sich der „karolingische Generalstab“ bei der **Orientierung** im Ostland wohl auf antike Karten sowie auf die eigene Aufklärung verlassen.[41]

---

[35] Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume, S. 235.
[36] Annales Regni Francorum zu 785, In: MGH SS rer. Germ. 6, S. 68.
[37] Heinz BRANDSCH (Hrsg.), Die Landgüterordnung, Kap. 64, S. 88f.
[38] Zitiert nach Reinhold RAU (Hrsg.), Reichsgeschichte I, In: FSGA 5, S. 58ff. Annales regni Francorum zu 791, In: MGH SS rer. Germ. 6, S. 88 *„(...) cum Dei adiutorio partibus iamdictis Avarorum perrexerunt. Ad Anisam vero fluvium properantes ibi constituerunt laetanias faciendi per triduo missarumque sollemnia celebrandi;* (...).
[39] Ebd. *(...), ubi iamdicti Avari firmitates habuerunt praeparatas: de australi vero parte Danubii ad Cumeoberg, de alia vero ripa in loco, qui dicitur Camp, quia sic nominatur ille fluvius, qui ibi confluit in Danubio“.*
[40] Samuel SZADECZKY-KARDOSS, Avaren, In: Lex. MA I, Sp. 1284f. Walter POHL, Awarenkriege, S. 18f.
[41] Walter POHL, Die Awaren, S. 310.

Starke Regenfälle erschwerten die Kommunikation zwischen den fränkischen **Heersäulen**; hinzu kamen Nahrungsmängel und Krankheiten.[42] Mitte Oktober stand Karl der Große mit den Truppen an der Raab, als eine **Pferdeseuche** im karolingischen Lager viele Tiere dahinraffte. Karl befahl den Rückzug über die Römerstraße bei *Savaria* (Steinamanger) und Mitte November gelangte man vor Ausbruch des Winters zuhause an. Die fränkischen Heere standen 52 Tage im Feindesland, ohne einen nachhaltigen Sieg errungen zu haben.[43]

Insgesamt dauerten die **Awarenkriege** von 788 bis 803 und führten zur Neuorganisation der gewonnenen Region. Karl richtete eine Grenzmark ein und setzte seinen Schwager Gerold als bayerischen Präfekt sowie Herzog Erich von Friaul ein. Auf kirchlicher Ebene sollten Bischof Arn von Salzburg und der Patriarch von Aquileia die **Awarenmission** vorantreiben. Arns große Missionaufgaben förderten seine Ernennung zum Erzbischof, wobei Karl mittels Schiedspruch die Drau als „nasse Grenze" beider Diözesen festlegte.[44]
Erzbischof Arn soll nicht gern in den „**wilden Osten**" gefahren sein, denn die Lage im Grenzraum blieb labil und die karolingische Ostpolitik erlitt immer wieder Rückschläge. Im Jahr 799 starben Gerold von Bayern und Erich von Friaul; drei Jahre später fielen die Grafen Chadaloh und Goteram im **Grenzland**. Als Karl 803 nach Bayern kam, entsandte er nochmals ein Heer gegen die Awaren, deren drohender Untergang letzte Kräfte mobilisierte.[45]
Letztlich gilt der Sieg über die Awaren als der einträglichste unter den Karolingern: man gelangte an große Schätze, viel Land und hohes Ansehen. Die Awarenmark war ein Meilenstein am Weg vom *regnum Francorum* zum Imperium, wobei sich die Awarenkriege ins Bild der karolingischen **Expansionspolitik** fügten. Die Bezeichnungen *terra Avarorum* und *provincia Avarorum* blieben für das Land östlich der Enns gebräuchlich, „und das Diedenhofer Kapitulare setzte 805 Lorch als äußere **Zollstelle** vor den *partes Sclavorum et Avarorum* fest".[46] Karls Erlass war eine Art „Waffenembargo" gegen Slawen und Awaren, in welchem die Städte im Osten - von Magdeburg und Erfurt bis Regensburg und Lorch - kein hochwertiges Gerät über die Grenze ausführen sollten.[47] Solche **Schutzzölle** (im wahrsten Sinn) verlautbarten die Karolinger auch bei **Pferdeexporten** gegen die Sachsen (siehe 3.1.2).
Neben der Expansion spielte bei den Awarenzügen der Kampf gegen Heiden und deren Mission eine Rolle. Die Awaren verkörperten das **Erbe der Völkerwanderung**; an ihnen

[42] Bodo ANKE/Laszlo REVESZ/Tivadar VIDA (Hrsg.), Reitervölker im Frühmittelalter, S. 72.
[43] Walter POHL, Die Awaren, S. 308ff. Das Land bis zum Wienerwald dürfte in fränkischer Hand geblieben sein; römische Zentren wie *Aelium Cetium* (St. Pölten) und *Comagenis* (Tulln) gerieten zu neuen Stützpunkten.
[44] Bodo ANKE/Laszlo REVESZ/Tivadar VIDA (Hrsg.), Reitervölker im Frühmittelalter, S. 73. Mehrere Arn-Orte in der Wachau künden von der salzburgischen Kolonisation ebendort.
[45] Walter POHL, Awarenkriege, S. 27ff.
[46] MGH Capit. 1, S. 123, Nr. 44. Walter POHL, Awaren, S. 310.
[47] Karl BRUNNER, Diedenhofener Kapitular, In: RGA 5, S. 407f.

sollte Rache für die Taten der **Hunnen** geübt werden. Einhard rühmte Karl, dass er die von den Hunnen geraubten Güter für die Christenheit zurück erobert habe. Karls Truppen erbeuteten die Schätze des Khagan - fünfzehn vierspännige **Ochsenwagen** sollen Gold, Silber und Seide abtransportiert haben.[48] Die Schätze ließ Karl an Bistümer und Adelige aufteilen, baute die Pfalz in Aachen damit aus und bedachte den Papst mit einem Anteil. Das Frankenreich wuchs beinahe um das Doppelte, die **Stuktur im Ostland** blieb dabei lose:[49]

> *„Das Netz bayerisch-fränkischer Stützpunkte, das durch Landschenkungen an Bistümer, Klöster und weltliche Adelige im Ostland aufgebaut wurde, blieb durch die ganze Karolingerzeit ziemlich weitmaschig; nur zwischen Enns und Wienerwald und im Wiener Becken erreichten diese Stützpunkte eine größere Dichte.“*[50]

Gemäß der Salzburger Annalen kam es 881 zum *primum bellum cum Ungaris ad Weniam*, worauf Kämpfe *ad Culmite* - wohl bei Pöchlarn - folgten.[51] Es ist dies der Auftakt zu einer Reihe von Scharmützel und Beutezügen der **Ungarn**, die keine „klassischen“ Reiternomaden waren, sondern schon vor der pannonischen Landnahme teils Ackerbau betrieben und sesshaft waren. Das **Steppenreiter-Klischee** täusche, denn während ihren Wanderungen standen die Ungarn stets mit hoch entwickelten Kulturen in Kontakt, wie Brunner betont.[52]
Zum Jahr 900 berichten die Fuldaer Annalen von *Avari, qui dicuntur Ungari*, die Italien verwüsteten und sich *ad sua in Pannoniam*, „in ihre (Gebiete, Zelte) in Pannonien“ zurückgezogen hätten.[53] Die Einfälle der Ungarn häuften sich nun: in der Zeit von 900 bis 970 sind mehr als vierzig **Raub-** und **Plünderungszüge** in den Quellen überliefert.[54]



Abb. 23 - Reitkünste und Pferdezucht in der ungarischen Puszta im 21. Jh.

[48] EINHARD, Vita Karoli Magni, Kap. 13. Annales Regni Francorum zu 796, In: MGH SS rer. Germ. 6, S. 97f.
[49] Wilfried HARTMANN, Karl der Große, S. 82 ff.
[50] Walter POHL, Awarenkriege, S. 31. Interne Machtkämpfe nach Karls Tod und das Festsetzen der Ungarn im Karpatenbecken ließen das fragile karolingische Ostland im Jahr 907 zusammen brechen (siehe unten).
[51] Annales Iuvavenses zu 881, In: MGH SS 30/2, S. 742. Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 42.
[52] Miklós TAKÁCS, Ungarn, In: Lex. MA, VIII, Sp. 1225f. Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 52.
[53] Friedrich KURZE (Hrsg), *Annales Fuldenses* zu 894, In: MGH SS rer. Germ. 7, S. 125ff.
[54] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 53. Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 46.

Für den Aufstieg der Steppenreiter war der Bedarf an Kriegern und **Hilfstruppen** in den Nachbarreichen förderlich.[55] Die **ungarischen Reiter** kundschafteten die Geografie und Infrastruktur der Länder aus, wie Liutprand von Cremona anzuprangern wusste:

> *„Inzwischen merkten sich die Ungarn den Weg hinaus, sahen sich das Land an und entwarfen im Herzen die bösen Anschläge, die nachher ans Licht kamen.“*[56]

Walter Pohl hält das Klischee, dass Hunnen, Awaren und Ungarn nur „**Renner und Brenner**“ waren, deren es gewesen sei „alles zu verwüsten und wieder davon zu reiten“ für nicht haltbar, da sie von den Überschüssen ihrer Nachbarn länger profitieren wollten.[57]
Für die nö. Geschichte sind die Schlachtereignisse von 907 bei **Pressburg** und 955 am Lechfeld von Bedeutung. Nach mehreren Beutezügen im Ostfrankenreich und der Bedrohung der Ostgrenzen zog 907 ein **bayerisches Aufgebot** donauabwärts, um den Ungarn Einhalt zu gebieten.[58] Wie bei Karls Awarenzug kam man in Regensburg zusammen und fuhr bzw. ritt von hier donauabwärts. König Ludwig das Kind begleitete das Heer bis zur **Ennsgrenze**, führte es aber nicht persönlich ins Feindesland.[59] Die Streitmacht drang nach Aventinus

> *„mit dreien heren an die Ungern: auf der linken seiten zog hinab herzog Luitbold, auf der rechten der erzbischof Diethmar von Salzburg (...); auf dem wasser mit streitschifn“*

folgten weitere Grafen und Adelige und vor Pressburg vereinten sich die **drei Heersäulen** wieder um sich für die Schlacht in Stellung zu bringen.[60] Bela Torma hat sich mit dem **Marsch** dieses bayerischen Heerbanns beschäftigt, der bei St. Florian die Traun übersetzte und um den 17. Juni die Enns erreichte, bevor man entlang der **Limesstraße** über Mautern - Tulln - Greifenstein - Klosterneuburg - Wien und Fischamend nach Bratislava eilte.[61]
Die Truppen kamen vor dem 3. Juli unterhalb von Pressburg an und legten die 270 km in 16-18 Tagen zurück, was einer **Marschleistung** von etwa 16 km/Tag entspräche; der bayerische Vorstoß kam bis ins Wr. Becken zügig voran, bevor die stärker werdende ungarische Gegenwehr die Geschwindigkeit auf rund 5 km pro Tag schrumpfen ließ.[62]

---

[55] Walter POHL, Rolle der Steppenvölker, In: NÖLA 13 (2008), S. 99. Maximilian DIESENBERGER, Bayern, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907, S. 34.
[56] Liutprand von CREMONA, Antapodosis I, S. 13. Zitiert nach Albert BAUER/Reinhold RAU, Geschichte der sächsischen Kaiserzeit, S. 268.
[57] Walter POHL, Rolle der Steppenvölker, In: NÖLA 13 (2008), S. 99.
[58] Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume, S. 212ff.
[59] MGH DLK, Nr. 84. Maximilian DIESENBERGER, Bayern, In: Schicksalsjahr 907, S. 41.
[60] AVENTINUS, Bayerische Chronik IV, S. 138, In: Matthias LEXER (Hrsg.), Aventinus 5, Buch 1/2, S. 256f.
[61] Bela TORMA, Schlacht bei Pressburg, In: NÖLA 13 (2008), S. 175.
[62] Ebd. Dieser Wert stimmt nach TORMA mit den Marschleistungen der byzantinischen und fränkischen Reitertruppen überein; Karl der Große legte 791 beim Zug gegen die Awaren dieselbe Strecke in 15km/Tag zurück.

Letztlich geriet die **Strafexpedition** gegen die Ungarn zur Katastrophe, über die es in den Salzburger Annalen lapidar heißt: *Bellum pessimum fecit ad Brezalauspurc*.[63] Der bayerische Adel erlitt herbe Verluste, neben Markgraf Luitpold und Erzbischof Thietmar von Salzburg starben die Bischöfe von Freising und Säben-Brixen sowie zahlreiche Grafen, Adelige und ihre **Gefolgschaften**.[64] Die Reichsgrenze musste bis zur Enns zurück genommen werden, wo der Fluss, die Wälder und die stark befestigte Ennsburg Schutz boten - mit dem Verlust des karolingischen Ostlandes gingen die **Ungarnkriege** in eine neue Phase.[65]
In der Schlacht bei **Riade** 933 gelang ein wichtiger Sieg gegen die Ungarn; zehn Jahre später stoppte man mit Beute beladene ungarische Reiter bei Wels an der Traun. Am Laurentiustag des Jahres 955 führte Otto der Große ein starkes Reichsheer am Lechfeld bei Augsburg an. In der Schlacht auf dem **Lechfeld** „verwandelten bayerische Krieger, die überall im Land Wege und Furten überwachten," die Flucht der Ungarn zu einer schweren Niederlage.[66]

„Kein Weg stand ihnen offen und kein Schleichweg konnte von ihnen gefunden werden"[67]

überliefert Widukind von Corvey. Diese Schilderung unterstreicht die immense strategische Bedeutung von **Furten**, Überfahrten und Straßen im Kriegsfall als Werkzeug einer herrschaftlichen Machtausübung. Nach dem Sieg am Lechfeld setzte die **Kolonisation** im nö. Donauraum allmählich wieder ein, erreichte aber erst im 11. Jh. wieder die Grenzen der zuvor vorgetragenen **Landnahme** und der karolingischen Erschließung (siehe 2.1.3).[68]

Der Konflikt mit den **Ungarn** bestimmte die Geschichte des Landes weiterhin (siehe 2.1.3 und 2.2.3). Das Verhältnis mit den ungarischen Nachbarn blieb ambivalten, umfasste neben Auseinandersetzungen auch Ehe- und Bündnisschließungen und hinterließ vielfältige Spuren. Schon Walter Steinhauser wies auf eine Gruppe von **ungarischen Ortsnamen** süd-lich von Laa/Thaya hin und führte Fallbach (ung. *falva* für Dorf), Gaubitsch (von Kovac), Schoderlee (ung. *sator* für Zelt) und Ungarndorf als Beispiele an.[69] Auch Ortsnamen wie Ungarbach, Ungardorf und Ungertal gehen etymologisch auf **ungarische Siedler** zurück, von anderen kulturellen und wirtschaftlichen Verbindungen ganz zu schweigen.[70]

---

[63] *Annales Iuvavenses maximi* zu 907, In: MGH SS 30/2, S. 742. Zu 912 sind Kämpfe *ad Aeni flumen* notiert.
[64] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 52
[65] Roman ZEHETMAYER, Schicksalsjahr 907. S. 17ff. Friedrich KURZE (Hrsg), *Annales Fuldenses* zu 900, In: MGH SS rer. Germ. 7, S. 134f.
[66] Bodo ANKE/Laszlo REVESZ/Tivadar VIDA (Hrsg.), Reitervölker im Frühmittelalter, S. 104. Zur Lechfeld-Schlacht allgemein siehe Hans EINSLE, Ungarnschlacht.
[67] Widukind von CORVEY, *Res Gestae Saxonicae*, In: FSGA 8, S. 153.
[68] Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume, S. 273.
[69] Walter STEINHAUSER, nö. Orts- und Flurnamen, In: JbLkNö 25 (1932), S. 26f.
[70] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, U 24 bis 29.



Abb. 24 - Trense und Steigbügel aus geschmiedetem Eisen im Ungarischen Nationalmuseum.

Ausgerechnet im Bereich der ungarischen Ortsnamen entdeckte man bei Gnadendorf im Jahr 2000 das Grab eines ungarischen Reiters. Es handelt sich um ein reich ausgestattetes Grab eines jungen Kriegers, das aus der Zeit 980-1020 stammen dürfte.[71] Neben einem Säbel und Münzen kamen ein **Pferdegeschirr** mit einer mehrteiligen **Eisentrense** und eine partielle Pferdebestattung zum Vorschein. Bemerkenswert ist, dass die Bestatter das Grab als sicher ansahen, sonst hätten sie den **jungen Reiter** zu den 70 km entfernten ungarischen Wohnsitzen bei den kleinen Karpaten gebracht oder die reichen Beigaben tiefer versenkt.[72]
Für Kontroversen sorgten die so genannten **Gyepü** (Grenzwächtersiedlungen).[73] Otto von Freising berichtete von *vallibus et sudibus in locis palustribus*, mit denen sich die Ungarn in sumpfigen Gegenden vor Angriffen geschützt hätten.[74] Weltin lokalisiert diese **Verhaue** auf ungarischem Boden und stellt die Existenz von *gyepü*-Orten in Nö. in Abrede.[75]

Fest steht, dass die **Reitervölker** aus den asiatischen Steppen nicht nur Beutezüge in Europa unternahmen, sondern auch Errungenschaften wie Steigbügel und Hufeisen einführten. Mit ihrer **Sesshaftwerdung** verloren die Reitervölker teils an militärischer Kraft, wobei den Ungarn und Bulgaren eine rasche Aufnahme in die europäische Völkerfamilie gelang.
Nach Karl dem Großen zogen karolingische Könige nur vereinzelt in den **nö. Donauraum** - König Arnulf von Kärnten hielt sich in den 890er Jahren fünf Mal östlich der Enns auf - unter den Ottonen kamen die Besuche im Ostland zum Erliegen (siehe 2.2.3). Von den Königen Konrad I. und Heinrich I. liegen überhaupt äußerst wenige **Urkunden** vor; ein Grund dafür mag sein, „dass die ‚Kanzlei' aus einem Mann bestand, dessen notwendige Materialien in die **Satteltaschen** eines Pferdes passten," wie Georg Scheibelreiter annimmt.[76]

---

[71] Ernst LAUERMANN, Gnadendorf, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907, S. 93ff.
[72] Ebd.
[73] Exemplarisch sei genannt Karl GUTKAS, Geschichte Niederösterreichs, S. 40 und Hansgerd GÖCKENJAN, Hilfsvölker und Grenzwächter genannt. Das ung. Wort *gyepü* leitet sich vom türk. *yapi* ab und bedeutet Palisade.
[74] Otto von FREISING, Geschichte der zwei Staaten, In: MGH, SS rer. Germ. 45, S. 281.
[75] Max WELTIN, Probleme der mittelalterlichen Geschichte, In: Vergangenheit & Gegenwart, S. 83f.
[76] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 49. Zur frühen Kanzlei und der transalpinen Komm-

Die **Quellenlage** für den nö. Raum ist im 10. Jh. insbesondere zwischen den Schlachten der Jahre 907 und 955 relativ dünn. Karl Brunner verhilft sich deshalb mit dem **Waltharius Lied**, das atmosphärisch ein Durchreisen dieser Zeit ermögliche.[77]

> *„Besorge mir ferner an Schuhen vier Paar der üblichen Art, (...) und stecke sie noch in die Schreine! So werden damit die Gefäße gefüllt bis zum äußersten Rand. Bestell bei den Schmieden dazu Angelhaken! Es sollen Fische und Vögel uns Wegesnahrung sein. (...) Du hast nun gehört, was dem Wandrer vonnöten für seinen Weg."*[78]

Nach den Vorbereitungen führt Walthari sein **Streitross**, den „Löwen", aus dem Stall.

> *„Da stand es stampfend und biß unbändig die schäumenden Zügel. Nachdem er ihm, wie es gewohnt, das Zaumzeug übergezogen, da hängt' er an beide Seiten die Schreine, gefüllt mit den Schätzen, nahm für die weite Reise ein wenig Wegzehrung mit und reichte die wallenden Zügel der Maid in die Rechte Hand."*[79]

Walthari und Hiltgunde flüchten von Etzels Burg und reiten mit **Saumschreinen**, **Angelhaken** und **Proviant** bepackt in die Nacht hinein. Als die Morgendämmerung anbricht biegen sie von den Straßen in die dunklen Wälder ab und *suchten in bahnlosen Bergen sich Wege, die abseits sich wanden*. In den Saumschreinen steckt ein Teil des Hunnenschatzes, um für die **weite Fahrt** nicht mittellos zu sein; unterwegs angelt Waltheri und bezahlt mit den gefangenen Fischen einen **Fährmann** für die Überfahrt am Rhein.[80]
Das Lied schildert Boten, Fähren und Staubwolken auf den Straßen, Wegegelder, Pferde und Fernweh, also vielfältige **Reise-Aspekte**, die in der mhd. Literatur häufig begegnen und von einer mittelalterlichen Reise- und Mobilitätskultur zeugen (siehe 4.2). Im **Ruodlieb**, einem Versepos aus der Mitte des 11. Jh., zieht ein junger Ritter aus

> *„und suchte fremde Länder auf. Nur einer durfte mit ihm gehen, den er als Schildknapp ausersehn: ihm schleppen sollt er den Reisesack (...). Und unter sich als Sattel"*

trug er einen Futterbeutel.[81] Am **Sattel** hing ein lederner Becher, der mit Harz gebohnt war und Ruodlieb zum Trinken diente; derart ritt der **Held** in der Dichtung davon.[82]

---

unikation siehe Wolfgang HUSCHNER, Transalpine Kommunikation im Mittelalter.
[77] Karl BRUNNER, Die „dunkle" Zeit zwischen den Schlachten, In: NÖLA 13 (2008), S. 24ff. DERS., Herzogtümer und Marken, S. 118f.
[78] Karl LANGOSCH, Waltharius, S. 21.
[79] Ebd. S. 23.
[80] Ebd. Nachwort S. 365ff.
[81] Karl LANGOSCH, Ruodlieb, S. 87.
[82] Ebd. S. 89 und Nachwort S. 372. Der Autor des Ruodlieb dürfte das Werk im Kloster Tegernsee verfasst und am Hofe Kaiser Heinrich III. gewirkt haben. Die Königsfigur im Ruodlieb erinnert Herwig WOLFRAM an

2.1.2 Raumrezeption in nö. Quellen

„Die Formel 'viis et inviis' weist nicht nur auf das Unwegsame hin - parallel zum Begriffspaar 'terris cultis et incultis' -, sie bringt auch deutlich zum Ausdruck, dass das lokale Wegenetz, vorhanden oder (noch) nicht vorhanden, als zum Besitz, zur Herrschaft gehörig empfunden wurde und dementsprechend als ausbaufähig galt."[83]

In diesem Kapitel werden ausgewählte Quellen von der Karolingerzeit bis zur Zwettler Bärenhaut (ca. 830-1310) vorgestellt, die kleinräumige Gebiete in Nö. erfassen. Wie haben Schreiber und Kanzleien die **Topografie** im nö. Raum zu ihrer Zeit wahrgenommen? Woher kam das Wissen über die beschriebenen Räume? Und welche Rückschlüsse lassen sich daraus auf die **Infrastruktur** und die **Verkehrswege** ziehen? Die Pertinenzformel mit *viis et inviis exitibus et reditibus* ist dabei ein enden wollender Wegweiser. Ergiebiger sind neben Orts-, Besitz- und Gebietsangaben vor allem individuelle topografische **Anhaltspunkte**.
Nach der *Vita Severini* (siehe 1.3.1) versiegen die Quellen für den nö. Raum weitgehend; in der Gründungsurkunde des Stifts Kremsmünster ist im Jahr 777 mit *ad Crvnzwitim* erstmals seit der Spätantike eine **Örtlichkeit** im heutigen Nö angesprochen.[84] Die Berichte über die Awarenzüge Karls des Großen erfassen den nö. Raum rudimentär (siehe 2.1.1). Danach ist es eine Schenkung Ludwigs des Deutschen 832, in der eine *Herilungoburgh* und ein *locus qui dicitur Erdgastegi* auftaucht, wobei es in der **Beschreibung** heißt, dass die

„Grenzen von diesem Ort, wo die Erlauf in die Donau fließt, flussaufwärts dem Ufer entlang bis zu einem Ort namens Erdgastegi reichen und vom selben Fluss im östlichen Teil bis zu einem Hügel, der von den Wenden Colomezza genannt wird, wo man in zwei Bäumen markante Zeichen sehen kann, und von diesem Ort im nördlichen Teil bis zur Donau und zum Süden und Westen hin über den Gipfel des Berges, so wie es die markanten Zeichen der Bäume zeigen, bis hin zum oben erwähnten Ort Erdgastegi."[85]

Der „**Erdgehsteig**" ist ein „Höhenweg in erdigem Gelände", der an der unteren Erlauf im

---

Konrad II. Siehe: Herwig WOLFRAM, Konrad II. Zum Königsumritt siehe Kapitels 2.2.2.
[83] Peter CSENDES, Zur Infrastruktur in der Babenbergermark, In: NÖLA 16 (2014), S. 107.
[84] NÖ UB I, Nr. 1f. und Komm. S. 8f. Zur Lokalisierung im Dunkelsteiner Wald und der Bedeutung des *pagus Grunzwiti* siehe auch Nr. 6f. und Erwin KUPFER, Das Königsgut, S. 56f. Kremsmünster erhält danach weiteres Land, dass von einem Königsboten zugewiesen wird: *territorium, sicut missi Geroldi comitis designaverunt*.
85 Zitiert nach Paul KINK http://www.hdbg.eu/m/001/001-007 (05.05.2017). MGH DD LD, S. 10, Nr. 8. *„(...) locum, ubi antiquitus castrum fuit qui dicitur Herilungoburgh, cum reliquis adiacentiis in circuitu, quarum terminia sunt ab eo loco, ubi Erlafa in Danubium cadit, sursum per ripam eiusdem fluminis usque ad locum qui dicitur Erdgastegi, et ab eodem flumine in orientali parte usque in medium montem qui apud Uuinades Colomezza vocatur, ubi in duabus arboribus evidentia signa monstrantur, et ab eo loco in parte aquilonis usque in Danubium et ad meridiem et occidentem per verticem montis, sicut evidentia arborum signa demonstrant, usque ad supradictum locum Erdgastegi."*

Bereich der alten **Römerstraße** bei Pöchlarn verlief (siehe Karte 1).[86] Hier bekommt zum ersten Mal seit der Spätantike eine Straße in Nö. eine konkrete Namenszuweisung.

Neben der frühen Nennung von *Erdgastegi* und *Herilungoburg*, den Resten des **Römerkastells** *Arelape* (Pöchlarn), fallen zwei Dinge auf. Einerseits spricht die Quelle von Wenden (*Uuinades*) und nennt den slaw. Namen *Colomezza* für den **Kulmberg** bei Pöchlarn, wo Slawen (*Sclavi*) wohnten und der Regensburger Kirche Besitz zugewiesen wird.[87] Andererseits sind die **Baummarkierungen** bemerkenswert: *ubi in duabus arboribus evidentia signa monstrantur* bzw. *sicut evidentia arborum signa demonstrant*.[88] Diese *signa* lassen an sehr alte von Natur aus markante Bäume denken, die zusätzlich mit Markierungen versehen wurden.[89] In der Pertinenz des Ludowig-Diploms fehlen *viis et inviis* stattdessen begegnen *perviis exitibus et regressibus*, also Durchgänge, Ausgänge und Zufluchten.

Bäume als Grenzangaben finden sich öfter, z.B. in einer salischen Urkunde bei Absdorf am Wagram, wo zwei **Weidenbäume** die Sprengelbegrenzung anzeigten oder in Diplomen Heinrichs II. im Odenwald, wo ein *arbor Lachbuocha* ebenso wie an der Werla *illia arbor Hugisbuocha* als Anhaltspunkte Aufnahme in Skripten fanden (siehe unten).[90]

Die Markanz von Bäumen unterstreicht ein **Grenzbaum** aus dem 19. Jh., der einem Team um Michael Doneus in Purbach im Leithagebiet aufgefallen ist. Die alte Eiche war im Franziszeischen Kataster (1810–1850) als Grenzbaum eingezeichnet und wurde mittels GPS Ortung fast 200 Jahre später „als imposante Baumruine“ in situ angetroffen (Abb. 25).[91]



Abb. 25 - Imposanter Grenzbaum aus dem Franziszeischen Kataster.

[86] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, E 205. Vgl. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 249f.
[87] Herwig WOLFRAM, Ortsnamenforschung, In: Helmuth FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen, S. 2. Wenden war keine Selbstbezeichnung der Slawen, sondern eine Fremdbezeichnung. Auch die Ortsnamen Herilungoburg und Erdgastegi wurden „den Ortsansässigen abgehört.“
[88] NÖ UB I, Nr. 3a und S. 32f. Weitere Ludwigdiplome für die Wachau (*ad Biugin, ad Uuahouua*) oder im Wechselgebiet bleiben topografisch vager.
[89] MGH DD Kar1, S. 207f., Nr. 153. Karl der Große schenkt dem Kloster Hersfeld 786 die Villa Dorndorf, wobei sich in den Grenzangaben alte Zeichen (*antiqua signa*) finden, die sonst in den Quellen selten sind.
[90] MGH DH II, Nr. 244 und 350.
[91] Michael DONEUS u.a., Flugzeuggetragenes Laserscanning, In: DERS./Monika GRIEBL (Hrsg.), Die Leitha, Archäologie Österreichs Spezial 3 (2015), S. 58.

Weitere Diplome Ludwigs des Deutschen, der ab 825 König von Bayern und ab 843 von Ostfranken war, sind topografisch interessant. So übertrug Ludwig der Passauer Kirche Besitz in Kirchbach (im Bezirk Tulln), das im **Awarenland** (*in provintia Auarorum*) lag und deren

> *„Grenzen von diesem Ort selbst über einen schmalen Fußweg bis zu einem Ort namens <Tumulus> reichen und von dort durch das Umland bis zum oben genannten Kirchbach und darauf bis zur Mark des Theotheriens* (sic!) *und zur Anhöhe Cumenberg."*[92]

Hier ist es ein kleiner Weg, ein **Pfad** (*semita*), der neben der Gebietsgrenze eines Dietrichs, einem **Grabhügel** und dem Riederberg die Gemarkung umrahmte. Günter Marian weist darauf hin, dass die Ortsbeschreibung *Tumulus* (Langenlebern) später interpoliert wurde und der ursprüngliche **Zielort** des Weges ein anderer war (eventuell *murus* für Zeiselmauer).[93] Als Ludwig ein Jahr später der Salzburger Kirche Land am Unterlauf der **Ybbs** überließ, wird dieses als „im Slawenland" (*territorium in Sclauinia*) charakterisiert

> *„(...) ex utraque parte ipsius fluminis terminatur ab occidentali parte, quod Theodisca lingua wagreini dicitur, usque in orientalem partem ad unum parvum rivulum, ab aquilonali parte de illa publica strata usque in mediam silvam."*[94]

Wagrein bedeutet Wogengrenze, Ufer.[95] Ein *uuachreini* begegnet auch im Wechselgebiet, wo an Spratz- und Zöbernbach eine **Furt** samt zwanzig Königshufen anno 860 an Mattsee fielen, die *in loco qui dicitur Sauariae vadum et inde inter Sprazam et Sauariam* lagen und sich bis zu einem Grenzberg Richtung Ungarn erstreckten - *Uuangariorum marcha*.[96]
Die älteste Nennung der *strata publica* (837) betrifft den Amstettner Raum. Die Limesstraße war nunmehr **Königsstraße** und verband als Hauptschlagader Bayern mit der Awarenmark bzw. dem karolingischen Ostland. Flussaufwärt rief sich die *strata publica ... Hochstraza* bei Strengberg im Ennswald in Erinnerung; weitere Nennungen als *lapidea platea* (890) und *strata legittima* (RZO) unterstreichen die Bedeutung der **Donautalstraße**.[97]
Ein wichtiges Zentrum an der „Südlichen Donautalstraße" war Tulln, das als einziger nö. Ort

[92] Zitiert nach Paul KINK http://www.hdbg.eu/m/001/001-006 (05.05.2017). MGH DD LD, S. 21f., Nr. 18. *„in provintia Auarorum in loco qui dicitur Kirichbach, (...), quarum terminia sunt ab ipso loco pergens per unam semitam usque ad locum qui dicitur 'Tumulus' (...)ad markam Theotherii et inde usque sursum Cumbenberg."*
[93] Günter MARIAN, Besitzgeschichte, In: NÖLA 16 (2014), S. 122. NÖ UB I, S. 59, Nr. 5d. Karl LECHNER, Bodendenkmäler, In: MIÖG 60 (1952), S. 97f.
[94] MGH DD LD, S. 30, Nr. 25.
[95] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 166 und 304. *Wagreini* leitet sich etymologisch wie der Wagram von *wac* für „Woge, Welle" und *rein/rain* für „Grenze, Bodenerhöhung" ab. Der Wagramzug nördlich der Donau begegnet bis ins 11. Jh. oft als Grenze; zwischen Donau und Wagram erstreckte sich ein dünner Kolonisationsstreifen, der erst nach 1040 Richtung Norden vorgeschoben werden konnte (siehe 2.1.3).
[96] NÖ UB I, S. 53, Nr. 5a. Zur Furt bei Zöbern und anderen Übergängen siehe 3.1.1.
[97] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 226ff. NÖ UB I, Nr. 10a, 13 und 20c.

im 9. Jh. als **königlicher Fiskus** aufscheint und 863/64 Treffpunkt von Ludwig dem Deutschen und dem Bulgarenkhan Bogoris in der Causa „Mährisches Reich" war.[98]
Ludwigs Sohn Karlmann bestätigte 877 Kremsmünster eine durch Umritt vollzogene Schenkung seines Vaters in der Buckligen Welt und eine durch Gebietsbegehung an der unteren Schmida.[99] Der besitzeinweisende **Umritt** (*circumequitatum*) hatte Symbolcharakter und ist in der Zwettler Bärenhaut besonders detailreich überliefert (siehe unten). Daneben gab es die Besitzeinweisung durch **Umgehung** *sicut hoc Willehelmus comes quondam ad id monasterium circuiit* (Schmida) bzw. *sicut Odolricus comes noster et missus de ipsis rebus eas circuivit* (für Salzburg in der Buckligen Welt), wo Grafen beim **Einweisen** halfen.[100]

Danach ist es König Arnulf (von Kärnten), der mehrmals im Ostland weilte und 885/90 **Salzburg** seine Besitzungen in Nö. bestätigte, wobei das Diplom nach Weltin zwar manipuliert sei, aber „genaue topographische Einzelheiten" zwischen Traisen, Donau und Perschling anführt.[101] Noch genauer ist die Beschreibung der **Mark Hollenburg**, die nach 895 an **Freising** fiel und deren Grenzen man nach „Aussagen Ortskundiger" schriftlich fixierte:

> *„Inprimis ubi Spuotinesgang ex Danubio effluit usque ad illud vvagreini, quod dividit Smurseseigan et predium sancti Castuli, et inde adusque illam lapideam columnam, que contra Treismo sita est, et ex ipsa columna per medium fundum Treismae ipsius fluminis usque ad illam lapideam plateam, et sursum per eandem plateam usque, ubi Nuzpah in eam plateam cadit, et inde sursum per medium Nuzpah usque ad illum locum, ubi pridem ille lapideus nuosch iacebat, et exinde per eundem rivulum usque, ubi ille staphol stat prope fontem, et inde ex illo fonte sursum per medium illius vallis usque ad illam marcham, (...), et inde ad illos cumulos, quos levvir vocamus, et exin in Tiuphintal et deinde per eandem Tiuphintal usque, ubi Horiginaltaha Donubium influit, et ille vverit, qui Ratnichesvverit vocatur, prout medius lucus circuit."*[102]

Dieser Urkundentext setzte topografisches Wissen westlich von Traismauer voraus. Max Weltin hebt die Erwähnung **antiker Relikte**, wie die eines römischen **Meilensteins** (*lapidea*

[98] NÖ UB I, Komm. Nrr. 8-8a, S. 100f. MGH Epp. 6, S. 293, Nr. 26 *christianissimus rex* (...) *rex Vulgarorum*.
[99] NÖ UB I, 5b sowie Komm. S. 68f. WELTIN glaubt nicht, dass Mattsee und Kremsmünster ihrem Besiedlungsauftrag zur Zeit der Ungarneinfälle nachkommen konnten.
[100] Ebd. Nr. 5b, 7b und S. 517. Beide Male erfolgt die Begehung mit einem *comes*.
[101] NÖ UB I, Nr. 7-7d und Komm. S. 92ff. *„ (...) ad Treisimam civitatem et aecclesiam sancti Martini cum decima et sursum in australi atque origentali parte fluminis Treisma usque ad Potilinisprunnin et sicut Dietrichespach fluit contra duos acervos, qui in origentali parte campi positi sunt, et exinde usque Danubium in illum locum, qui Tripoliza dicitur, et ita sursum prope Danubium (...)."* Hier lag ebenso wie bei Ybbs, Melk, Traismauer, Loiben, Schafferfeld und Arnsdorf alter Salzburger Besitz samt Wirtschaftshöfe. Salzburg hatte umfangreichen Grundbesitz mischte sich zunächst aber nicht in die Passauer Diozösanrechte ein.
[102] NÖ UB I, Nr. 10a. *Inter has marchas, quas notavimus* fasst die Grenzzeichen der Gemarkung zusammen.

columna) und eines Sarkophags mit fehlendem Deckel (*lapideus nuosch*) hervor zu denen frühgeschichtliche Hügel treten (*ad illos cumulos, quos lewir vocamus*).[103] Frühgeschichtliche **Tumuli** waren eine beliebte Landmarke. Sie treten mehrfach in Gebietsbeschreibungen als *ad duos tumulos, acervos, levvir* oder *ad Mochinle* auf und gingen später in viele **Orts-** und **Flurnamen** wie Leeberg, Breitenlee oder Langenlebarn ein (siehe 4.1). Außerdem wird eine Quell-Einfassung (*staphol prope fontem*), der Wagrein/Wagram, die Donau samt Nebenflüssen und eine **Römerstraße** (*lapideam plateam*) erwähnt (siehe Abb. 26).

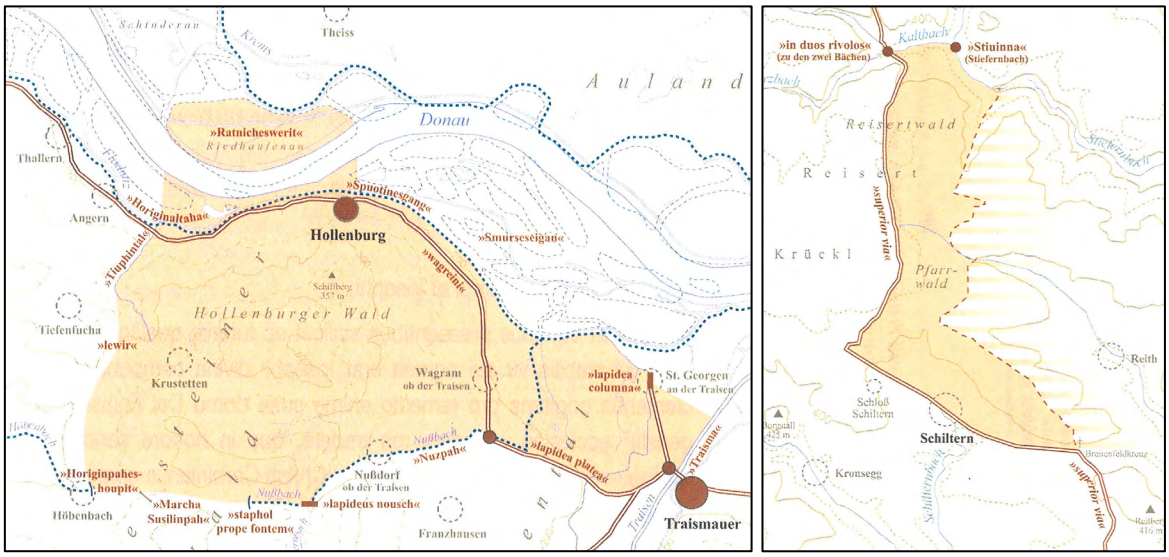


Abb. 26 - Mark Hollenburg und *superior via* bei Stiefern nach Marian und Hübl (NÖ UB I).

Es ist dies die bislang genaueste **topografische Schilderung** des nö. Donauraums seit der *Vita Severini* (siehe 1.3.1). Bald darauf öffnet sich mit dem Raffelstettner Zollweistum 902/07 ein seltenes Verkehrsfenster an der Donau, das danach für Jahrzehnte zufallen wird.
Am gegenüberliegenden Donauufer von Hollenburg entstand im Hochmittelalter die bedeutende Anlegestelle von **Marchwartsurfar** (siehe 3.1.1 bzw. Karte 3). Mit dem Übergang Mautern - Förthof (Stein/Krems) verbanden diese Überfahrten die Einzugsgebiete:

* **Traisental** und St. Pölten, Traismauer, Furth bei Göttweig, Mautern, *lapidea platea*
* **Kamptal**, Böhmstraße, Rittsteig, Kremser Straße, Pleketer Weg, Straßertal, *s. via*

Wie lässt sich die detaillierte Hollenburger Raumerfassung mit dem Raffelstettner Zollweistum in Einklang bringen, das an **Zollorten** an der Donau Rosdorf, Linz, Enns und Mautern anführt, jedoch unterhalb von Mautern abbricht?[104] Scheibelreiter meint, das Reich gab um

[103] Ebd. Komm. S. 117. Das Gebiet der Mark Hollenburg gehörte zum bayerischen Kloster Moosburg bei Freising und fiel bald an Freising selbst.
[104] MGH Capit. II, S. 250ff., Nr. 253. NÖ UB I, S. 150, Nr. 13ff. Ebd. S. 155ff. Komm. Nr. 13. Übersetzung nach Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 5, S. 14-19. Der wichtige Marktplatz Rosdorf fiel wie Marchwartsurfar und andere Siedlungen entlang der Donau einem Hochwasser zum Opfer (1.1.1).

900 die Siedlungen Traismauer, Tulln, Zeiselmauer, Klosterneuburg und Wien aufgrund ihrer gefährdeten **Randlage** praktisch auf.[105] Zum einen erfolgte die Tradierung der Hollenburger Urkunde in einer Abschrift um die Jahrtausendwende, zum anderen liegt Hollenburg nahe bei Mautern und die Traisen könnte Teil einer Puffer- und Grenzzone gewesen sein.

Auf das **Raffelstettner Zollweistum**, das unlautere Zölle bei Fahrten durch den nö. Donauraum (*qui in orientales partes iter habebant*) zu unterbinden suchte, wird genauer einzugehen sein (siehe 3.2.2). Etwa zur Zeit der Zollordnung, die eine *strata legittima* über die Enns kannte, gab ein *vir venerabilis* Joseph nördlich der Donau westlich von Stiefern Land an Freising, wobei man die Seelgerätstiftung durch **Umreitung** anwies: *illorum cavallicando circumduxit*, *hoc est in ipsa marca de superiori via, que ipsa via vadit in duos rivolos.*[106] Diese „obere Straße" ist die älteste Nennung einer Straße nördlich der **Donau**, wobei diese *superior via* westlich der Kamptalstraße lag und nur einen Nebenweg anspricht.

Danach versiegen die Quellen zwischen den Schlachten bei Pressburg (907) und am Lechfeld bei Augsburg (955) für Jahrzehnte, bevor die **Kolonisation** erneut einsetzte.

Die Ottonen richteten ihr Itinerar auf die sächsischen Stammesgebiete aus und rückten den Radius des Reisekönigtums Richtung Osten (siehe 2.2.2). Den nö. Donauraum suchten sie dabei, soweit es die Quellenlage erkennen lässt, persönlich nicht auf (siehe 2.2.3).[107] Otto der Große bestätigte 972 Bischof Pilgrim von **Passau** die Besitzungen des Stifts

> *„in loco qui dicitur Vuachoua in ripa Danubii in comitatu Burchardi marchionis vineas quasdam et montem a lapide usque ad summum montis in longum et latum qui interiacet Altahensis aecclesiae ex occidentali plaga territorio ex orientali autem"*[108]

fügte sich Freisinger Besitz an. Hier begegnet der Gebietsname **Wachau** erstmals in einer Quelle. Das Interesse an **Weingärten** lässt sich ebenso ablesen wie das kolonisatorische Engagement der Klöster Passau, Niederaltaich und Freising. Deren Güter dienten neben einem **Grenzstein** (*lapis*) als Raummarken.[109] Nach der Belehnung der Babenberger mit der Mark 976 weist eine Urkunde Ottos II. Wieselburg und das Gebiet zwischen Ybbs, Zauchenbach und großer Erlauf dem Regensburger Kloster St. Emmeram zu. Dieses Diplom ist weit weniger bekannt als die *Ostarrîchi*-Urkunde seines Sohnes Otto III. von 996, vermittelt aber klare topografische Anhaltspunkte, die von **Ortskenntnis** zeugen:

---

[105] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 35f.
[106] NÖ UB I, S. 110f., Nr. 10b.
[107] Vgl. Erwin KUPFER, Königsgut sowie die Königsitinerare östlich der Enns im Kapitel 2.2.3.
[108] MGH D.O. I, S. 577, Nr. 423. (...) *illas vineas et montem a lapide usque ad summum tradimus domino nostro et sanctis martiribus Stephano atque Laurentio,* (...). Vgl. MGH D.O. II, S. 36, Nr. 27.
[109] Vgl. Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR II, Art. 50 *Wer Grenzbäume oder Marksteine aufstellt*, soll den Nachbarn auf der anderen Seite dabei haben, um Streitigkeiten von vornherein zu unterbinden.

„in terra quondam Auarorum iuxta fluviolum qui Erlaffa dicitur locum quendam esse qui Steininachiricha nominatur, quem per multa annorum curricula desertum ipse de Bauuaria missis colonis incoli fecit; (...) ab infestatione Ungrorum manere possent (...) inter maiorem et minorem Erlaffam situm ubi ipsi convenieunt, castellum ad construendeum qui vocatur Zuisila. (...), ubi ipsum flumen huic confluvio Erlaffarum proximum est, et sursum versus per litus Ibisae usque in rivum qui dicitur Zûcha et per hunc usque in montem qui dicitur Sclauanice Rûznic, (...)"[110]

und weiter entlang der Großen Erlauf. Einerseits ist der Rückbezug auf die Verwüstungen und die bayerische **Kolonisation** (*de Bauuaria missis colonis incoli fecit*) interessant, andererseits ist diese Passage ein gutes Beispiel, wie mehrere Flussläufe und deren **Ufer** (*litus, litora*) als „**nasse Sprengelgrenze**" fungierten. Darüber hinaus erwähnt das Diplom den Sonntagberg mit seinem slawischen Namen *Rûznic* (slaw. Rudьnikъ = „Miene, wo Erz ist").[111]
Um 985/90 legitimierte eine Passauer Fälschung, die auf 823 rückdatiert wurde, den Besitzstand des Hochstifts zwischen Enns und Wienerwald (*inter Anesum fluvium et Comagenum montem*).[112] Dabei ist neben der **Mautstelle** bei Ybbs - *Muotarun que Eparespurch nominatur* - und anderer Besitzungen das Gebiet zwischen Zeiselmauer und dem hängenden Stein (Greifenstein) angesprochen. Diese Zusammenfassung von Passauer Besitz im **Ostland** bildete wohl die realen Verhältnisse der Karolingerzeit nachträglich ab.[113] Der bayerische Herzog Heinrich II. reiste für die Klärung der Güterfragen eigens zu einem **Gerichtstag** in die Mark; neben Markgraf Leopold I. nahmen mehrere Grafen und Würdenträger teil.

Günter Marian verweist darauf, dass die **Passauer Güterbeschreibungen** der Texte von angeblich 823 und 985/90 südlich der Donau kaum voneinander abweichen - *Zeizinmurus* (...) *hoc est ab illo castello in orientali plaga usque ad pendentem lapidem in ora montis Comageni* - während Pilgrim von Passau die Gelegenheit als Anlass nahm, die Besitzungen jenseits der Donau „nach Westen und Osten beträchtlich zu erweitern."[114] Hier breitete Passau seinen Einfluss von Trübensee im Westen bis zu einem **Tumulus** bei Unterzögersdorf im Osten weiter aus, wenn es heißt *et sursum in longum usque ad Mochinle et Trepinse.*

[110] MGH D.O. II., S. 231f., Nr. 204.
[111] Georg HOLZER, Die Slaven im Erlaftal, S. 88. Hubert FAUSTMANN, Die alten Slawen, In: FOC 22 (2013), S. 38 und 50. Der Bergrücken vom Sonntagberg bei Waidhofen/Ybbs bis Reidlingberg hieß ursprünglich Reidling (vom slaw. Rûznic, 1034 Rûdnicham, 1160 Rüdenich). HOLZER konnte u.a. den Ötscher als Sitz des slaw. Donnergott Perunъ und die Gemeindealpe (*mons mvmenalbe*) als Sitz seiner Gattin Mokošь nachweisen. Ein ähnliches slaw. Götter-Tandem lag demnach beim Lindkogel (Ötschan - *Muem*) in der Nähe von Baden in Nö.
[112] NÖ UB I, S. 14ff., Nr. +2b, S. 128, Nr. 12b und S. 141, Nr. 12g.
[113] Günter MARIAN, Besitzgeschichte, In: NÖLA 16 (2014), S. 123ff. NÖ UB I, S. 15f. Nr. +2b
[114] Ebd. S. 125. mit einer Quelle (*iuxta fontem qui vocantur Sconibrunno*),

Beim **hängenden Stein** (*ad Hangintenstein*) errichten bald darauf Passauer Dienstleute die Burg Greifenstein. Als *mons Comagenus* wird in frühmittelalterlichen Urkunden mehrmals der **Wienerwald** bezeichnet, der schon die Provinzgrenze zwischen Noricum und Pannonien bildete.[115] Während Zeiselmauer zu Passau gehörte, konnte sich Salzburg **Traismauer** holen; dieser Umstand hat selbst die Transkriptoren des Nibelungenlieds verwirrt und ließ einzelne Schreiber die Ortsnamen ob ihrer gleichen Endung verwechseln (siehe 4.2.1).

Nach dem Übergang der Königswürde auf die **Salier**, besuchte mit Konrad II. im Jahr 1030 nach über 130 Jahren erstmals wieder ein König nachweislich die Mark (siehe 2.2.3 bzw. Karte2). Ein Kriegszug hatte ihn bis *circa Fisca flumen* geführt und einen Eindruck der losen **Herrschaftsstruktur** in der Mark vermittelt. Zuvor übergab Konrads Vorgänger Heinrich II. 1021 dem Freisinger Kloster Weihenstephan Teile der Donauinsel **Sachsengang**,

> „(...) *a loco enim Zuntinesprucca iusum per ripam Danubii usque in locum Orta dictum, et inde usque in silvam quam hart vulgariter nuncupant, et a supradicto ponte per directum usque in eandem silvam Hart, ipsam videlicet insulam Sahsonaganc,* "[116]

die kurz darauf an Freising fallen. *Zuntinesprucca* ist eine der ältesten mittelalterlichen Nennung einer **Brücke** in Nö. (siehe 3.1.1). Als Heinrich II. Niederalteich Fiskalgut bei Absdorf vergab, fassen den Sprengel eine Erhebung, zwei markante Bäume und der **Wagram** ein.

> „(...) *in orientali plaga de illo vallo et duabus arboribus vulgo feleuun dictis subtus villam Abbatesdorf dictam usque in fluvium Danuuii et inde sursum in latitudine usque in occidentalem plagam ad terminum ministerii Sigimaresuueride, in longitudine vero de Danuuio usque ad uuagreini ad aquilonem terminatur,* (...). "[117]

Den Erdwall bzw. die Erhebung (*vallum*) hat Lechner in der Flur „Steinbiegel" lokalisiert und die beiden markanten **Felberbäume** (Weiden) stehen wohl mit dem Flurnamen „Felbermais" in Verbindung; beides ist mit den heutigen Gemeindegrenzen ebendort in Einklang zu bringen.[118]Als Heinrich II. dem Kloster Hersfelden den Wildbann an der Werra in Südthüringen verlieh wird eine **Hohe Buche** erwähnt: *ad illam arborem que vulgo dicitur Hugis-*

[115] Der römische Namen *Comagena* für Tulln leitet sich vom kleinasiatischen Klientelvolk der Comagenae ab (siehe 1.2.2). Im Frühmittelalter blieb der Begriff für den Wienerwald unterhalb von Tulln gebräuchlich, eigentlich müsste es „Tullnerwald" heißen, denn Wien spielte zu jener Zeit noch eine untergeordnete Rolle.
[116] NÖ UB I, Nr. 14c. Das Diplom wurde am 14. Nov. 1021 in Mering, dem alten bayerischen Urvar-Ort ausgestellt, bei dem Krimhild/die Nibelungen die Donau übersetzten (siehe 4.2.1). Siehe Ebd. Nr. 14e
[117] MGH DH II., S. 265, Nr. 229.
[118] Günter MARIAN, Besitzgeschichte zwischen Donau und Wagram, In: NÖLA 16 (2014), S. 134f. Vgl. Karl LECHNER, Besitz- und Kirchengeschichte, In: DERS., Ausgewählte Aufsätze, S. 54.

buocha.[119] In einer Schenkung seines Nachfolgers Konrad II. an Mönche im Nordwald werden bei einer Gebietsbeschreibung ein großer Stein, eine Straße nach Bayern und eine **neue Straße** beschrieben, die im Zuge der dortigen **Kolonisation** angelegt wurde:

> *„*(...) *ad magnum lapidem, qui ex orientali plaga prope stratam iacet, que in Beuariam tendit, et sic per stratam et super Nigrum Regin usque ad eandem novam viam a G. monacho preparatam et sic per viam usque in Leipfliusa* (...)*.“*[120]

Heinrich III. bestätigte diese Schenkung wortgleich und sein Sohn übertrug 1059 dem Fuldaer Kloster den Wildbann über einen Forst, wobei ein seltenes Detail beschrieben wird: ein **Grenzbaum**, an dem ein Stein befestigt sei - *ad illam arborem, cui lapis infixus est*.[121]
Diese drei Beispiele aus anderen Regionen des Reichs ergänzen die **topografischen Eindrücke** der hiesigen Quellen. In Nö. setzten die Salier unterdessen wie in anderen Randzonen ihres Reiches auf das Kolonisieren und Verdichten des **herrschaftlichen Netzwerkes**. In diesem Konnex sind die immensen Güterschenkungen von Heinrich III. für einen Markgraf Siegfried zu sehen, der alsbald aus nö. Quellen verschwand. Siegfried erhielt 1045 in einer **Schenkung** 150 Königshufe zwischen Fischa, Leitha und March.[122] In einer noch größeren Zuwendung wurden ihm 230 Königshufen und 35 Hofstätten angewiesen. Fünfzehn dieser Hofstätten lagen neben den Gütern des Eichstätter Bischofs längs der **Donau** und dahinter

> *„dreißig Königshufen, die in Richtung auf die Ungarnstraße vermessen sind, sowie von dem benachbarten Dorf Stillfried und seinem angrenzenden Grenzmarken zwanzig Hofstätten längs der March und hundert Königshufen hinter diesen Hofstätten zur Ungarnstraße hin gelegen, und dort, wo die Grenzmarken des nächsten Dorfes enden, das an Stillfried grenzt, zwischen March, Zaya und Sulzbach und bei diesen Orten und Flüssen, überall dort, wo sie ihm durch Unseren Boten angewiesen werden, (...).“*[123]

Die **Ungarnstraße** (*Ungarica platea*) diente zusammen mit Stillfried, einigen Grenzmarkierungen (*termini*) und den Flüssen *Maraham et Zaiam nec non Sulzaha* als Anhaltspunkte der gewünschten Landnahmen. Hinzu kam das Wissen der **Königsboten,** die das Land zuweisen sollten - *per nostrum nuncium inibi demonstrentur*.[124] Diese *nuntii* verfügten, wie Weltin richtig schreibt, „über **Lokalkenntnisse**, die sie entweder als Einheimische besaßen

[119] MGH DH II., S. 448, Nr. 350.
[120] MGH DK II., S. 181, Nr. 135.
[121] MGH DH IV., S. 80, Nr. 61 Dieser Baum im *foresto Brauorst* bekam also einen Markierungsstein eingesetzt.
[122] MGH DH III., Nr. 133 (...) *infra fluvios Phiscaha et Litaha et Maraha.*
[123] Zitiert nach Rudolf BUCHNER (Hrsg.), Ostsiedlung im Mittelalter, In: FSGA 26/2, S. 454f. Zur Diskussion der Salischen Marken siehe Karl BRUNNER, Welche Marken? In: JbLkNö 62/1 (1996), S. 159-169.
[124] Ebd. MGH DH III, Nr. 141. NÖ UB I, S. 265ff., Nr. 21h.

oder als Fremde bei den vorangegangenen **Feldzügen** erworben haben mochten."[125]
Die salischen Könige leiteten ihre Ungarnzüge selbst. Das Reichsheer drang unter Konrad II. 1030 bis *circa Fisca flumen* vor und Heinrich III. zog 1043 am linken Donauufer über die *Ungarica platea* an die March und übersetzte bei *Disinfurth* den Fluss (siehe 2.2.3). Diese und weitere Ungarnzüge verdeutlichten den Salieren die Notwendigkeit einer **Raumauffüllung** durch Siedler und adelige Krieger im Südosten. Nicht die großen Schenkungen an Markgraf Siegfried, der seine Aufgabe in Nö. nicht realisierte und sein Engagement nach Karantanien verlagerte, stabilisierten das Land, sondern die **Migration** und „Verpflanzung" von Menschen sowie der Herrschaftsausbau, der den Babenbergern schließlich gelingen sollte.[126]
Im Weinviertel schob man nach den Siegen gegen die Böhmen nach 1040 den Landesausbau Richtung Thaya vor. In einer Güterzuweisung von Heinrich III. fallen Passau Güter bei Krems zu, rund um die *termini* Weinberge, Friedhof (c*imitorio*) und Nördliche Donautal Straße bzw. **Kremser Straße** - *plateam comunem que vulgo dicitur lantstraz*; ebenso Güter bei Herrnbaumgarten *ad definitas notas Ungaricorum terminorum* und an der **Lundenburger Straße** - *ad stratam Lauentenburch*. Diese *notae* scheinen die Reichsgrenze im Nordosten des Weinviertels zu markieren.[127] Insgesamt kamen nördlich der Donau nun vermehrt „weltliche Herrschaftsträger in den Genuss einer Königsschenkung," wohl als Lohn für ihre Kriegsdienste.[128]
Neben Markgraf Siegfried, der dem Marchfeld und dem **Ostengagement** den Rücken kehrte und dessen Güter weitgehend an die Babenberger fielen, zählten zu den Begünstigten:

* Haderich an der Pulkau - *inter Movriberg silvam et fluvium qui dicitur Bvlka*
* Azzo (von Kuenringer) bei Hollabrunn - *in villa que vocatur Hecimanneswisa*
* Leutwin (von Sonnberg) in Tern bei Hollabrunn - *in loco Ternie ... in pago Ostrich*
* Markgraf Adalbert bei Eggenburg (*Gravenberch*) und bei Mistelbach (*Zaiouua*) [129]

Am Vorabend der Kreuzzüge zog zudem ein „aufsehenerregender **Pilgerzug**" 1064/65 die *Ungarica platea* entlang und übersetzte am Weg ins Heilige Land die March, wie die Niederaltaicher Annalen berichten: *Igitur mox, ut fluvium, qui Marowa dicitur, transierunt (...).*[130]

---

[125] NÖ UB I, Komm. Nr. 21-21l, S. 280.
[126] Ebd. S. 281f. Bei einem weiteren Feldzug von Heinrich III. sei man 1050 *per Carentani fines transiens* bis zum Plattensee und Stuhlweißenburg gelangt, bevor „logistische Probleme einen schwierigen und verlustreichen Rückzug erzwangen." MGH DH III., S. 277, Nr. 209. *in pago Bvsterissa in comitatu Sigefridi comitis.*
[127] MGH DH III., Nr. 314 und Nr. 376. *id est vallem* (Erhebung, Hügel) *ipsam Poumgartuntal dictam, ... , usque ad predium Henrici comitis, exinde in directum usque ad stratam Lauentenburch.* NÖ UB I, S. 371 und 545.
[128] Günter MARIAN, Besitzgeschichte zwischen Donau und Wagram, In: NÖLA 16 (2014), S. 145.
[129] Ebd. Tabelle 2, S. 143. MGH DH III, Nr. 215, 278 und 331. DH IV, Nr. 3. *cuidam servienti nomine Azzo.* Vgl. Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte an der Pulkau, S. 92ff.
[130] NÖ UB I, Komm. 31-31c, S. 392. Annales Altahenses zu 1065, In: MGH SS rer. Germ. 4, S. 66. Dass dieser Pilgerzug wesentlich zum Orientbild im 11. Jh. beitrug zeigt Hans-Henning KORTÜM in seinem Aufsatz „Der Pilgerzug von 1064/65 ins Heilige Land", In: Historische Zeitschrift 277/3 (2003), S. 561-592.

Laut *Vita Altmanni* nahm an dieser Fahrt der spätere Bischof **Altmann von Passau** teil; ebenso seien die Bischöfe von Mainz, Bamberg, Regensburg und Utrecht nach Jerusalem aufgebrochen und in Wüstengebieten Opfer eines arabischen Überfalls geworden.[131]
Kurz nach der Pilgerfahrt fertigte Heinrich IV. 1067 in Regensburg ein Diplom für Passau aus, in welchem Altmann und dem Stift die *villa Disinfvrth* samt **Marchübergang** und Güter ebendort zwischen Baumgarten, *Stovtpharrich* und *Modzidala* zukamen: *et transitum ipsius fluminis quod dicitur Maraha et infra hec loca Povngartvn, Stovtpharrich, Modzidala*.[132]
Hier ist die Etymologie der Ortsnamen aufschlussreich: während Baumgarten auf Obstbäume hinweist, leitet sich Modzidala vom slaw. *mocidlo* für „Sumpf, Pfuhl, Flachsröste" ab; **Verkehrsbezug** tragen *Disinfurth* und *Stovtpharrich* in sich, wobei letzterer auf ein Pferdegestüt und **Pferdezucht** im „Stutenpferch" hinweist, die mit dem Flurnamen „Stopfereien" südlich von Angern/March in Einklang zu bringen ist (siehe 4.1.1 bzw. Karte 5).
Passau sollte sich Fiskalgut innerhalb der **Raummarken** Baumgarten, Wüstungsflur „Stopfereien" und Matzen ausmessen, dessen Einzugsbereiche die *platea Ungarica*, Bernsteinstraße, *strata Lauentenburch* und *Disinfurth* bei Angern/March bildeten.[133] Zudem erhielt Passau die **Marchüberfuhr** (*transitus*) und ließ sich die Pertinenz erweitern: *viis et inviis merkatis theloneis monetis*. Trotz dieser „Markt-, Zoll- und Münzrechte" gelang es Passau im östlichen **Marchfeld** aber nicht, eine ähnlich bedeutende Herrschaftsbildung aufzubauen, wie sie Freising bei Großenzersdorf samt der dortigen Überfuhr entwickeln konnte.[134]

Im **Waldviertel** erhielt Markgraf Ernst vom König Teile des Fiskalwalds **Rogacs** (*in silva Rogacs exepto Ualchenstein*), verlor diese aber wieder, nachdem Altmann und die Babenberger mit Heinrich IV. 1081 brachen und die Schlacht bei Mailberg (*ad Mauriberch bellum*) verloren ging.[135] Nach 1100 nehmen zum einen Urkunden mit Nö.-Bezug deutlich zu, zum anderen tritt die Mark in eine neue Phase der **Binnenkolonisation** über (siehe 2.1.3), in der viele Sprengelbeschreibungen mit dem Ausbau des Pfarrnetzes korrelierten.
In **Tulln** bestätigte Heinrich V. im September 1108 Göttweig dessen Besitz und überließ dem Stift die Donauinsel Mauternerwerd (*Mutheimeruuerth*).[136] Das umfassende Güterverzeichnis

[131] Ebd. Vita Altmanni, In: MGH SS 12, S. 230ff.
[132] MGH DH IV, Nr. 188.
[133] NÖ UB I, Komm. Nrr. 31-13c, S. 394. Auf Pferdezucht weist auch der Ortsname Stopfenreuth (*Stuotpherrich*) etwas südlicher beim Donauübergang nördlich von Carnuntum-Deutsch Altenburg hin (siehe 4.1.1). Vgl. Anton BECKER, Bernsteinstraße, S. 33.
[134] NÖ UB I, Komm. 31-13c, S. 394.
[135] Ebd. Komm Nrr. 36 und 36a, S. 434. DH IV. Nr. 271 und 285. Cont. Claustroneoburgensis I, In: MGH SS 9, S. 608. Walkenstein lag an einer Straßenkreuzung und wurde explizit ausgenommen. Zur Schlacht bei Mailberg siehe: Leopold AUER, Schlacht bei Mailberg.
[136] MGH DH V. Nr. 38. NÖ UB II/1 Komm. 2^1-2^9, S. 89. Heinrich V. ist zu einem neuerlichen Feldzug gegen Ungarn unterwegs (expedicione in Ungariam) und setzte nach der Ausfertigung auf die andere Donauseite über.

wies u.a. drei Namen mit „**Verkehrsbezug**“ neben etlichen anderen Orten aus (siehe 4.1.1):

* die Pfarre **Mautern** (*Mutaran*); der alte Ort der Mauteinnehmer trägt das Patrozinium des Hl. Nikolaus, der u.a. Patron der Schiffer, Fuhrleute, Pilger und Reisenden ist.
* **Bruck** an der Leitha (*Aschrichisprucca*) - Stützpunkt und Brücke eines gewissen Ascherich, der den Vohburgern nahe stand und nach den Ungarnkriegen hier Fuss fasste.[137]
* **Wieselbruck** (*Wischartisprucca*), zw. Atzenbrugg und Mauternheim an der Perschling.

(*Aschrichis-, Wischartisprucca* gehören zu mehreren im 12. Jh. genannten Brückenorten)

Außerdem gehörten Göttweig Güter in *Pechsutilin*, einem Pechsieder-Ort (siehe unten) sowie in *Houiberch,* allerdings ohne die dortige **Straßenmaut** - *exepto censu de publica via*. Kurz nach 1125 beschreibt das Göttweiger Stiftsbuch mehrere **Pfarrsprengel** genauer. Demnach reichte die Ausdehnung der Pfarre Mühlbach am Manhartsberg

„(...) *a ponte qui dicitur Ziunza cum villula que proxima est nomine Straza, et inde descendit usque Gerrichistal, inde ad viam que vocatur Plechuntirwech, inde Wirindidorf et inde a porta Gnannilinis predia liberorum recta linea usque Perehardesstich et inde usque Tichmannes, inde rursum supra Habichispach, et de Habichispach ad pontem inprimis nominatum Ziunza.“*[138]

Nach Weltin wurden vom Passauer Bischof Reginmar bislang kurz „erwähnte Pfarrorte um die fehlenden Grenzbeschreibungen“ ergänzt. Einerseits tritt hier eine kleine **Brücke** über den Gscheinzbach (*Ziunza*) bei Straß auf, andererseits sind neben dem Straßertal die Altwege **Pernhardsteig** (*Perehardesstich*) und **Pleketer Weg** (*Plechuntirwech*) angesprochen.
Gemäß derselben Urkunde erstreckte sich die Ausdehnung der Pfarre Kottes bis zu einem **Schalenstein**, der „Teufelskirche“ genannt wurde und am Zusammenfluss von Großen und Kleinen Krems liegt: *ad cavum lapidem, qui lingua rustica Tiuveleschirche dicitur*. Dieser **heidnische Kultplatz** wurde vom vordringenden Christentum dämonisiert, als Raummmarker war er freilich gut genug, um als *cavus lapis* Aufnahme in den Urkundentext zu finden.[139] Auf die Kolonisation im Raum um *Grie* (Kottes - Meisling), wo Neuwege in **Rodungskammern** fassbar werden, geht das Kapitel „Landesausbau und Migration“ ein (siehe 2.1.3).

[137] DH IV, Nr. 276. Max WELTIN, Ascherichsbrvgge, In: Das Land und sein Recht, S. 339ff. Ascherich dürfte nach den Ungarnkriegen 1042/45 hier Fuss gefasst haben.
[138] NÖ UB II/1, S. 102ff., Nr. 3^5, 3^7 und 3^9. Die Ausdehnung der Pfarre Mühlbach gibt die Karte auf S. 117 wieder. Zur komplexen Überlieferungssituation siehe den Kommentar von Max WELTIN, Komm. zu 3^1-3^{14}, S. 130f. Vgl. FRA II/8, S. 7f., Nr. 11. Zu diesen Göttweiger Pfarrorten zählen Mautern, Mühlbach, Nalb, Petronell, Kottes, Kilb und Pyhra.
[139] Ebd. Heide DIENST, Besiedlungsgeschichte des Waldviertels, In: Helmuth FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen und -formen, S. 176.

Während sich im Gebiet **Grie** die so genannte Kotteser Straße in West-Ost Richtung zwischen Ottenschlag und Stein entwickelte, ordnet Csendes den Verlauf des Griesteigs zwischen Marbach/Donau und Rappottenstein an.[140] Hier erstreckte sich der **Pfarrsprengel** von Münichreith *ad fontem Goutenbrunnen (...) ad rivum Ispira, (...) usque Griezstich*.[141]
Generell bezeichnen Steige schmälere Wege mit Steigungen und sind im Waldviertel gehäuft anzutreffen. Während Grie und der **Griesteig** auf sandigen Untergrund verweist, führte der Steinerne Weg vorwiegend über felsige Böden. Beide vereinten sich in Rappottenstein mit dem **Böhmsteig**, der ebenso wie der Polansteig im Zwettler Stiftsbrief Konrads III. 1139 als *antiquitus* aufscheint.[142] Die Zisterze wird vom Modramer **Grenzstein** weg beschrieben:

> *„(...) a lapide, que est ultra terminum Mowderates howmade, a latere uno tenditur indirectum usque ad viam que antiquitus dicitur Bolenstic, que via est certus terminus, usque ad aliam viam que etiam antiquitus vocatur Beheimestic, hec vero via ex altero latere est certissimus terminus, dividens se a predicta via in loco cuius vocabulum est Gutentannen et veniens usque ad fluvium qui Zwetel dicitur"*[143]

und weiter bis zum großen Kamp. Hier werden **Waldviertler Altwege** bei der fiktiven Begehung beschritten. Interessant ist, dass im Konradinum ein Gelegenheitsschreiber zum Zug kam, der in nur einem weiteren Diplom seine Handschrift hinterlassen hat. Nach Hausmann sehe man, dass sich der Schreiber zwar bemühte, aber „im Titel den Namen des Königs und die Devotionsformel ausließ." Wie gelangte dieser Gelegenheitsschreiber an **topografische Details** des Zwettler Besitzes? Hausmanns Antwort ist simpel: „Für die Beschreibung des Stiftgutes und seine Umgrenzung lag eine vom Empfänger hergestellte Aufzeichnung vor;" dies war gängige Praxis, insbesondere bei schriftaffinen Klosterbrüdern.[144]
Der Verlauf von **Polansteig** und **Böhmsteig** wurde von der Forschung intensiv diskutiert und zeigt, wie schwierig exakte Straßentrassierungen zu belegen sind. Zuletzt hat Erwin Kupfer den Verlauf der **Altwege** mit einer Passauer Urkunde in Verbindung gebracht, die im Kontext der Raumerfassung ebenfalls vorgestellt werden soll.[145] Bischof Konrad von Passau legte darin 1159 die Sprengelgrenzen der Kapelle Friedersbach bei Zwettl fest:

---

[140] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 200f. und 216f.
[141] NÖ UB II/1, S. 480f. Nr. 13[7]. *Grie* lag im Bereich von Meisling und Kottes, der Griesteig verlief über *Prukke* (Bruck am Ostrong), wo eine Brücke über den Brückbach führt(e).
[142] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 206ff.
[143] MGH DD KIII, S. 58f., Nr. 36. In einem späteren Diplom bestätigt Konrad III. dem oö Stift Ranshofen dessen Besitz *quas infra semita ferarum que vulgo dicitur Wiltsteich.* MGH DD KIII, S. 141f. Nr. 80.
[144] Friedrich HAUSMANN, Kommentar zu Nr. 36, Ebd. S. 58.
[145] Erwin KUPFER, Streiflichter, In: Das Waldviertel 58/3 (2009), S. 245ff. Zum Diskurs um die Trassierung siehe: Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 206ff. Folker REICHERT, Polansteig und Böhmsteig, In: JbLkNö 43 (1977), S. 64-80. NÖ UB Vorausband, Nr. 5, S. 24f.

„(...) a ponte fluminis Champ, ubi Reynbertus ex antiquo habitauit, per directum in publica strata usque ad fines domni Pylgrimi et inde quitquit colitur in constrictu prefati Pylgrimi et Hartung; (...) usque Feganespruke; a Phegenespruke per Poemicam semitam usque in Luczlchamp; a Luczlchamp per descensum usque in Michelchamp; per ascensum Michelchamp usque in Reinpreczpruk.“[146]

Hier begegnen beide **Altstraßen** wieder: einmal als *strata publica*, die von Reinprechtsbruck (*Reynbertus ex antiquo habitauit*) Richtung Rudmanns und Ratschenhof ging, das andere Mal als *Poemica semita,* die von *Phegenespruke* zum Purzelkamp führte.[147]

Damit möchte ich die Donau Richtung Süden übersetzen und mich dem **Sprengel** der Pfarre Pyhra zuwenden, dessen *termini* verliefen *deinde viam septentrionalem, que ducit de S. Ypolito ad Mehtyris per viallam Wagrein et per silvam* „Vorahach“ bis zum Pechsteig - *semitam que vocatur Pechstich.*[148] Die **nördliche Straße** (*via septentrionale*) hatte keinen spezifischen Namen und verband die Orte Wagram/Traisen und Mechters im Norden des Sprengels, während die südliche Grenze ein Weg namens **Pechsteig** bildete.
Einen Pechsteig vermerkte zudem ein Tauschgeschäft bei Kleinmariazell, dessen Gemarkung von *Haederichessnaite usque Wielanteswarte, ... , a Salaha usque Gaemez* und über *Moder-calmesschaite, de inde usque Pechstich, a Pechstich usque Cholperch* bis *Tenniberch* und an die Pfarre Pottenstein reichte. Hierzu ist dreierlei zu sagen: erstens sind **-steig** Namen südlich der Donau relativ selten; zweitens verweist der Pechsteig auf gewonnenes Harz, wie es vornehmlich in den Waldgebieten südlich der Donau namentlich am Pechberg (bei Lilienfeld), an der *Cerwand* (Hohen Wand), im *Cerwald* (Semmering-Gebiet) und entlang der *semita Pechstich* bzw. *usque Pechstich* gesammelt und in die **Pechsieder-Siedlungen** *ad Pechsutilin* (in St. Pölten) und Bechlaren (Pöchlarn/Donau) transportiert wurde (siehe 2.1.3).
Bei Gloggnitz überließ Graf Ekbert II. um 1120/25 dem Kloster Formbach einen Wald. Die dazugehörige Urkunde vermerkt einen markanten **Birnbaum am Wegrand** Richtung Berg:

„a confinio quod predictas villas dividit contra meridianam plagam usque ad arborem pirum notatam in via stantem super montem, qui Hûzinberge vocatur, et ab illa arbore usque ad giganteam viam, et hanc viam totam usque in rivum Chrebezbah, (...).“[149]

[146] Erwin KUPFER, Ebd. S. 240f. Vgl. BUB IV/1, Nr. 814.
[147] Ebd. S. 245. KUPFER stellt in seinem Aufsatz auf S. 248 eine Karte der Straßenverläufe vor, die jener des NÖ UB Vorausband widerspricht. Vgl. FRA II/3, S. 32ff.
[148] Ebd. S. 103 (Karte) und S. 105, Nr. 3^5.
[149] NÖ UB II/1, S. 281f., Nr. 7^{17}. Zu den Gloggnitzer Silberbergen und der Neunkirchner Münze: Ebd. S. 340.

Jakob Grimm brachte diese *via gigantea*, die „**gigantische Straße**“ mit Riesen in Verbindung. Bei Schottwien steigt die alte Serpentinenstraße die Felswände hoch, war sie mit *via gigantea* gemeint? Die Monumenta Formbacensia fügte den Zusatz *giganteam viam Entiskenwek* bei - diese so genannten „**Entwege**“, die im Schwarza-, Hassbach- und Pittental teils linear über längere Strecken führen, regen seit langem den Forschungsdiskurs an.[150]

Schon Johann Danzer wies darauf hin, dass die Formbach'sche Schenkung den heutigen Grenzen der Gemeinden Wörth und Tachenberg-Syhrn entspricht.[151] Zuletzt hat sich Georg Reisner 2008 mit dem Wesen der „Entwege“ im Bezirk Neukirchen befasst und auf einen Konnex mit dem Bergbau hingewiesen, der **Rinnenwege** und **Holztriften** annehmen lasse.[152] Diese Deutung vertieften Brigitte Cech und Thomas Kühtreiber, die ein römisches Goldbergbaurevier im „Karth“ bei Neunkirchen an der Gabelung der Semmering Schnellstraße (S6) und der Südautobahn (A2) nachweisen konnten und die dortigen Entwege mit einem **Wasserleitungsystem** in Verbindung brachten, das Becken und Gerinne verband.[153]

Hatte der *Entischengraben* in der Sprengelgrenze der Pfarre Neustadl an der Donau eine ähnliche Bedeutung? Beim **Hengstberg** und *Hohenberch* baute man um 1800 zwar Silber ab, aber Entisken/Entischen konnte „alt“, „fremd“ und „unheimlich“ meinen, und in einem dieser Kontexte ist der „entrische Graben“ zu lesen, in dessen Nähe eine Furt lag:

> *„usque in vadum Gressnich ... usque in Entischengraben... usque metam positi lapidis, usque in Chlaffenbach, ... usque ad metam alterius lapidis, ... usque in Danubium.“*[154]

Trotz der sorgfältig mit **Steinen** markierten Grenze blieb das Gebiet der Pfarre am Hengstberg strittig und es kam zu Spannungen mit dem freisingischen Stift Ardagger.[155] Mitte des 12. Jh. überlässt Passau Ardagger die Pfarre Stephanshart samt Filiale in Zeillern *per vallem usque ad Hohenbuche ... deinde ultra publicam stratam ... finit sub Danubio.*[156]

In der Besitzbestätigung für **Kleinmariazell** durch Herzog Heinrich II. wird dem Kloster ein Wald zur Rodung übertragen, den Flurangaben wie *Schneidt*, *Pyrchynsulza*, *Hahorn* oder *Liuprateswarte* eingrenzten.[157] Aufgrund der **Waldlage** abseits großer Straßen ist bei *Liuprates-*

---

[150] Jacob GRIMM, Deutsche Mythologie, S. 501. MB 4, S. 22, Nr. 14 ad 1130.
[151] Johann DANZER, Entwege, In: Jahresheft ÖAI Beiheft 47 (1965/66), S. 272.
[152] Georg REISNER, „Entwege“, In: UH 2008/1, Seite 57ff.
[153] Brigitte CECH/Thomas KÜHTREIBER, Goldbergbaurevier, In: Römisches Österreich 36 (2013), S. 4 und 8ff. Neben einer Übersichtskarte ist hier ein Abriss der Entweg-Forschung und der etymologischen Deutung von *A(e)ntiskeweg* enthalten. Im 12. Jh. verwies die *via gigantea* und der Entiskenweg auf eine ältere Provenienz.
[154] NÖ UB II/2, S. 811f., Nr. 27^{10}. Das Passauer Schriftstück ist gezeichnet *in expeditione Ie(r)osolimitana*
[155] Ebd. Komm. 27^{1}-27^{12}, S. 825. Vgl. NÖ UB I, S. 349. In der Nähe der Hengstberge liegt auch ein Roßberg.
[156] NÖ UB II/2, S. 612, Nr. 19^{7}.
[157] BUB I, Nr. 25. Vgl. Rudolf BUCHNER (Hrsg.), Ostsiedlung im Mittelalter, In: FSGA 26/2, S. 468f. Zur Verunechtung des Stiftsbriefs siehe NÖ UB II/1, Komm. 9^{1}-9^{4}, S. 378f. Vgl. Karl LECHNER, Kleinmariazell. Beim Gütertausch zwischen Konrad von Passau und Abt Azilin von Kleinmariazell werden u.a. die folgenden

warte ebenso wie bei der nahen *Wielanteswarte* weniger an Wegwarten als an **Jagdsitze** zu denken. Bei der **Gemarkung** von Heiligenkreuz begegnet zudem eine *Hermanneswarte*:

> *„a Priuentanne per ascensum montis qui vacatur Hûsrucke usque ad initium fossati quod vocatur Radingsgrabe et abinde per viam que in eo quod vulgo dicunt Ecke perducit in Holarbrante et idipsum (...) inter duos fontes duorum rivulorum, (...) , per viam dirigentem usque ad locum cui nomen est Wurzwalle, pertranseuntibus eam quam vocant Hermanneswarte usque ad (...) Fossatum Monarchorum, (...) usque in Waltsatelbach et per ipsius quoque descensum usque in campum.“*[158]

Wie zuvor werden kleine **Bäche**, lokale Flurnamen und jeder greifbare Anhaltspunkt herangezogen und von den Mönchen für die babenbergische Kanzlei aufbereitet. Für die rückdatierte Gründungsurkunde der Zisterze **Heiligenkreuz** ging man ähnlich vor und steckte ein Gebiet ab, das neben Satelbach, Schwechat und anderen Flurangaben auch eine *Viam Molendini* (Mühlweg) *usque ad Priuentan* und einen *montem Keizeruche* anzuführen weis.[159] In weiterer Folge erhielt das Stift Güter *ad semitam venientem de strata et ducentem ad montem (...) Haage,* zur Flur Rotenbrant und dem Hanfbach hin *abhinc per eandem viam ad locum cui vocabulum est Roneh* und zurück zum *Radingsgraben ad Priuentan*.[160]

Als Heinrich von Mödling das **Bergrecht** von Weingärten am Wartberg an Heiligenkreuz schenkte ist von *vineis in monte qui dicitur Wartperch ad locum Urteil* die Rede, hier tritt eine alte Weinlage an einem **Wartberg** samt Gerichtsort in der Flur *Urteil* (Urtel) auf.[161] Der Weinbau samt Lagen, Handel, Transport und Mauten generierte eine Fülle an Quellen, darunter etliche Besitzstands- und Rechtseinträge (siehe 3.2.2). Der **Weinwirtschaft** verdankt die Toponomastik zahlreiche alte Flurnamen; die Weinberge unterlagen einem eigenen Rechtsstatus (*vineas ad montis iusticiam*) und waren ein begehrtes Investitionsgut.[162] Zudem wurden **Winzer** schon im 12. Jh. als qualifiziertes Fachpersonal angesehen, das mitunter samt Weinbergen den Besitzer wechselte - *vineas III cum locatis vinitoribus.*[163]

Raummarken gesetzt: *ab Haederichesnaite usque ad Wielanteswarte, ..., deinde usque Pechstich, ... ad parochiam Potinstein.* NÖ UB II/1, S. 375, Nr. 9^4.

[158] BUB I, Nr. 51.

[159] NÖ UB, S. 708f. Nr. 23^1. Der rückdatierte Heiligenkreuzer Stiftsbrief entstand nach 1200 - sein Inhalt gilt ZEHETMAYER als unverdächtig. Ebd. Komm. 23^1-23^{17}, S. 731.

[160] BUB I, Nr. 73. Die Zisterze besaßen auch im südöstlichen Nö. beachtlichen Grundbesitz, so bei Muthmannsdorf und Neunkirchen wo man Weinkeller und Wirtschaftgebäude innehatte: *vineas*, *cellario, caminata ... granario, stupa et equorum stabulo* (Pferdestall). NÖ UB II/2, S. 841.

[161] BUB I, Nr. 60. FRA II/11, S. 49f., Nr. 36. Vgl. ANB II, S. 1075. *Judicium* Vgl. Tr Heiligenkreuz Nr. 50. Generell förderte der Weinbau die Vergabe von Flurnamen die mündlich tradiert wurden bis sie Eingang in Besitzurkunden oder neuzeitliche Katastererfassungen fanden.

[162] NÖ UB II, S. 153, Nr. 4^{19}. *id est ut de singulis vineis una urna vini, quam ipsi vulgari lingua steceinper vocant.* Königsministeriale Gottfried von Wetterfels sicherte Stift Admont elf Weingärten in Sieghartskirchen.

[163] Ebd. S. 645ff., Nr. 21^6 und 21^{12}. Als Graf Liutold von Plain Weingärten an das Kloster Berchtesgaden über-

Als Grenzmarken werden Weingärten ebenso wie **Mühlen** kaum herangezogen. Mühlen waren ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und boten ob ihrer robusten Bauweise eigentlich einen guten **Anhaltspunkt** (wenngleich Hochwasser sie bedrohte). Leopold VI. schenkte beispielsweise *duo molendina* bei Krems an das Kloster Berchtesgaden, das mit den Herren von Perg Anteile *in fonte salis Hallensium* gegen *tria molendina valde bona* wechselte. Interessant ist ein **Mühlenhof** (*ainen hofe*), der an das Reichenhaller St. Zeno Stift ging *mit awss- und infarrt und gengen, auch dy mull in demselben hoffe gelegen mit wasserrunssen und wasserkerungen*.[164] Diese Aus- und Einfahrten erinnern an *viis et inviis exitibus et reditibus* der Pertinenzien. Die Zufahrt auf den **Mühlwegen** und die Reihenfolge des Mahlens wird im Sachsenspiegel geregelt: *„wer zuerst zur Mühle kommt, mahlt zuerst"* (siehe 3.2.3).

Als Seitenstetten von Passau um 1155 den halben Zehent in Behamberg an der Enns erhält, dienen die „**Steirerstraße**" und der Friedhof von Haidershofen als Ankerpunkte: *semita vadit per nemus virgultorum et per plateam Stirensium usque in fluvium Erlach* und von deren Oberlauf *usque in cimiterium Hadericheshouen.*[165]Auch in Großrußbach taucht ein **Friedhof** als Grenze bei einem Tauschgeschäft auf, dem Herzog Leopold VI. 1207 beiwohnte.

> *„(...) utpote extendit murus cymiterii in longum usque ad viam, qui dicitur Iteganch, et decimam Engelsperch, ut ea que in inferiori Greitschensteten attinent Barwehic tam in decimis quam in decimalibus denariis, baptismo et sepultura in multis quod adhuc colendis et omnibus eandem villam pertinentibus de cetero ad cappella Greitschensteten pertinent, hiis tamen terminis divisis aut superiori via, que itur de Ladendorf, Rusbach et per quam descendit de Hepleinstorf ad superii Greitschensteten."*[166]

Das Gebiet der Pfarre Groß Rußbach reichte von den **Friedhofsmauern** entlang der Straße - *viam, qui dicitur Iteganch* - zum Aglesberg und *Barwehic* bzw. der oberen Straße, die man von Ladendorf nach **Rußbach** geht und die von Hipples nach Oberkreuzstetten führt.
Bar kann nackt, bloß, aber auch (freier) Mann oder Griff, um etwas zu tragen bedeuten.[167] Die Bezeichnung *Iteganch* dürfte eine Tautologie sein; von *lat.* iter für „Weg, Gang" also ein „**Weggang**, Ganggang" (so wie der Leitenberg eigentlich „Bergberg" bedeutet).[168]

---

gibt gehören zwei Winzer als Spezialisten dazu (*duos vinitores*). Gerade im Raum Krems gab es „große Besitzzersplitterung, wo neben zahlreichen Klöstern auch viele Adelige Weingärten erwarben. Ebd. S. 671.
[164] Ebd. S. 647ff., Nr. 21^{8}, 21^{11} und 21^{22}.
[165] NÖ UB II/1, S. 456, Nr. 12^{4}.
[166] Nach einem freundlich Hinweis von Erwin KUPFER. Vgl. Job Hartmans von ENENKEL, Collectanea, In: NÖLA, Hs 78, Bd. 1, fol. 147r, v
[167] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 9f.
[168] Nach einer freundlichen Auskunft von Isolde HAUSNER, Germanistin und gemeinsam mit Elisabeth

Insgesamt bildet sich die **lokale Infrastruktur** in der Russbacher Urkunde plastisch ab und das Tauschgeschäft zeigt exemplarisch, wie komplex die Besitzverhältnisse waren. Der **Streubesitz** erforderte nicht nur Reisen zwischen einzelnen Gütern und Stützpunkten (siehe 2.2.4), sondern er begünstigte zudem ausufernde Besitz- und Grenzstreitigkeiten.
In Wien steckte Leopold VI. 1211 die Güter des **Heiligengeistspitals** vor dem Kärtnertor ab - *in suburbio Wiennensi circa flumen Wienn*. Dessen Grenze verliefen

> *„circa arenam maioris cursus fluminis vulgariter Wienn nuncupatum; infra sequendo cursum iam dicti fluminis versus orentem sub ponte Wienn ... a quibus terminis dotis iam dicti, quod vulgariter Widem dicitur, versus occidentem ipsos terminos sequendo usque ad superiorem portam cimiterii sancti Antonii; a qua porta per publicam stratam, que ducit ad civitatem directe usque ad aciem, ubi finit curia domus sancti Spiritus circa"*[169]

In Wien treten ab dem 12. Jh. **Straßennamen** wie *strata lanarum (...) Wolzile* (1158 Wollzeile) auf, als der Herzog das Schottenkloster dotierte; die *Als* wurde namengebend für den *vicus Alsaerstrazze*.[170] Im 13. Jh. nehmen die überlieferten „Straßennamen" zu, wie *ûf der hôhen strâze* (Wipplingerstraße), *strata Carinthianorum (*Kärntner Straße), *Schefstras* (Schiffstraße), *alten urvar* (Nussdorf), *Lantstrazz* oder *Rennweg* zeigen (siehe 4.1f.).
Die Zusammenschlüsse der **Handwerker** brachten Straßennamen wie Tuchlauben, Bäcker-, Bogner- oder Naglergasse hervor; die **Märkte** lagen am Hohen Markt, Fleischmarkt oder Neuen Markt.[171] Die Esslinger Furt taucht in den Donauauen nach 1250 als *Ezzelaren* und *Eselaren* auf und verweist auf Esel und „**Furtunternehmer**" ebendort, wiewohl entlang der Donau interessantes Namengut „angeschwemmt" wurde (siehe Karte 5).

Beschließen möchte ich die Quellen der Raumrezeption mit einer illustrierten **topografischen Beschreibung** des Zwettler Stiftsbesitzes in der sogenannten Zwettler „Bärenhaut" (Abb. 27). Neben dem symbolischen Umritt Hadmars von Kuenring und des Abtes Hermann von Zwettl kommt darin nicht nur der physische Akt der Inbesitznahme weltlicher Güter, sondern auch der religiös konnotierte **Weg der Wahrheit** zur Sprache - *simplex est via veritatis*.[172]

SCHUSTER Projektleiterin des überarbeiteten Altdeutschen Namenbuchs (ANB).
[169] BUB I, Nr. 179. Der Name des Vorortes Wieden leitet sich von widmen ab - dem Verlauf der Wiedner Hauptstraße folgte schon die alte Ausfallsstraße Richtung Süden (Triester bzw. Venediger Straße).
[170] BUB I, Nr. 27 *a modernis Wienna... in strata lanarum, que vulgariter dicitur Wolzile.*
[171] Klaus LOHRMANN, Die Stadt, In: Die Kuenringer (Katalog zur Nö Landesausstellung 1981), S. 108. Außerdem zeige die Nachbarschaft des Hofes und der Juden in Wien und Krems deren enge Verbindung an: Am Hof und Judenplatz (Wien) bzw. Herzogsgasse und Judengasse (Krems).
[172] Der Weg der Wahrheit begegnet häufig in Quellen z.B. als sich St. Pölten und Passau um Gerichts- und Zollfragen streiten. Dabei wird neben dem langwierigen Prozess ein Zöllner namens Wisinto (*Vvîsinto thelonearius*) um 1120/30 fassbar und von *omnes cives* also frühen Bürgern gesprochen (siehe 3.2.2). NÖ UB II/2, S. 576f. Nr.

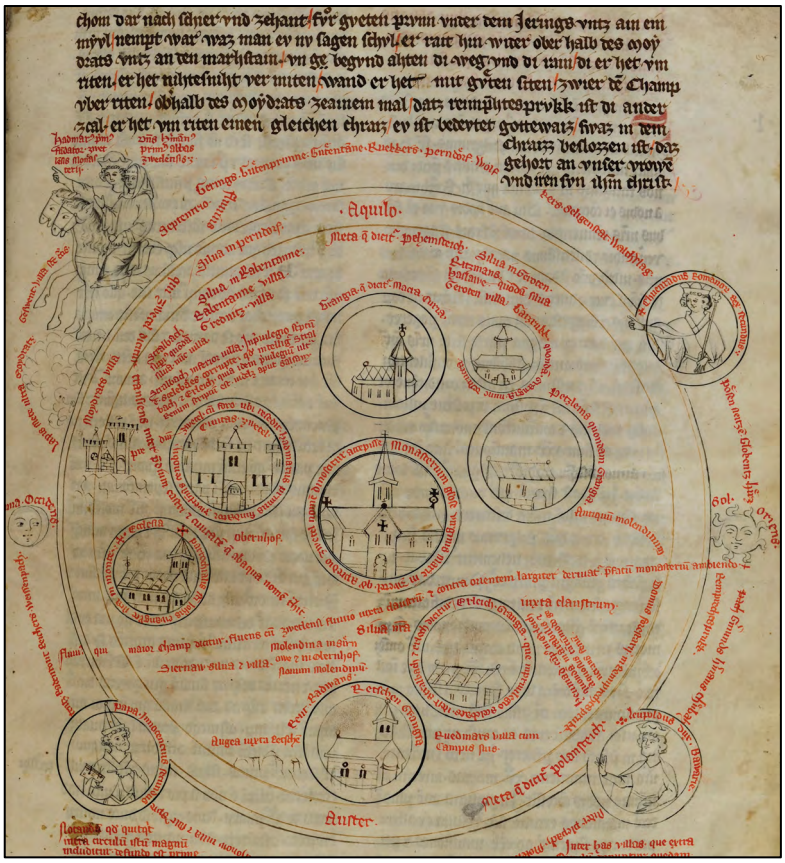


Abb. 27 - Umritt von Hadmar I. und Abt Hermann von Zwettl.

Der Reimprolog der Bärenhaut endet mit dem Wunsch, dass die **Kuenringer** und alle treuen Stifter *ouf den wekch himels gen* und dem *tyefel wider sten*.[173] Hadmar habe den **Umritt** beim **Grenzstein** oberhalb von Moidrams begonnen und sei gegen den Uhrzeiger den Zwettler Besitz abgeritten, zunächst über Syrnau nach Rudmanns und am Polansteig bis Reinprechtsbruck.[174] Von Reinprechtsbruck zog er den Böhmsteig entlang und durch Waldstücke den Strahlbach zurück zum Ausgangspunkt. Im **Stiftsbrief** heißt es über Hadmar

> *„do begvnd er vm reiten / di gemerch vnd die zil, als vns die hantfeste sagen wil / er hveb an oberhalb des Moydrats pei dem marhstain / vn' begund avz zaigen di gemerch vn di rayn / als umher her gegen dem warmen osterwint / an dem des heiligen geistes genad bezaihent sint / er rait alles vmedvm vntz pei dem Erleb an di Hevmat / in dem chraizz er Siernawe Retschen. Rvdmars mit holtz vnd mit veld beslozzen hat / ier verstet*

17[2]. *Ad viam salutis tendit* oder *in via eius devote currentium viaticum peregrinationis* BUB I, Nr. 68a.

[173] Johann von FRAST, Stiftungen-Buch (=FRA II/3), S. 11ff. Der Reimprolog schildert *mit welherh andacht er ez vmereit* und preist Hadmar, dass er *daz chloster zwetel hat volbraht*. (...) *Der chrevtzganch gasthovs das bewerent / Spital eigen vnd andrev gerent / Weinwahs daz beweren wil / Chremps vnd ander hoffe vil / Die sein vater het angevenget / Ze haedreinsdorf vnd niht volendet.* Ebd. S. 22 und 45. Rudolf BUCHNER (Hrsg.), Ostsiedlung im Mittelalter, In: FSGA 26/2, S. 460f. Kuenringer-Forschung, In: JbLKNö NF 46/47 (1980/81), S. 1ff.

[174] Ebd. Reinprechtsbruck lag ca. 6,5 km östlich von Zwettl in der Nähe von Mitterreith am Polansteig, der hier über eine Kampbrücke führte. Heute ist diese Stelle im Ottensteiner Stausee verschwunden. Vgl. Falko DAIM/Karin und Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Burgen Waldviertel – Wachau, S. 601f.

ovch nv leiht daz er ains vmriten / hat Moydrats di phfarr ze Zwetel vnd di stat / di dan noch niht vmmevert was / vnd daz havs do er selb inn gesezzen was / nv schvlt ir mer horen vnd sehen / wes die gezavg an der hantfest gehen / nach der Hevmad nent die hantfest / den wech der der Polansteich ist genant / avf dem rait vnser erster Stifter / mit apt Hermann dem gotes diener / ze Reimprehtesprvkk vber den Champ / nv muez er beschowen daz ewig lamp / daz aller dierr werlt svnd vertiliget hat / vnd zaigt vns daz wäre phfat / avf den weg des himelreichs / daz ist der sei ein schöner preis. Nv schvl wier furbaz ahten / vnd avch weisleich betrahten / wo vnser getrewer Stifter von Reimprehtesprukk sei hin gechert / vnd vnser aigen hab gepraittet vnd gemert / er rait her vm gegen den ehalten nortwint / an dem des tyeuels vntvgent bezaigent sint / vnd chom avf den weg zehant / der ter Pehaimersteich ist genanti er tet als ein ritter stoltz / vnd vmrait ewzwend gerolter rabenntanner, stralbecher holtz / Stralbach was dannoh holtz vnd walt / nv ist ev ein tail benant vnd gezalt / bi ferr vnser Stifter hab geriten / der so wiesleich ahtet mit gveten siten / wo er die gemerch pei Gvetann oder Gvten prvn wold avz schier vnd zehant / fvr Gveten prvnn vnder dem Jerings vntz am ein myvl nempt war waz man ev nv sagen schvl / er rait hin wider ober halb des Moydrats vntz an den marhstain / vn begvnd ahten di weg' vnd di rain / die er het vmriten / er het nihtesniht vermiten / wand er het mit gveten siten / zwier den Champ vber riten oberhalb des Moydrats ze ainem mal / datz Reimprechtsprvkk ist di ander zcal / er het vm riten einen gleichen chraiz / ev ist bedevtet gotte waiz / swaz in dem chraizz beslozzen ist / daz gebort an vnser vrowen vnd iren svn Jhesum Christ." [175]

Der **Umritt** ist eine symbolische Form der Inbesitznahme und diente in Pionierzeiten wohl auch dafür, sich einen Überblick zu verschaffen. Manche Umreiter werden bereits Pläne für die Urbarmachung und den Ausbau des ihnen verliehenen Landes geschmiedet haben. Die Beschreibung der **Stiftsgemarkung** tritt in der Zwettler Bärenhaut sehr exakt zu Tage.[176] Entstanden ist die Bärenhaut um 1310/14, als man die Klostergeschichte bis zur Stiftung 1147 zurück erzählte und dabei den symbolischen Umritt samt **Illustration** reflektierte.[177]
Daneben beschreibt die Bärenhaut ein zu Zwettl gehörendes Gut (*grangia*) samt Umland, wo ein **Trampelpfad** (*a via trita*) liege, „der vom Tal über den Berghang zum Dorf Rothfarn

[175] FRA II/3, S. 43ff.
[176] FRA II/3, S. 35f. Die Besitzungen *ze Zwetel in dem Nortwald mit den doerfern vnd mit den gemerchen* werden beschrieben *mit den zvgen oder den wegen, die her nah benant sind*. Ausgangspunkt ist der *marht stayn ... vntz an den weg der von alten dingen haizzet der Polansteich, derselb weg ist ein gewizzez eyl oder ein ende vntz an den andern wech der da haizzet von alten zeiten der Behaimsteich, derselb wech der Behemsteich ist gar ein gewizzez eyl von dem andern tail gegen den chalten nordwint hintz Pehaim. Vnd tailt sich* beit Gutentanne und geht dann *an daz wazzer daz da haizzet die Zwetel* und geht dort *vmme* und führt zum *merer Champ.*
[177] Joachim RÖSSL, Liber Fundatorum, In: Die Kuenringer (Katalog zur Nö Landesausstellung 1981), S. 173ff.

hochführt".[178] Dieses Gut umfasste teils unbewirtschaftetes Land, weshalb selbst ein kleiner **Trittweg** Eingang in die Notiz fand. Eine weitere Beschreibung des Stiftsbesitzes ist für mich aufgrund ihrer Übersetzung in der Freiherr von Stein Gedächtnisausgabe relevant.

> *„Die Grenze unseres Eigentums verläuft aber im Norden an dem Bach, der in den Fluß Kamp fließt, bei der Mühle Jerinc, sie steigt durch das Tal auf bis zur alten Straße, die Pöllasteig heißt, führt mit diesem Weg bis zum Ort Hovmade; von dort verläuft sie dann quer und ungerade bis zu der anderen Straße, die seit alters Böhmsteig heißt. Dieser Weg ist aber auf der anderen Seite (unseres Besitzes) die ganz klare Grenze; sie trennt sich von dieser Straße bei dem Ort namens Gutentannen und kommt bis zu dem Fluß Zwettl, von dort verläuft sie zu einem anderen Fluß, der die Große Kamp heißt."*[179]

Rudolf Buchner versieht den **Großen Kamp** mit dem falschen Artikel „die Große Kamp", gibt den in der österr. Forschung als „Polansteig" bekannten Weg als „Pöllasteig" wider und lässt bei *Hovmade* und *Jerinc* die Ursprungsform stehen, da ihm Heumat und Jahrings unbekannt sind. Nun mag man Buchner keinen Vorwurf machen, aber dieses Beispiel zeigt: Wenn ein arrivierter deutscher Historiker ohne spezifische **Ortskenntnis** unpräzise bleibt, wie muss erst die Arbeit eines früh- und hochmittelalterlichen Schreibers ausgesehen haben, der mit knappsten Informationen und meist ohne Vorstellung von der Topografie im Ostland Urkunden aufzusetzen hatte? Mit diesem Gedanken möchte ich die **Raumrezeption** in nö. Quellen der Zeit von 830 bis 1310 beenden und eine kurze Zusammenfassung geben:

Es dürfte kein Zufall sein, dass unter Ludwig dem Deutschen und Arnulf von Kärnten die Wahrnehmung des **nö. Raumes** in den Quellen Konturen bekam und um 900 einen ersten Höhepunkt erlebte. Dabei mag weniger der **persönliche Aufenthalt** der karolingischen Könige in der zweiten Hälfte des 9. Jh. in Nö. eine Rolle gespielt haben (siehe 2.2.3) als deren Fokus auf den östlichen Reichsteil, an deren **Peripherie** der nö. Donauraum lag.
Die **Gebietszuweisungen** konnten durch Umritt (*circumequitatum*) oder Begehung erfolgen; zunächst begleiteten *comes* oder *nuntii* die Landübergabe koordinierend. Im Vorfeld der Zuweisungen fanden bei topografisch genaueren Vermerken Besichtigungen statt. Unter Arnulf, dessen **Itinerar** eher einen reisefaulen Eindruck hinterlässt, stieg Regensburg zu einem Herrschaftszentrum auf, in dem der König ein Drittel seiner Urkunden ausstellte.[180]

---

[178] Rudolf BUCHNER (Hrsg.), Ostsiedlung im Mittelalter, In: FSGA 26/2, S. 462f.
[179] Ebd. Vgl. Johann von FRAST, Stiftungen-Buch (=FRA II/3), S. 47. Der Markt im nahe gelegenen Alltpölla wird als *forum in Polan* bezeichnet. Ebd. S. 51.
[180] Roman DEUTINGER, Königsherrschaft, S. 345ff. Peter SCHMID, Regensburg, S. 438ff.

Nach Arnulfs Diplomen erhält der nö. Raum erst wieder ab den 970er Jahren eine individuellere Zeichnung, wobei selbst Otto III. noch die Verwüstungen der Ungarn beklagte. Den Mönchen und ihren **Aufzeichnungen** ist es zu verdanken, dass unter den Ottonen und Saliern die topografischen Darstellungen detaillierter werden und bald auch kleinräumigere Gebiete mittels natürlichen und künstlichen **Markierungen** in den Quellen begegnen.
Ab 1030 suchten die salischen Könige den nö. Donauraum mehrfach auf und gewannen dabei einen Eindruck der losen **Herrschafts-** und **Infrastruktur**. Es folgte ein extensiver Landesausbau, der Siedlungen, Adelssitze, urbar gemachte Flächen, Straßen und kleinere Brücken hervorbrachte und in eine Phase der Binnenkolonisation überging. Im 12. Jh. sind selbst lokale Waldstücke mittels kleinräumiger Marken und **Flurnamen** genau verortbar, wenn gleich es nebenher noch wenig erschlossene Zonen in Randlagen gab (siehe 2.1.3).
Zusammenfassend lässt sich über die **Raumrezeption** in den vorgestellten Quellen sagen, dass bei topografischen Beschreibungen natürliche und künstliche Marker verwendet wurden, neben die Sonder- bzw. Mischformen treten. Hier sollen drei Kategorien zur Diskussion gestellt werden, um die räumliche Wahrnehmung in den Quellen zu unterscheiden:

1) „**Natürliche Marker**“ - von der Natur geschaffene Anhaltspunkte:

* **Gewässer** und **Flüsse** aller Größen, von der Donau bis zu Gerinnen wie dem Strahlbach; deren Quellen (*capite*, *fontem*), Ufer (*litus*) und Furten (*vadum*), soweit sie nicht künstlich verändert wurden sowie Seitenarme (-gang) und Mündungen.
* **Hügel**- und **Gebirgszüge** - *Colomezza*, Wagrein/Wagram, *montem ... Sclauanice Rûznic, Comagenum montem* (Wienerwald)*, pendentem lapidem* bzw. *ad Hangintenstein* (Greifenstein), *Hûzinberge*, *montis Hengst, Hûsrucke, Haage, Wartperch* etc.
Die Grenzen zwischen Bergen und Wäldern sind fließend wie die Beispiele *Cerewalt* (Semmering) und *Hartperg* (Wechsel) zeigen, der „**Waldberg**“ hieß.[181]
* **Wälder** -*, nortica Silva, Nortwalt, silva Rogacs, Boemia silva*, *Ensewalde*, *foresti Wiselburg*, *Movriberg silva*, *silva Mulwalt* etc.
* markante **Bäume** - *duabus arboribus ... feleuun* (Felber, Weiden), *ad illam arborem ... Hugisbuocha*[**]; *ad arborem pirum notatam (in via stantem super montem); per vallem usque ad Hohenbuche ... deinde ultra publicam stratam ... finit sub Danubio.*
* allgemeine **Gebietsangaben** - *pago, regione, comitat, provincia, plaga oriens* etc. sowie *Vuachoua in ripa Danubii, Grie, Widem,* -tal Namen (*Gerrichistal*) etc.
* **Gräben** - *Entischengraben*, *Radingsgrabe*

[181] *silvam Cerewalt et montem Hartperch* u.a.

2) „**Künstliche Marker**“ - von Menschen geschaffene Anhaltspunkte:

*** frühgeschichtliche** und **antike Relikte** - Grabhügel, Meilensteine, Römermauern...
ad duos tumulos, *illos cumulos ... lewir*, *ad Mochinle*, *illam lapideam columnam* etc.
*** Altstraßen** - sind ein beliebter Marker bei der Raumbeschreibung in den Quellen.
a) in den frühen Urkunden (9./10. Jh.) tritt die **römische Limesstraße**, südlich der Donau deutlich hervor. Sie wird in den Quellen als *Erdgastegi* (832 bei Pöchlarn), *strata publica* (837 bei Amstetten), *lapidea platea* (nach 895 bei Hollenburg), *strata legittima* (902/07 bei Enns) und *strata publica ... Hohstraza* (1011, bei Hengstberg im Ennswald) angeführt und entspricht der **Südlichen Donautalstraße**.

b) ab der Mitte des 11. Jh. treten vermehrt Straßen auf, die **nördlich der Donau** liegen und meist mit ihrem volkssprachlichen Namen tradiert werden:
platea Ungarica (1045 Ungarnstraße), *platea ... lantstraz* (1054 bei Krems, Nördliche Donautalstraße), *ad stratam Lauentenburch* (1056 Lundenburger Straße), *Plechuntir-wech* (zu 1083 Pleketer Weg), *Perehardesstich* (zu 1083 Pernhardtsteig), *Griezstich* (vor 1121 Griesteig), *via que antiquitus dicitur Bolenstic* (1139 Polansteig), *via que etiam antiquitus vocatur Beheimestic* (1139 Böhmsteig), *Weitraher weg* (1147, Weitraer Straße), *Kremser strâze*, Hochstraße etc.

c) im 12. und 13. Jh. **südlich der Donau**: *via gigantea 'Entiskenwec'* (1120/25 bei Gloggnitz), *via septentrionale* und *Pechstich* (1125/30 südöstlich von St. Pölten), *plateam Stirensium* (um 1155, bei Haidershofen/Enns); *hôhstraze, alta platea, strata regia et publica und rechte lantstrazze gan Wienne* für die Donautalstraße;[182] in Wien und Umgebung *in strata lanarum ... Wolzile* (1158 Wollzeile), *ûf der hôhen strâze* (Wipplingerstraße), *Alsaerstrazze*, *Schefstrazze*, *alten urvar* (Nussdorf) - alle 13. Jh.

d) **lokale Wege** z.b. *viam, qui dicitur Iteganch*, *Barwehic*, *superiori via*, *a via trita* etc.

*** Brücken** - als Sonderform der Wegführung und Kreuzungspunkt von Bächen und Flüssen: *a ponte qui dicitur Ziunza* (1125), *sub ponte Wienn* (1211).
Und indirekt in Siedlungsnamen: *Zuntinesprucca* (1021), *Gouuiprucca* (1029 Grah-bruck, Steinakirchen/Erlauf?), *Ascherichsbrvgga* (1074, Bruck an der Leitha); *de Acinprukke* und *Wischartisprucca* (12. Jh. beide an der Perschling), *Imminbrukke* (1115/20, bei Tulln), *Prukke* (...., am Ostrong),
ze *Willenprucke* (Willenprukk, zu 1158 - bei Steinabrückl an der Piesting)

[182] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 226. Diese vier Nennungen stammen aus dem 13. Jh. Zu den Trassierungen der Altstraßen siehe das Kartenmaterial im Anhang, insbesondere Karte 4.

Feganespruke und *Reinpreczpruk* (1159 an den Altwegen Böhmsteig/Polansteig)

*** Grenzsteine** bzw. Marksteine, die im Mittelalter zu tausenden neu gesetzt wurden und im Sachsenspiegel von 1235 gemeinsam mit Grenzbäumen Erwähnung finden. *a lapide*, *positi lapidis... alterius lapidis, ad magnum lapidem,*** *pei dem marhstain*

* **Grenzmarkierungen** wie Zeichen aller Art (*signa*), *termini proxime villae*, *ad definitas notas Ungaricorum terminorum*

* **Wartsitze** - *Liuprateswarte*, *Wielanteswarte, Hermanneswarte* (alle im Wienerwald)

* **Siedlungen** (Ortsnamen) und deren Infrastruktur, wobei hier neben Hofstätten Friedhöfe mehrmals auffallen: *cimiterium Hadericheshouen*, *portam cimiterii sancti Antonii* (vor dem Kärntnertor in Wien)*, murus cymiterii* (bei Großrußbach)

3) **Sonder-** bzw. **Mischformen**, die natürliche und künstliche Elemente beinhalten:

* **Baummarkierungen** - große alte Bäume mit zusätzlichen Zeichen: *in duabus arboribus evidentia signa monstrantur; ad illam arborem, cui lapis infixus est***

* **Schalensteine** - *ad cavum lapidem, qui lingua rustica Tiuveleschirche dicitu*

* **Furten**, so die Ufer abgeschrägt und die Wege befestigt bzw. markiert wurden.[183] *Sauariae vadum* (in der Buckligen Welt?)*, stabularem curtem Uvienenvvrt* (um 1135 Stadelhof an der Wienfurt). In Ortsnamen z.b. *villa Disinfurth* (1067 an der March) *ad Isinvurta* (an der Schwarza) und *ad vurta* (im Dunkelsteiner Wald) - beide 1072 erstmals genannt, ohne das wir etwas über die Art des Furtübergangs wissen.

* **Überfahrt** - *transitum* (an der March), *apud Niunurfar*, *passagium in Stadelowe* (an der Donau), *das urfar, so die maister von Stadlau habend* - Siehe Kapitel 3.1.1.

* **Flurnamen** - so sie keine klareren Rückschlüsse auf die Art der Flur zulassen.

* **Quellen**/Brunnen mit Einfassungen: *staphol prope fontem, ad fontem Govtenbrunnen*

* **Umritte** als symbolische Handlung des Inbesitz nehmens von Land: *circumequitatum*, *cavallicando circumduxit*, *do begvnd er vm reiten / di gemerch vnd die zil*

* **Umgehung** (*ciruivit*) und Landanweisung (*per nostrum nuncium inibi demonstrentur*)

Während *comes* und *nuntii* in einigen Quellen Güteranweisung für Klöster und Adelige vornahmen, sind Details der Landnahme durch Bauern und Siedler kaum bekannt. Ihre Migration und kolonisatorische Tätigkeit steht im Mittelpunkt des nun folgenden Abschnittes.

---

[183] Gerade bei Furtübergängen lassen die Quellen keine Rückschlüsse darauf zu, ob es sich um eine vollkommen naturbelassene Furt oder um einen künstlich optimierten Übergang handelt. Mit Furt und Fischerei - *cum vado et piscatione* - heißt es beispielsweise. NÖ UB I, S. 217, Nr. 18. *in loco qui dicitur Sauariae vadum et inde inter Sprazam et Sauariam ... uuachreini... montis Uuangariorum.* NÖ UB I, S. 53, Nr. 5a.

** diese drei Beispiele beziehen sich nicht auf Nö. sondern auf andere Kolonisationszonen in Südostdeutschland.

2.1.3 Landesausbau und Migration

„Wer expandieren wollte, brauchte Arbeitskräfte: sowohl Krieger als auch Bauern. Wer Menschen mit Land und Gütern versorgen konnte, erhielt Zulauf und Anhang. Daher waren die Grenzräume besonders attraktiv, denn Land gab es dort genug.“[184]

Mobilität und **Migration** sind anthropologische Grundphänomene, denn Menschen sind zu allen Zeiten „unterwegs“. Nicht zufällig spricht man von Lebenslauf und Curriculum Vitae.[185] „Lebensläufe“ von Menschen des Mittelalters sind, wenn überhaupt, nur fragmentarisch überliefert, **Lebensstationen** lassen sich schon eher abbilden. Selbst die **Itinerare** von Bischöfen und Königen bleiben dabei häufig lückenhaft (siehe 2.2) und über die Wanderung samt Landnahme der bäuerlichen Pioniere schweigen die Quellen weitestgehend.[186]
Während *migrare* „(aus)wandern, ausziehen, übersiedeln“ bedeutet, leitet sich der Begriff **Kolonisation** vom lat. *colere* „bebauen, bewohnen“ bzw. *colonus* „Bauer, Siedler“ ab.[187] „Als Kolonisation (*colonization*) gilt die Abwanderung von Individuen aus einer Gemeinschaft, um eine neue Gemeinschaft zu gründen,“ in welcher die Heimatgemeinschaft weitgehend imitiert wird,[188] wie es im Falle der bayerischen **Landnahme** in Nö. der Fall war. Im Unterschied zu einer Reise, Fahrt oder Pilgerschaft, die temporärer Natur ist, meint der Begriff Migration einen bleibenden geografischen Ortswechsel von Individuen oder Gruppen.
Die **Migrationsforschung** unterscheidet drei Phasen der geographischen Mobilitätswirkung:

* die erste Phase berührt den **Migrationswillen** und die Entscheidung zur Wanderung
* die zweite Phase umfasst die **Reise** zum neuen Zielort samt Etappen und Verweilen
* die dritte Phase betrifft das Ankommen und die **Eingliederung** in neue Lebensräume und Gesellschaftsstrukturen (und kann sehr individuell ausgeprägt sein).[189]

Legt man dieses Phasenmodell auf die hochmittelalterliche Migration in den **Südosten** des Reiches um, so werden eingangs Problemfelder deutlich. Über die erste Phase berichten die Quellen kaum, über die zweite Phase praktisch gar nicht, lediglich die dritte Phase wird durch

[184] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 35.
[185] STOWASSER, S. 135. *curriculum* = Lauf, Wettrennen bzw. Wagen, Rennwagen, Streitwagen (*quadriga*).
[186] Zu den Lebenswelten der Bauern siehe generell Werner RÖSNER, Bauern im Mittelalter. Ernst SCHUBERT, Alltagsleben im Mittelalter. Karl BRUNNER/Gerhard JARITZ, Landherr, Bauer, Ackerknecht.
[187] STOWASSER, S. 97 und 316.
[188] Patrick MANNING, Geschichte der Migration, S. 16. Kategorien sind: Binnenwanderung (*home-communty migration*) z.B. Ehemigration; Wanderung aller Mitglieder (*whole-community migration*) z.B. während der Völkerwanderung (siehe 1.3) und interkommunale Migration (cross-comunity migration), kurz Migration.
[189] Dirk HOERDER u.a., Migrationsforschung, In: Klaus BADE u.a. (Hrsg.), Migration in Europa, S. 32.

(in)direkte Hinweise einigermaßen greifbar.[190] Klar scheint, dass nach Ankunft der Siedler ein **extensiver Landesausbau** begann, der sich zunächst im Donauraum und entlang der Wasserläufe und Altstraßen vollzog, wie Opll für den Wiener Raum gezeigt hat.[191]
Die frühen Kolonisationswellen betrafen die donaunahen Gebiete flussaufwärts freilich stärker, bildete der Wienerwald doch eine Barriere und Grenzzone (siehe 2.1.2). Prädestinierte **Siedlungsräume** waren die Flusstäler der südlichen Donauzubringer, das Tullner und Wiener Becken sowie nach 1040 das nachhaltig bewirtschaftete Weinviertel und Marchfeld.
Anfangs war man mit leichten Rodungstätigkeiten im offenen Hügelland und dem Anlegen von Siedlungen, Wegen und Ackerflächen befasst, die bevorzugt entlang von **Gewässerlinien** entstanden. So finden sich nördlich der Donau entlang von Kamp, Thaya, Zaya, Schmida, Mida (Göllersbach) und Pulkau Siedlungen wie auf einer Perlenschnur aufgereiht.[192]
Zu den **Trägern** der mittelalterlichen Kolonisation zählten im nö. Raum die:

* **Babenberger** - zunächst als Markgrafen und ab 1156 als Herzoge des Landes
* **Adelssippen** und ihr Gefolge, die Wehrsitze errichteten und das Land sicherten und kultivieren ließen - Ebersberger, Machländer, Formbacher, Sighardinger, Vohburger (Rapotonen-Diepoldinger), Haderiche, Chadolde, Plain-Hardegger, Kuenringer etc.
* **Stifte**, **Klöster** und Klerus, die selbst Grund besaßen und ein Pfarrnetz aufbauten:
a) zunächst „landfremde“ wie Passau, Regensburg, Salzburg, Niederaltaich, etc.
b) später auch „genuine“ wie Göttweig, Melk, Zwettl, Heiligenkreuz, Klein-Mariazell, Lilienfeld, Seitenstetten, Herzogenburg, Klosterneuburg, Schotten und andere Orden...
* **Bauern** und **Siedler** - ihnen bürdete man die Hauptlast des Landesausbaues auf

Von Lokatoren, die beim Vermessen, Aufteilen und **Urbarmachen** des Landes koordinierend gewirkt hätten, sind für den nö. Raum keine Quellen bekannt.[193] Wer übernahm also ihre Funktion, um diesen planmäßigen Landesausbau voranzutreiben, der sich im Grundriss der Dörfer ebenso widerspigelt wie im rasanten Anwuchs der Siedlungsanzahl? Die Migranten kamen vorwiegend aus Bayern, Franken, Schwaben und dem Nordgau ins Land. Dass sie die südliche **Donautalstraße** nebst der Donau als Auswanderungsroute begingen und befuhren

[190] Neben Urkunden zeigen Ortsnennungen und archäologischer Befunde eine Siedlungsdynamik an.
[191] Ferdinand OPLL, Siedlungsnamen, S. 18f. Entlang der Wien entwickelten sich Gumpendorf, Meidling, Hietzing, Penzing, St. Veit, Baumgarten, Hacking, Aufhof, Hütteldorf, Hadersdorf, Purkersdorf auch an der Liesing und Schwecht entstanden mehrere Dörfer; ebenso entlang der Limesstraße Klosterneuburg, Kahlenbergerdorf, Nußdorf, Heiligenstadt, Döbling, Erdberg, Simmering, Schwechat.
[192] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte an der Pulkau, S. 21. Im Falle des Pulkautals reihen sich die Orte zwischen Pulkau und Laa/Thaya in regelmäßigen Abständen von 2 bis 2,5 km aneinander; dieser Abstand erklärt sich durch den Bedarf an fruchtbaren Ackerflächen im Umland der Siedlungen.
[193] Vgl. Christian LÜBKE, Lokator, In: Lex. MA V, Sp. 2090. Lokatoren wirkten bei der Ostkolonisation östlich von Elbe und Saale als Unternehmer, Siedlungsanwerber und Koordinatoren der Kolonisation.

liegt nahe, da alle großen Wanderungen und Heerfahrten dieser Leitlinie folgten.[194] Die große „**Donauraum-Migration**“ der Babenbergzeit ließ zehntausende Siedler Donau abwärts ziehen, wobei die Umstände ihrer Wanderung Fragen aufwerfen:

Wann setzte die Migrationswelle ein und wie lief sie genau ab? Wie wurde die Auswanderung tausender Menschen organisiert? Gab es (von Klöstern, Adeligen) verwaltete Treffpunkte in **Süddeutschland**? Wanderten alle freiwillig aus oder wurde Druck ausgeübt? Welche Rolle spielte das Königtum und wie liefen die **Adelsverpflanzungen** ab? Fuhren die Sippen und Siedler auf Schiffen die Donau hinab oder nahmen sie Landwege? Waren sie in Konvois unterwegs, in Gruppen oder als „Individualreisende“? Brachen die Menschen im Frühling auf, um sich im Sommer ein Haus zu bauen? Wie lange brauchten sie dafür? Wo und wie versorgte man sich unterwegs? Was lässt sich über die **Logistik** der Migration sagen?

Brachte man Vieh und Saatgut für die **Gründerhöfe** mit? Was führten die Auswanderer sonst noch mit sich: Familie, Hausrat, Waffen, Werkzeuge? Zogen Ärmere auf den Landstraßen dahin? Gab es Sammelschiffe, die von Klöstern und Adeligen ausgestattet wurden? Was passierte mit Schiffen nach deren Ankunft, wurden sie mühsam flussaufwärts getreidelt oder zerstört und als Brennmaterial benutzt? Wo landete man im nö. Donauraum an und wie vollzog sich die Zuteilung zum **Siedlungsplatz**? Wie fanden sich die Auswanderer in ihrer neuen Heimat zurecht? Kümmerte sich jemand um sie und wenn ja, in welcher Form? Zog man in Gruppen aus, die von adeligen Führern geleitet wurden, um das Land zu kolonisieren? Und wie vollzog sich Niederlassung und **Anlage der Dörfer** samt Infrastruktur?

Um es vorweg zu nehmen, einige dieser Fragen lassen sich durch Quellen nur unzureichend beantworten. Selbst wenn die Siedler den ersten Winter gut überstanden, mussten sie im nächsten Frühling das Land roden und Äcker anlegen. Daneben galt es Hausbau und **Dorfstruktur** vorzuantreiben: Gebäude, Straßen, Brunnen, Zäune und Burgen zu errichten.



Abb. 28 - Rodung und Hausbau im Sachsenspiegel; Straßen- und Brückenbau bei Norbert Ohler.

[194] Peter CSENDES, Heerfahrten der Deutschen Könige, In: Verkehrswege durch Österreich, S. 37. Karl der Große im Kampf gegen die Awaren 791 (siehe 2.1.1), 907 bayerischer Heerbann auf dem Weg nach Pressburg, ab 1030 die Salierkönige auf ihren Ungarnfeldzügen, 1096 Gottfried von Bouillon bzw. 1147 und 1189 die Kreuzfahrer unter Konrad III. und Friedrich I. Barbarossa oder 1276 Rudolf I. von Habsburg.

In der **Pionierphase** erhielten die Siedler Vergünstigungen; vom Wetter und den Jahreszeiten war man ohnehin abhängig und viele Siedlungen lagen noch relativ ungeschützt im Grenzland mit all seinen Chancen und Risiken.[195] Die Landnahme vollzog sich:

1. in einer ersten Phase in (Süd)**Ost-Richtung**, die dem Donautal folgte. Sie geht u.a. aus den Quellen und den Aufenthaltsorten der Babenberger hervor (2.1.4).

2. in einer zweiten Phase benutzten die Siedler tendenziell **Nord-Süd** Verbindungen, um von der Donau aus das Hinterland der älteren Siedlungskammern zu erschließen. Dabei bildeten **Wasserläufe** und **Altstraßen** die Leitlinien der Ausbreitung.

3. in einer dritten Phase trug man die Kolonisation tendenziell in **Ost-West** Richtung vor, wenngleich die lokalen Gegebenheiten und Entwicklungen sehr unterschiedlich waren.

Diese zweite, nach der karolingischen wesentlich **nachhaltigere Landnahme** ist gleichzeitig die Geschichte der **Babenberger Mark** (976-1246).[196] Die Babenberger stammten wie viele der Siedler aus dem süddeutschen Raum, ohne dass ihre Herkunft genauer zu eruieren wäre (siehe 2.1.4). Weltin schreibt: „wie der Adel ihrer Mark, so konnten auch die Babenberger nach Belieben herrenloses Land in Besitz nehmen;" wenn sie sich „Einflusszonen" vom Reich zuteilen ließen, so geschah dies, um eine allzu unkontrollierte **Besitzakquirierung** dieses Adels zu unterbinden.[197] Dass herrenloses Land nicht unbedingt vom König vergeben werden musste, unterstrich Erwin Kupfer in seiner Krongut-Untersuchung:

> „*Gelang es den Siedlern wildes Land urbar zu machen, so zählte dieses auch zu deren Eigentum. Auf diese Weise konnten Klöster, Kirchen und Adelige herrenloses Land in Besitz nehmen, ohne dabei bis ins kleinste Detail vom König autorisert zu sein.*"[198]

Bis 1100 kam es zu einer Verdichtung des Siedlungsnetzes und zu einer herrschaftlichen Durchsetzung der zugänglichen und fruchtbaren Gebiete. Danach trieb man die **Binnenkolonisation** voran, für die es zuvor zu wenige Menschen gab und drang tiefer in Gebiete wie Waldzonen- und Alpenvorlandlagen vor, um weitere Siedlungsräume zu erschließen.

---

[195] Als Gründe für die Auswanderung sind denkbar: Bevölkerungswachstum, Aufstiegshoffnungen, Abenteuerlust, Neuland bzw. -start sowie der Wunsch nach einem besseren Leben.

[196] Vgl. NÖ UB I-III, die grundlegenden Darstellungen von: Karl LECHNER und Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger; Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken; Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich (mit Passagen von BRUNNER und WELTIN); Max WELTINS gesammelte Aufsätze in „Das Land und sein Recht" sowie die Schriften von Erwin KUPFER, neben „Krongut" die Aufsätze über einzelne Adelsgeschlechter wie „Die Grafen von Ebersberg", In: UH 75 (2004), S. 228-237; „Die Machtstellung der Sieghardinger", In: Waidhofen/Ybbs (2004), S. 32-54 oder „Die Sonnberger", In: UH 78 (2007), S. 302-337. u.a.

[197] Max WELTIN, Probleme der mittelalterlichen Geschichte, In: Vergangenheit und Gegenwart, S. 77.

[198] Erwin KUPFER, Krongut, S. 14. MGH DD LD, Nr. 2, 3 und 38. *ad Brunnaron ... memoratus Ratpero clericus circumcapiebat...*

Früh kamen die **Ebersberger** und deren Gefolgsleute, die Persenbeuger, in die Mark, die nach Zehetmayer „eines der frühesten Adelsgeschlechter mit Sitz im nö. Raum nach den Ungarnkriegen“ sei.[199] Generell mussten Adel und Klerus ein hohes Maß an Mobilität aufbringen, denn **Ortswechsel** bis hin zur Migration standen oft am Beginn einer Karriere und konnten den Aufstieg von Sippen und neuen Herrschaftszonen fördern.[200] Der weitläufige **Streubesitz** erforderte eine **vielfältige Mobilität** zur Verwirklichung der Grundherrschaft (siehe 2.2.4).[201] In besonderem Maße galt dies für den Südosten des Reichs, wo das wichtigste am Land

> *„vor 1200 nicht das Territorium, sondern ein Verband von Personen, der sich um geistliche und weltliche Fürsten und Hochadelige scharte. Diese Leute legten mit ihren menschlichen und ökonomischen Beziehungen eine Art Netzwerk über die Landschaft.“*[202]

Der Adel bildete mit seinen Gefolgsleuten **Personenverbände**, die „Treue als Strukturprinzip der Verfassung“ verstanden und den Ausbau und das soziale Gefüge eines „Werdenden Landes“ prägten.[203] Weltin meint, dass die „Bindung im Verein“ und das „gemeinsame Interesse“ fehlende **Strukturen** aufzubauen, die Babenberger und ihren Landesadel nirgendwo im Land zu Konkurrenten werden ließ.[204] Neben der Versippung und Loyalität innerhalb der Verbände zählte der Besitz von Handelsorten und festen Plätzen zum Herrschaftsprinzip. Für das 9. und 10. Jh. sind **Burgen** „in Steyr, Ybbs, Wieselburg, Pöchlarn, Melk, Mautern, (...) zwischen St. Pölten und Mautern, in Traismauer, Krems und Tulln“ nachgewiesen.[205]
Vor allem im offenen Hügelland des Weinviertels entstanden ab dem 11. Jh. Erdholz-Burgen, die relativ schnell errichtbar waren und sich vielfach als „**Hausberge**“ erhalten haben.[206] Sie lagen teils außerhalb, teils inmitten der Dörfer, wie neue Funde im Langen Thal bei Hollabrunn (Krales, Abtsdorf) eindrücklich zeigen (siehe unten) und erfüllten, so die **Siedlungen** nicht aufgegeben oder die Anlage nicht überbaut wurden, bis ins Spätmittelalter hinein ihre Funktion; hinzu trat freilich ab dem 12. Jh. der „klassische Burgenbau“.
In der Kernphase der **Kolonisation** sponn man ein enger werdendes **Netzwerk** von festen Sitzen, Höfen und Orten über das Land, und mächtige Kolonisationsträger wie Stifte, Hoch-

[199] NÖ UB I, Komm. Nrr. 15-15j, S. 191. Die bayerischen Grafen von Ebersberg besaßen Ländereien von Oberbayern über Kärnten bis Nö. Ebenfalls bayerische Wurzeln hatten die mächtigen Herren von Perg und Machland oder die Wels-Lambacher, die Land in der March-Donau-Ecke erhielten ohne dort nachweislich zu wirken.
[200] Adelheid KRAH, Migration nach Südosten, In: Ferdinand KRAMER/Wilhelm STÖRMER (Hrsg.), Hochmittelalterliche Adelsfamilien, S. 41.
[201] Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz und räumliche Mobilität, In: ZSLB 62 (1999) S. 40.
[202] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 17.
[203] Otto BRUNNER, Land und Herrschaft, S. 135f.
[204] Mas WELTIN, Probleme, In: Vergangenheit und Gegenwart, S. 79. Zudem half die Verwandtschaft den B.
[205] Bernhard ZELLER, Grenz- und Grauzonen im Osten, In: NÖLA 13 (2008), S. 77.
[206] Sabine FELGENHAUER-SCHMIEDT, Hausberge, In: Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Ö. 23 (2007), S. 163-180. Vgl. Hans SCHAD'N, Hausberge.

adel, die Markgrafen und ihre Ministerialen versuchten neben ertragreichen Gebieten strategische Plätze an Straßen und Überfahrten zu besetzen (siehe Karte 3). Bis zum Ende des 11. Jh. gelang es den Babenbergern und dem Adel, sich an **Straßenzügen** festzusetzen.
Für die **Babenberger** lassen sich Besitzkonzentrationen u.a. an der Donautal-, Hollabrunner- und Kamptalstraße sowie im Wienerwald (Heiligenkreuzer-, Kaumberger-, und Traismaurerstraße) feststellen.[207] Die **Kuenringer** erlangten nach Peter Csendes als Ministerialen „an den Straßen des Waldviertels ausgedehnten Besitz" und waren an der Weitraer Straße regelrecht „Herren dieses Verkehrsweges". Ähnliches gilt für die **Chadolde** (Seefeld-Feldsberger), die an der Nördlichen Hochstraße zwischen Pulkau und Feldsberg ihre Macht konzentrierten, insbesondere im mittleren Pulkautal um Seefeld-Kadolz (*chadoltismarchat*).[208]

Durch das **Bevölkerungswachstum** kam es ab dem 11. Jh. zu einer Expansion und Intensivierung der Landwirtschaft. Die Bauern gingen dazu über **Dreifelderwirtschaft** zu betreiben; technische Neuerungen wie bessere Pflüge, ein effektiveres Anspannen der Zugtiere und der Aufschwung der Städte trat hinzu.[209] Ein maßgeblicher Anteil der Kolonisation kam den bayerischen (Hoch)Stiften und Klöstern zu, deren Bedeutung als „**Auswanderungsmotor**" bei der Verpflanzung von Siedlern viel zu wenig erforscht ist. Auf die Aktivitäten von Freising und Passau werde ich im Kapitel **Streubesitz** exemplarisch eingehen (siehe 2.2.4).

> *„Die eigentlichen Träger des Landesausbaues waren die Bauern; sie mußten, wenn sie Neuland übernahmen, ... Bäume fällen, Wurzeln beseitigen, Gebäude errichten, Geräte herstellen und ausreichend Vieh mitbringen. Die Grundherren beteiligten sich in unterschiedlichem Maße an diesen Rodungsvorgängen;"*[210]

Generell nehmen die Quellen eine sehr herrschaftliche Perspektive der Landnahme ein, daher lassen sich kleinräumige Kolonisationsprozesse eher mit **interdisziplinären Methoden** erforschen; dabei sind die historische Geographie, Ortsnamenforschung, Dorfformentypologie, Altstraßen- und Wüstungsforschung und Archäologie zu nennen. Was lässt sich also aus der Sicht dieser Disziplinen über die mittelalterliche **Kolonisation** sagen? Systematische Untersuchungen von **Siedlungen** sind relativ selten und fanden z.B. auf der Schanze bei Thunau/Kamp (9. Jh.), in Hard bei Thaya (12.-14. Jh.) oder in Laadorf bei Laa an der Thaya statt, wo man 2015 einen hölzernen Dorfbrunnen freilegen konnte.

[207] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 307f.
[208] Thomas LINDERMAYER, Chadolden-Sitze, In: UH 3 (2010), S. 167-184. DERS. Siedlungsgeschichte, S. 111. Vgl. Paul HEROLD, Herren von Seefeld-Feldsberg. Ulrich von Liechtenstein reitet in der Venusfahrt zum *hoch gelobten wirt* Chadold von Feldsberg (siehe 4.2.2), der zum Führungsadel des Landes zählte.
[209] Egon BOSHOF, Heinrich IV., S. 16. Städte nahmen eine Verteilfunktion im lokalen wie im Fernhandel ein.
[210] Werner RÖSNER, Landesausbau und Kolonisation, In: Lex. MA V, Sp. 1643.

Relativ gut sind mehrere **frühmittelalterliche Siedlungen** untersucht: die Wallanlage von Gars-Thunau, die befestigten Anlagen von Sand auf einem Umlaufberg bei Oberpfaffendorf/ Thaya und von Haidershofen an der Enns. Alle drei waren befestigte Höhensiedlungen - ihnen stehen die frühen Dorfsiedlungen Michelstetten, Pellendorf und Michelhausen gegenüber.[211] Weitere Teilgrabungen fanden u.a. in Unterretzbach, um Hollabrunn oder in Gang bei Orth an der Donau statt, wo **Wallgräben** die Siedlung schützten wie sie auch im Langen Thal und an anderen Orten im Weinviertel nachweisbar sind (siehe unten).[212] Die Wüstung Gang lag wie der Name verrät in exponierter Lage an der Donau, deren Hochwässer eine permanente Gefahr für das **Siedlungsareal** darstellten. Insgesamt sind es neben Streufunden gerade Öd- und Randlage-Siedlungen, die man archäologisch dokumentieren konnte.
Die einzige vollständig ergrabene Wüstung des Landes ist **Hard** bei Thaya an der Thaya, die Fritz und Sabine Felgenhauer 15 Jahre lang untersucht haben. Hard entstand in zwei Phasen: um 1100 erbaute man ein steinernes Turmhaus mit zwei Räumen, in dessen Umfeld Eisenverarbeitung nachgewiesen wurde. Um 1230/40 gaben die Siedler diesen Platz auf und legten einen neuen **Rodungsaufbruch** an, der zehn Höfe und ein Herrenhaus umfasste. Felgenhauer spricht von einem „angerartig erweiternden Sackgassendorf", das „rein landwirtschaftlich orientiert" war und noch im Verlaufe des 14. Jh. aufgegeben wurde.[213]

Grundsätzlich ging das Niederlassen der Siedler mit der **Urbarmachung** des Landes, der Anlage von Ackerflächen und lokalen Verkehrswegen sowie dem Bau von Hofstätten in Abstimmung zur **Dorfformentypologie** einher. Im Weinviertel dominieren anders als im Waldviertel große Anger- und Straßendörfer das Siedlungsbild, die sehr planvoll angelegt wurden und wo sich Zwerch- und Hakenhöfe entlang der Dorfstraße gruppierten.[214]

> *„Das siedlungskundlich zweifelsohne interessanteste Gebiet Niederösterreichs ist das Weinviertel mit seinen großen, planmäßigen Sammelsiedlungen des Hochmittelalters: Teilweise riesige Straßen- und Angerdörfer entstanden hier* (...). *"*[215]

---

[211] Hajnalka HEROLD, Besiedlung Nö. im Frühmittelalter, In: Schicksalsjahr 907, S. 77f.
[212] Fritz FELGENHAUER/Sabine FELGENHAUER-SCHMIEDT, Wüstung Gang, In: Archaeologia Austriaca 10 (1969), S. 25-67. Elisabeth NOWOTNY, Siedlung von Mitterretzbach, In: AFNÖ NF 1 (2015). DIES., Das nordwestliche Weinviertel, In: NÖLA 16 (2014), S. 195-220. Ebd. die Aufsätze von Roman ZEHETMAYER, Landwerdung, Peter CSENDES, Infrastruktur und Günter MARIAN, Besitzgeschichte.
[213] Sabine FELGENHAUER-SCHMIEDT, Archäologische Beiträge, In: JbLkNö 62/2 (1996), S. 201-218. DIES., Hard, In: AF in Nö. 6 (2008). FELGENHAUER bezeichnet Hard als „Beispiel einer Fehlsiedlung in einer schwierigen Region" http://www.univie.ac.at/wuestungsforschung/grabung.htm (31.03.2017).
[214] Ernst PLESSL, Dorfformentypologie. DERS., Siedlungs- und Flurformen in Nö. PLESSL Theorien sind nicht unumstritten, sehr kritisch ist die „Siedlungsgenetische Forschung" von Hans KRAWARIK zu sehen. Zu den Zirkelschlüssen von KLAAR, LECHNER, PLESSL vgl. Max WELTIN, Probleme der mittelalterlichen Geschichte, In: Vergangenheit und Gegenwart, S. 47ff.
[215] Johann KRÄFTNER, Siedlungs- und Hauslandschaften, In: DEHIO, Nö. nördlich der Donau, S. XXIX.

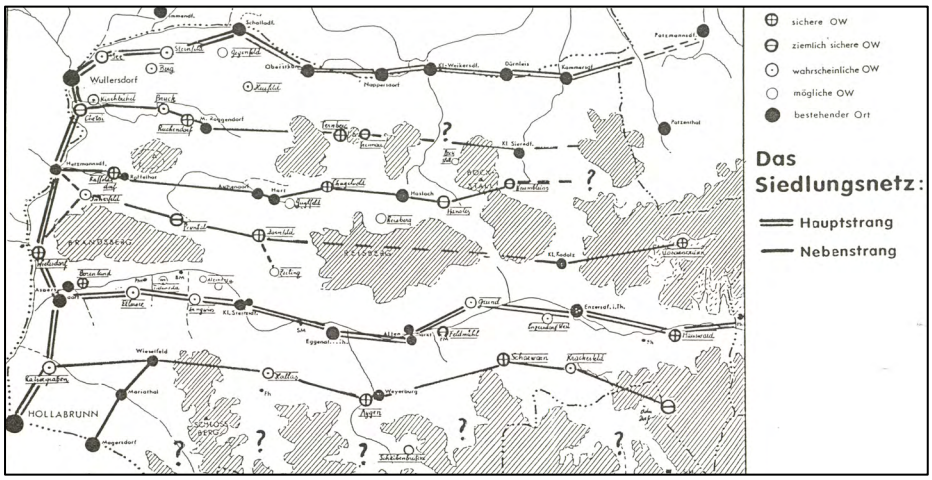


Abb. 29 - Siedlungsstränge im Langen Thal bei Hollabrunn nach Kurt Bors.

Kurt Bors hat intensive **Wüstungsforschung** in Nö. betrieben und dabei auch das Lange Thal nordöstlich von Hollabrunn erforscht. Hier gelang es Bors, **Siedlungsstränge** des hochmittelalterlichen Landesausbaus herausarbeiten (Abb. 29); ausgerechnet in diesem Bereich kamen dank Laserscan-Bildern Ende 2016 hochmittelalterliche Dorfgrundrisse zum Vorschein, die das Ausmaß der **planmäßigen Landnahme** offenbaren und sich ins vermutete Siedlungsnetz von Kurt Bors einfügen (lediglich die Lokalisierungen weichen geringfügig ab).[216]

Die Siedlungsstränge nordöstlich von Hollabrunn unterstreichen ein planmäßiges Vorgehen, bei dem man gut alle 2 km eine neue Siedlung entlang von **Verbindungsstraßen** anlegte. Mehrere Wüstungen konnten von Heinz Bidner durch Laserscans lokalisiert werden und ergänzen die Karte von Kurt Bors. Die neu entdeckten Wüstungen Krales und Unter-Abtsdorf wurden ebenso wie Partz und andere Siedlungen der Umgebung entlang der **Dorfstraße** angelegt und durch Erdwälle eingefriedet. Die äußeren Erdwälle und Gräben dienten nicht nur dem Schutz, sie waren gemeinsam mit den Dorfstraßen auch Entwässerungsrinnen.[217]

Krales war mit einer Fläche von ca. 150 x 450 m und rund 40 Gehöften ein großes, bewehrtes Dorf, in dem bis zu 250 Menschen wohnten.[218] Nächtens schloss man die Tore des Dorfes, deren **Hauptstraße** in Nord-Südrichtung verlief. Die Herren von Krales sind in Urkunden nach der Mitte des 12. Jh.s fassbar und nannten sich nach jenem Sitz, der in der Mitte der Ortswüstung als Erdholzburg stand und im Luftbild gut erkennbar ist (Abb. 30).[219]

---

[216] Kurt BORS, Wüstungsforschungen, In: UH 59 (1988), S. 328-355.

[217] Nach einer freundlichen Auskunft von Heinz BIDNER, der die Wüstungen im Wald auf Laserscan-Aufnahmen entdeckte und dem Archäologen Gerhard HASENHÜNDL.

[218] Heinz BIDNER, Krales. Vgl. https://www.enzersdorf-im-thale.at/versunkene-orte/krales-i/so-sah-krales-aus/ (25.03.2017). Die Hof-Parzellen messen rund 15 x 80 m und gruppierten sich zwischen Straße und äußeren Erdwällen in regelmäßiger Form. Den ehemaligen Wehrcharakter der Weinviertler Dörfer vermittelt z.b. die "Hintaus" Kirchen-Seite in Oberretzbach oder ein Modell des Wehrangerdorfes Waitzendorf in Museum Pulkau.

[219] FRA II/4, Nr. 546 und 680. *Wolfger Poto de Chrvels* bzw. *Wolfgerus de Chraulse* als Zeugen in Kloster-

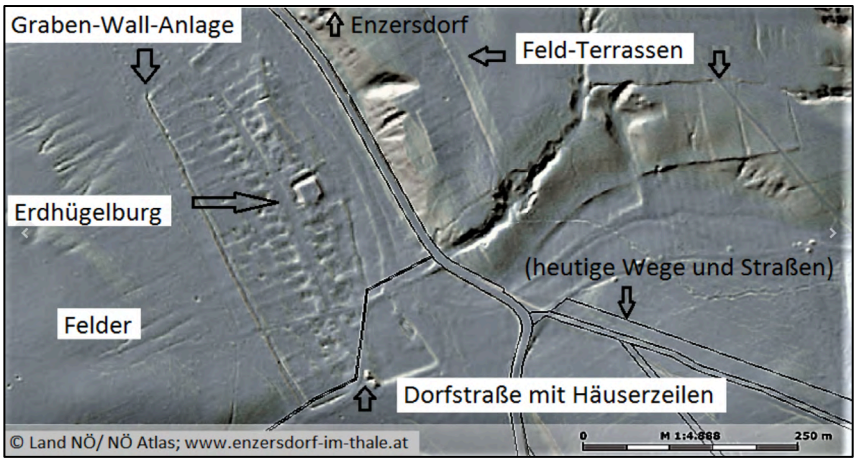


Abb. 30 - Grundriss der Ortswüstung Krales mit Straße und Herrensitz.

Die **Luftbilder** im Langen Thal ergeben zusammen mit einer Begehung des Geländes folgendes Lagebild: Die Ortswüstung „Unter-Abtsdorf“ lag im Südosten an einer alten **Wegkreuzung**, die wohl im Rahmen der Kolonisation angelegt wurde. Folgt man dem Weg Richtung Osten erreicht man nach ca. 2 km eine Wüstung bei der Zeilerwiese, südlich der Kreuzung liegt heute noch Merkersdorf, westlich davon führt der „**Grafenweg**“ nach 2,5 km zur oben beschriebenen Wüstung Krales und im Norden gelangt man ebenfalls nach rund 2 km zur Wüstung Ober-Abtsdorf, welche bei der Flur Ödenkirchen stand.[220]

Obwohl Fragen zum **Wüstungsherd** im Langen Thal offen bleiben - beispielsweise kennen wir die Ursache für die Aufgabe der Siedlungen im Einzelfall nicht - verstärken die aktuellen Erkenntnisse das Bild einer äußerst **planvollen Kolonisation** im Weinviertel und gewähren einen seltenen Einblick in die Struktur hochmittelalterlicher Kolonisationsdörfer, die im Falle dieser Orte bei Hollabrunn wie auf dem „Reißbrett“ geplant im Boden liegen. Beim Blick auf das Luftbild meiner Heimatgemeinde Pernersdorf fiel mir auf, dass ein ähnlicher **Grundriss** wie beim Laserscan von Krales im Straßenbild erkennbar ist. Pernersdorf wurde wie Krales nach der Mitte des 12. Jh. erwähnt und hatte einen Kleinadelssitz, der in Quellen und durch Grundmauern nachgewiesen ist (im Bereich Haus Nr. 152 und Alte Schmiede).[221]

Die Größe des Areals, die **Hofstellen** (ca. 40-45 Höfe) und eine Freifläche in einer Dorfecke weisen Parallelen auf. Die Gründung beider Siedlungen erfolgte wohl zwischen 1050-1150, klar ist, die Grundrisse tradieren die **Struktur der Kolonisationsdörfer** (Abb. 31).

---

neuburger Traditionen. Das Klosterneuburger Saalbuch entstand Mitte des 12. Jh.s - anzunehmen ist, dass man Krales in der ersten Hälfte des 12. Jh. gegründet hat.

[220] Heinz BIDNER, Versunkene Orte. Vgl. https://www.enzersdorf-im-thale.at/versunkene-orte/unter-abtsdorf/ (05.05.2017). Im Gegensatz zu offenen Ackerfläche, die durch zig-faches Pflügen die Spuren verwischen liegen diese Wüstungen in Waldlagen und haben sich daher relativ gut erhalten.

[221] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte, S. 125, 160f. und S. 208. Zum Pernersdorfer Burg siehe Thomas KÜHTREIBER/Gerhard REICHHALTER, Burgen Weinviertel, S. 314. Ernst PLESSL, Ländliche Siedlungsformen, S.27. PLESSL spricht Pernersdorf als „erweitertes Straßendorf des Weinviertler Typs“ - diese Erweiterung vollzog sich östlich des kolonisationszeitlichen Ortskerns außerhalb der Abb. 31.



Abb. 31 - Der vermeintliche Grundriss von Pernersdorf aus der Zeit der Gründung.

Eine ähnliche **Grundstruktur** wie Krales und ehemals auch Pernersdorf weisen zwei weitere Wüstungen im Umland von Hollabrunn auf: Unter-Abtsdorf und Partz. In Partz legte Gerhard Hasenhündl 1990 bei Grabungen steinerene Grundmauern frei; die **Fundamente** der dortigen Häuser bestanden aus Sandsteinen, oberhalb setzte man Holzwände mit Lehmputz auf; die Dächer wurden von den damaligen Siedlern wohl mit Schilf oder Stroh gedeckt.[222]

Vom Aussehen der **mittelalterlichen Dörfer** haben sich einige Elemente bis ins 20. Jh. hinein erhalten. Zwar verbaute man für die Mauern der Presshäuser kein Holz mehr, sondern Lehm (Quaderstock, Lehmziegel) und gebrannte Ziegel, die ähnlich wie in der Wüstung Partz auf einem Naturstein-Fundament fußten, aber die Dächer waren lange Zeit mit Schilf gedeckt und die Straßen führten bis weit ins 20. Jh. hinein als **matschige Pisten** durch die Häuserzeilen, wie eine Aufnahme der Haugsdorfer Kellertrift von 1885 erahnen lässen (Abb. 32).



Abb. 32 – Lehm-Schilfhäuser und Straßenmatsch in Haugsdorf 1885.

Gut erkennbar ist das tiefer gelegene Niveau der **Kellergasse**, wobei die Straße einerseits dem Transport und andererseits der Entwässerung diente (oft führten zusätzlich Gräben entlang der

[222] Kurt BORS/Gerhard HASENHÜNDL, Wüstungsforschung, In: Josef WEICHSELBAUM, Heimatbuch Enzersdorf/Thale. Die Fundamente bestanden aus Sandstein, der die Holz- und Lehmaufbauten vor Nässe schützte. Vgl. Heinz BIDNER, https://www.enzersdorf-im-thale.at/versunkene-orte/partz/ (31.03.2017).

Straßenseiten). Wie mag die Situation um die Holz-Lehm-Häuser der **Kolonisationsdörfer** gewesen sein? Die Straßen verfügten kaum über einen festen Unterbau und wurden von Peter Csendes zurecht als „**Erdbahnen des Mittelalters**" angesprochen.[223]

Straßendörfer gab es schon zur Römerzeit, die als *vici* entlang der Straßenzüge wuchsen (siehe 1.2.3). Im Mittelalter waren die Höfe und Hofstellen in Nö. oft regelmäßig und eng aneinander gereiht, die vordere Schmalseite der Hofstelle hatte Zugang zur Straße.[224] Mit dem Straßendorf gehört das **Angerdorf** zu den planvollsten Dorfanlagen.

> *„Die Rodung wurde von den Grundherren in die Wege geleitet, ... Die Rodungstätigkeit des Hochmittelalters führte vielerorts zu planmäßig geformten Siedlungstypen. Zu den älteren Siedlungsformen ... traten im Hochmittelalter das Straßen- und Angerdorf mit langen Breitstreifen oder die Waldhufensiedlung."*[225]

Die Waldhufendörfer lagen vorwiegend in **Waldgebieten**, wo lockere Reihendörfer typisch sind, wenngleich im Waldviertel unterschiedliche Dorfformentypologien auftreten. Während des intensiven Landesausbaus entstanden viele der - *dorf* Ortsnamen, die meist von einem Personennamen bestimmt werden und im **Weinviertel** vorherrschen. Die Patronyme weisen auf den Gründer der Siedlung oder auf den angesehensten Mann im Dorf hin.[226] Aber was geben die **Ortsnamen** über den Landesausbau und die Bevölkerung preis?

In einem Diplom von König Otto III. erhielt ein gewisser Sachso eine **Hofstelle**, die zuvor ein Slawe namens *Gluzo* inne hatte, der hier „zu wohnen und zu roden begann" - *in loco, ubi Gluzo Sclauus habitare et diruere cepit*.[227] **Gleiß** an der Ybbs hieß damals *Gluzengisazi*. Oberhalb des Ortes liegt der Sonntagberg, der in einem anderen Ottokarum *mons qui dicitur Sclauanice Rûznic* hieß (siehe 2.1.2). Der Ortsname *Gluzengisazi* verbindet den slaw. Namen Gluzo mit der deutschen Endung -sitz (mhd. *saz*). Ähnliche **Mischnamen** tragen z.B. Stammersdorf bei Wien, von slaw. *Stojmir* und -dorf; Wulzeshofen (*Uvulkinshouen*) an der Pulkau von slaw. *Vulcey* für Wölflein und -hofen oder die *Pielach* in sich, deren Name aus dem slaw. *bělъ* für weiß und dem deutsch -*ach* für Fluss herzuleitet ist.[228]

Slawische Ortsnamen liegen nördlich der Donau hauptsächlich im Thayagebiet, im mittleren Waldviertel und um Pöggstall vor und gehen laut Kronsteiner auf das 9. und 10. Jh. zurück.[229]

---

[223] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 15.
[224] Am rückwertigen Ende der langezogenen Höfe entstanden später die so genannten „Hintaus-Straßen".
[225] Werner RÖSNER, Landesausbau und Kolonisation, In: Lex. MA V, Sp. 1645.
[226] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, S. 8ff. Harald SCHINNER, Siedlungsnamen, S.69 und 114.
[227] Karl BRUNNER, Leopold III, S. 73. NÖ UB I, Nr. 19 und 10b. Der *venerabilis vir Joseph*, der Freising im 10. Jh. Land durch Umreitung bei Schiltern zuwies war ebenfalls Slawe; Zeugen waren ein Pretimir und Prozila.
[228] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte, S. 177. Vgl. HONB VII, S. 173f.
[229] Otto KRONSTEINER, Die slawischen Ortsnamen in Nö, In: Kuenringer (1981), S. 520f.

Im Alpenvorland künden -winden Orte von den „**Windischen**“, also Slawen. Viele slawische Ortsnamen finden sich in Kärnten und der Steiermark; die Kroatendörfer im Burgenland hängen hingegen mit Wiederansiedlungen nach Wüstungen zusammen. Brunner führt **Zwettl** als Beispiel friedlicher Koexistenz an, denn slaw. *svetla* bedeutet „licht, hell“ und erinnerte die Zisterzienser an Clairvaux (*clara vallis*, helles Tal), weshalb davon auszugehen ist, dass sie in Zwettl Leute trafen, die ihnen die Bedeutung des Ortsnamens erklären konnten.[230]

Während im Waldviertel typische **Rodungsnamen** wie *-brandt*, *-schlag* oder *-reuth* überwiegen häufen sich im Weinviertel *-dorf* Namen, die in rund 900 nö. Siedlungen als Grundwort produktiv waren und im Bestimmungswort meist ahd. Personennamen bergen.[231]

Neben slaw. Ortsnamen gibt es einzelne ungarische Ortsnamen sowie *-bayern* und *-sachsen* Dörfer, die neben *-walchen* und *-windisch* Endungen auf **Volksgruppen** und Siedler verweisen können. Als klassisch bayerische Suffixe gelten *-ing, -heim, -hausen, -stätten, -kirchen* oder *-hofen* Namen, die in Nö. anders als im **Altsiedelland** keiner bestimmten Zeitschicht zuordenbar sind und im 11.-14. Jh. (und länger) produktiv waren. Eine Konzentration von echten *-ing* Namen liegt südlich der Donau zwischen Enns und Tullner Feld.[232]

In diesem Bereich treten zudem vermehrt Ortsnamen auf, die einen **Verkehrsbezug** transportieren z.B. *-bruck, -fahrt, -furt, -maut, -straß, -urvar* (siehe 4.1.1) oder die auf *-arn* enden. Karl Bosl hat auf mehrere süddeutsche *–arn* Orte hingewiesen, die **Handwerker-Siedlungen** anzeigten.[233] In Nö. gibt es neben den „Arn-Orten“, die mit Bischof Arn von Salzburg in Verbindung stehen weitere *-arn* Siedlungen, die Berufe erkennen lassen:

1) **Metall-Verarbeitung** z.b. Gollarn (Goldwäscher), Naglern (Nagelschmiede) und Kuffarn (Kufenmacher, Faßbinder), *ad Isinvurta* (Eisen Transport?)[234]

2) **Holz-Wirtschaft** z.b. Stockern, Stockerau (Holzfäller), Zaina (Korbmacher), Asparn (Espen/Tischler?), Pöchlarn (Pechsieder, die Baumharz verarbeiteten) [235]

3) **Tierhaltung** und Landwirtschaft z.b. Zeillern (Bienenzüchter), Schweinern (Hirten, Knechte), Nöslbauer und Essling (Eselhändler, Eseltreiber), Chorherrn und Korning (Fuhrmänner) und Stallern - „bei den Leuten, die bei der Pferderaststelle wohnen“ [236]

---

[230] Karl BRUNNER, Leopold III, S. 73.

[231] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, S. 114f. Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte, S. 170, Harald SCHINNER, Siedlungsnamen, S. 44. Slawische Ortsamen sind in Nö. relativ häufig.

[232] Peter ERNST, Die echten *-ing*-Namen in Nö., In: Helmut FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen und Siedlungsformen, S. 74ff. Viele *-neusiedl* Orte entstanden im 12.-14. Jh. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, N 75ff.

[233] Karl BOSL, Frühformen der Gesellschaft, S. 371. z.B. Schäftlarn, Pframmern (Pflaumenzucht), Eslarn u.a.

[234] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, G 181 *de Goldarin* und K 377 *Chupharen* sowie III, N 5 *Naglaren*.

[235] Ebd. I, A 240ff. sowie III, S. 512ff. *Stockarn* und Z 8 *Zainaran* östlich von Trübensee. Andere *-arn* Namen nehmen Bezug auf das Umland z.B. Seebarn - bei den Leuten am Wasser, am See III, S. 271ff.

[236] Ebd. I, E 243; II, K 273, 277 und N 168; III, S. 260 *Suainaren*, S. 417 *Stallarn*, Z 28 *Zidelaren* bei Amstetten. Zu den Namen der Verkehrs-Dienstleister und der Transporttiere siehe ausführlich 4.1.1. sowie Karte 5.

In **unzugänglicheren Zonen** des Alpenvorlandes und des Waldviertels gab es um 1100 noch „weiße Flecken". Hier konnte man sich „Land holen", wie die Herrschaftsexpansion der Kuenringer im „mittleren und westlichen Waldviertel" oder das Beispiel Thayatal bestätigt, wo „die sukzessive Inbesitznahme **herrenlosen Landes** durch die Grafen von Plain und ihren Ministerialen" die Herrschaft Hardegg „aus wilder Wurzel" entstehen ließ.[237]

Kolonisatorisch interessant ist das **Waldviertel**, wo neben bekannten Altwegen und Steigen Besiedlungs- und Rodungsszenarien gut fassbar sind. Zum Göttweiger Besitz gehörte die Pfarre Kottes. Der *Chotiwald* fiel um 1100 als „weitgehend ungerodetes Waldgebiet" samt einer *via, que ducit Vogitishau* an Göttweig.[238] Gemäß Stiftsbuch von 1125 lag die Pfarre *Chotans apud Grîe*; **Rodungshinweise** vermitteln der Ort *Kalchgruebe* bei Münichreith (Kalkgrube und Mönchsrodung) und die Namen adeliger und ministerialer **Organisatoren** der hiesigen Landnahme, die kolonisatorisch wirkten.[239] Da hier mehrere Herrschaften nebeneinander rodeten und die Babenberger eine Eigenpfarre in Meisling und einen Sitz in Purk planten, nahm der Markgraf eine Waldteilung vor (*fecit divisionem silve Nortwalt*). Als **Trennlinie** zog man neben Bächen einen Erzberg (*mons metallicus*) und einen Weg Richtung Kottes heran: *ad viam, que ducit ad novale Chotansruti dictum*. Anzunehmen ist, dass diese **neuen Wege**, die eben keinen alten Namen wie der Polansteig oder der Böhmsteig trugen, erst im Zuge des Landesausbaus angelegt wurden, schließlich bestimmte man beide Wege nach dem Zielort der Rodung *Vogitishau* (Voitsau) bzw. *novale Chotansruti* (Kottes).

Heide Dienst wies neben weiteren **Rodungsnamen** wie *Neuhach* (Nöhagen) oder *Ruitarn* (Reitern, bei Gföhl) auf die Zeugenliste der Meislinger Pfarrerrichtung hin, wo slawische und deutsche Namen nebeneinander aufscheinen. Bemerkenswert sei dabei „die Nennung eines Deutschen in einer slawischen Siedlung und umgekehrt," wobei offen bleiben muss, ob man örtlich gemeinsam oder nach Siedlungen getrennt nebeneinander lebte.[240]

Durchdrungen wurde das Waldviertel erst, als die **offenen Landschaften** Nö. bereits von einem Siedlungs- und Straßennetz überzogen waren. Straßberger konnte für das 13. Jh. bei 44% Ortserstnennungen slawische Wurzeln und nur bei gut der Hälfte deutsche Namen nachweisen, während sich die Werte im 14. Jh. nahezu verkehrten.[241] Eine weitere Eigenheit

---

[237] NÖ UB II/2, Komm. 20^{1}-20^{7}, S. 632f. Max WELTIN, Hardegg, In: Reter Heimatbuch I, S. 21. Thomas KÜHTREIBER/Gerhard REICHHALTER, Burgen Waldviertel-Wachau, S. 26 und 294.

[238] Heide DIENST, Besiedlungsgeschichte des Waldviertels, In: Helmuth FEIGL, Siedlungsnamen und -formen, S. 176ff. später *predium Vogitisawa*. FRA II/51, Nr. 11. BUB IV/1, Nr. 593 und Nr. 637 *nobilis vir Waldo* = Waldo von Reun. Die ungerodeten Gebiete der Babenberger-Siedlung Purk firmierten als *desertum ad grie*.

[239] Ebd. BUB IV/1, Nr. 594. *nobilis Gerunc .. praedium Ottonis et Perhtoldi, machionis Leopaldi ministerialium.*

[240] Heide DIENST, Besiedlungsgeschichte des Waldviertels, In: Helmuth FEIGL, Siedlungsnamen und -formen, Ebd. S. 179f. BUB IV/1, Nr. 608. Neben einem Kaplan Vokko fallen die slaw. Namen Taur, Wrso, Negez, Jaztra, Vorso und Domiszai auf, die in der Mitte der Zeugenliste zwischen den deutschen *testes* stehen.

[241] Gerhard STRASSBERGER, Siedlungsgeschichte, In: VLkNö 11 (1960), S. 8.

des Waldviertels ist, dass schon im 13. und 14. Jh. eine kleinere Wüstungsperiode einsetzte.[242] Abschließend seien noch die mittelalterlichen **Wüstungsperioden** skizziert. Im Frühmittelalter kam es vom 5. bis 7. Jh. und nach der Ungarninvasion zu Wüstungsphasen.[243] Das Hochmittelalter ließ die Siedlungen in Nö. sprunghaft wachsen, bevor im ausgehenden Mittelalter eine starken Zunahme von Verödungen auffällt. Die Gründe für das Abkommen waren vielfältig: z.B Kriege, Klima oder schlechte **Standorte** (Fehlsiedlungstheorie).[244]

Entlang der **Donau** war es meist der Strom selbst und von ihm verursachte Hochwässer und Uferveränderungen, die Orte wie Rosdorf (Oö), Marquartsurfar (Nö) oder Ringelsee (Wien) vernichteten (siehe 1.1.1). Lohnte sich eine Ortslage und bot sie ausreichend Lebensgrundlage, so wurde sie nach Zerstörungen wieder aufgebaut. Anders bei wirtschaftlich oder naturräumlich ungünstiger **Siedlungsplatzwahl**; hier lernte man dazu und zog weiter.

Um die Mitte des 15. Jh.s setzte eine Wüstungsperiode ein, die alle nö. Landesteile gleichermaßen erfasste und zur Aufgabe hunderter Siedlungen führte.[245] Am stärksten wirkte sich die Verödung im Viertel unter dem Wienerwald aus, wo Wirren und ein wirtschaftlicher Niedergang ganze Landstriche weitgehend entvölkert haben. Karin Kühtreiber verweist auf regelrechte **Wüstungsherde** um Wiener Neustadt, Bruck/Mur und Ebenfurt, die besonders stark von den Kriegsfolgen bzw. einer Neumigration betroffen waren. Selbst große Gemeinden am Leithagebirge wie Hof, Mannersdorf und Sommerein scheinen um 1500 als öd auf und werden im 16. Jh. teils durch Kroaten und Alpenbewohner neu besiedelt.[246]

Für den **Wiener Raum** konstatiert Ferdinand Opll im 15. Jh. einen Tiefstand in der Siedlungstätigkeit: „das zur Verfügung stehende Land war infolge der Kolonisationsbewegung aufgeteilt," die Bedeutung Wiens als Handelsort ging durch Umgehung mittels anderer Routen zurück; Pest, Abschwung und Kriege wirkten sich negativ aus.[247] Zuvor hatte Wien und sein Umland ab dem 12. Jh. einen deutlichen Aufschwung erfahren, wobei sich die Verlagerung der **Babenbergerresidenz** auf den Berghof in Wien positiv auswirkte.[248]

---

[242] Grundlegende Forschungen hat BORS betrieben (u.a. bei Hollabrunn, im Nördlichen Waldviertel oder im Burgenland). Vgl. Kurt BORS, Perspektiven zur Siedlungsgeschichte, S. 92ff. DERS. Zur Ortung von Wüstungen. Im Waldviertel zeigte BORS, dass die Siedlungen von ihrer Form und Größe her recht unterschiedlich waren: 40 Kleinsiedlungen, 19 bis 200m Länge und 17 zwischen 200-400m Länge.

[243] Helmut FEIGL, Wüstungsforschung, In: DERS./ Andreas KUSTERNIG, Mittelalterliche Wüstungen, S. 23.

[244] Ebd. S. 42f. Weinbaugebiete gelten als stabile Siedlungszonen. Kurt KLEIN, Veränderungserscheinungen, In: Helmut FEIGL/Andreas KUSTERNIG, Mittelalterliche Wüstungen, S. 72f.

[245] Allein im Weinviertel sind rund 240 Siedlungen abgekommen (ca. ein Viertel aller Orte!): Bez. Hollabrunn ca. 80 Wüstungen, Bez. Mistelbach ca. 60 Wüstungen. Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte, S. 211.

[246] Karin KÜHTREIBER, Wüstungen im Leitharaum, In: Michael DONEUS/Monika GRIEBL (Hrsg.), Die Leitha, Archäologie Österreichs Spezial 3 (2015), S. 234.

[247] Ferdinand OPLL, Siedlungsnamen, S. 20f. Betroffen waren vorwiegend Randlagen an Wienerwaldabhängen.

[248] Ebd. S. 61ff. Im 11. Jh. sind neben Wien nur Liesing (1002), Jedlesee (1014) und Goteinsfeld (1015) belegt; sowie Simmering (1028), Als (1044) und Mannswörth (1058), die alle drei entlang der Limesstraße entstanden. Mehr als ein Drittel aller hiesigen Ortsnennungen stammen aus dem 12. Jh.

2.1.4 Aufenthaltsorte der Babenberger

„Um die Bedeutung und den Aufstieg eines mittelalterlichen Fürstengeschlechts wie der Babenberger zu verstehen, ist stets zu fragen nach Herkunft, Versippung und Familienverbindungen. Und es stellt sich die Frage*, an welchen rechtlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklungen sie durch persönliches Eingreifen Anteil nahmen.“*[249]

Die **Herkunft** der Babenberger ist ungeklärt. Im Dynastennamen „Babenberger“, welchen die Familie von späteren Historikern erhielt, klingt ein Konnex zum **fränkischen Bamberg** an. Regino von Prüm berichtet, dass die älteren Babenberger im Streit um die Vormacht in Ostfranken gegen die Konradiner *ex castro, quod Babenberh dicitur* ins Feld zogen.[250] Der Burgname verweist auf einen *Papo*, *Babo* – offen ist, ob dieser der Stammvater der älteren Babenberger war und ob die jüngeren Babenbergern mit ihnen verwandt sind.[251]
Die „Babenberger“ dürften jedenfalls aus dem **bayerischen Hochadel** hervorgehen: mehrere Indizien sprechen für eine Abstammung von den **Luitpoldingern**, die das jüngere bayerische Stammesherzogtum nach der Absetzung der Agilolfinger führten. Der erste bekannte Babenberger *Luitpold* dürfte ein Sohn oder Enkel Herzogs Arnulf des Bösen gewesen sein. Die zweite Generation der österr. Babenberger zählt Scheibelreiter „zu den führenden Adeligen Süddeutschlands“. Für sie sei die Mark an der Donau nur eine von **mehreren Optionen** gewesen und ihre Herkunft sei hoch einzuschätzen und nicht erst durch die Einheiratung Leopolds III. ins salische Kaiserhaus aufgewertet worden (siehe unten).[252]
Die Herrschaftspraxis der Babenberger verlangte hohe **Agilität** und **Mobilität**, Eigenschaften, die früh- und hochmittelalterliche Adelige häufig aufbringen mussten. Jörg Jarnut wies auf den großen **Aktionsradius** der Agilolfinger hin, die als bayerische Herzöge von mehreren **Zentralorten** aus regierten, zu denen Salzburg, Regensburg, Passau und Alt-Straubing zählten.[253] Hinzu kamen ein Duztend *villae publicae*, über die Störmer schreibt:

„Es handelt sich um Herzogshöfe oder herzogliche Fronhöfe, die dem Bayernherzog und seinem Gefolge erlauben, sein ganzes Herrschaftsgebiet zu bereisen und ihm Aufenthalt und wirtschaftliche Unterstützung bieten.“[254]

---

[249] Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 14. Neuere Arbeiten über die Babenberger haben meine Lehrer Karl BRUNNER, Leopold III. (2009) und Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger (2010) vorgelegt.
[250] Regionis Chronicon. zu 902, In: MGH SS rer. Germ. 50, S. 149.
[251] Franz MACHILEK, Bamberg, In: Residenzenforschung 15/I, S. 31f. ZEHETMAYER nimmt verwandtschaftliche Beziehungen an, sowohl zu den älteren Babenbergern, als auch zu den Luitpoldingern. NÖ UB I, S. 203f.
[252] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 101. SCHEIBELREITER spricht sie für die Benutzung des Leitnamen *Luitpald* aus, ich bleibe jedoch bei der Schreibweise Leopold.
[253] Vgl. Wilhelm STÖRMER, Agilolfinger, In: Lex. MA I, Sp. 207. Jörg JARNUT, Agilolfingerstudien.
[254] Wilhelm STÖRMER, Die Baiuwaren, S. 58f.

Nur „durch diese rege **Reisetätigkeit**“ konnten die Agilolfinger und nach ihnen die Luitpoldinger ihre Herrschaft in Bayern ausüben, wobei den „Herzogshöfen eine wichtige Rolle als Gerichts-, Aufenthalts- und Versorgungsstationen“ zukam. Die **Donau** war unter den Agilolfingern bis in die Stauferzeit hinein die „Hauptschlagader Bayerns“ wie sie es in Analogie dazu für den nö. Raum war.[255] Freilich fanden die Babenberger nach ihrer Belehnung mit der Mark 976 im **Südosten des Reichs** keine vergleichbare Infrastruktur vor, wie es sie in Bayern gab. Vielmehr galt es diese erst aufzubauen und das „werdende Land“ mit einem Netzwerk von festen Stützpunkten, Siedlungen, Markt- und Zentralorten, Donau-Überfahrten, Pferdezuchten, Straßen und vielem mehr auszustatten.
Was lässt sich über die Mobilität der Babenberger sagen? Welche **Aufenthaltsorte** standen ihnen zur Verfügung? Wie sah die **Infrastruktur** ihrer Mark aus und wie veränderte sie sich mit der Zeit? Und zeichnen sich einzelne babenbergische **Itinerare** ab?

Bei der Belehnung der Babenberger mit der Mark reichte diese etwa von der **Enns** bis nach Tulln. Möglicherweise lag die erste „Pfalz“ Markgraf Leopolds in der *civitas Lahoria*, dessen ummauertes Römerlager *Lauriacum* in der Severinsvita als Zufluchtsort geschildert wird (siehe 1.3.1) und das einen **Stützpunkt** des karolingischen Osthandels bildete.[256]
Weltin nimmt an, dass „die Ennsburg auf passauische Initiative hin noch in der ersten Hälfte des 10. Jh. zur Kontrolle und Sicherung des Ennsüberganges“ (*naulus de Ensiburc*) errichtet wurde.[257] Dieser bedeutende **Übergang** lag an der römischen Limesstraße, wo das Raffelstettner Zollweistum u.a. die Überfuhr für Salzfuhrwerke geregelt hat: *carre autem salinarie, que stratam legittimatam Anesim fluvium traneunt* (siehe 3.2.2). Die Südliche Donautalstraße war für die Babenberger, ebenso wie für die Kriegszüge und Migrationswellen zunächst die Leitlinie in der Mark. Im Umfeld dieser Altstraße werden die Babenberger ihre **Herrschaftssitze** über Melk, Tulln, Klosterneuburg, Wien und Wr. Neustadt Richtung Osten schieben.[258] Gars/Kamp spielte nach der Niederlage bei Mailberg 1082 eine Rolle, Graz und die steir. Städte treten nach dem Erbfall der Steiermark 1192 vermehrt ins Itinerarlicht.

---

[255] Wilhelm STÖRMER, Die Baiuwaren, S. 19.
[256] NÖ UB I, S. 145ff. Karl der Große versammelte seine Truppen 791 bei Lorch, bevor man über die Enns ins Awarenland zog. In der RZO tritt der Ennsübergang deutlich als prosperierender Handelsweg in Erscheinung. Es ist daher naheliegend, dass dieser strategisch wichtige Raum in den ersten Jahren der Babenberger-Herrschaft bedeutend für deren Itinerar und die späteres Expansion donauabwärts war.
[257] Ebd. S. 148. In zwei Brief um 1060 berichtet Meinhard von Bamberg das er bei Bischof Gunther erwirkt habe, dass der Empfänger in Schärding, Enns und Regensburg Herberge *(hospitium*) sowie freie Überfahrt an Traun und Enns (*transitum*, *naulus*) erhalte.... *hospitium vobis in villa, que Scardingun nuncupatur. Ubi etiam, quia transitum fluvii ... , ut vos eum gratis et ex commodo habeatis, per ipsum prepositum effeci. Similiter super quendam fluvium, quem Truna appellant, ipse vos traducet. Naulus ille de Ensiburc ne vos sollicitet, ne vos mordeat, et hoch nobis liveralitas domni mei* (=Gunther) *condonabit. Ratespone etiam hospitium ut habere possitis, elaboravi.* MGH Briefe der dt. Kaiserzeit 5, S. 111f., Nr. 64.
[258] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, In: Lex. MA I, Sp. 1322.

Hauptaufgabe der **Markgrafen** war die Grenzsicherung und Verteidigung. Neben der Anlage von Befestigungen mag die Pflege von Brücken und Straßen, die Sicherung der Donau- und **Fernverbindungen** sowie infrastrukturelle Maßnamen aller Art zum Betätigungsfeld gehört haben. Der Markgraf (*marchio*) war militärischer Anführer des Aufgebots und musste sich in einem unterentwickelten Grenzland behaupten, weshalb er **Sonderrechte** erhielt.[259]

Gerade über die Frühzeit der Mark berichten die Quellen wenig. Bemerkenswert ist ein **Gerichtstag** um 985/90, bei dem der Bayernherzog Heinrich II. der Zänker eigens in die Mark reiste, um den Passauer Rechtsstatus im Gebiet zwischen Enns und Wienerwald (siehe 2.1.2) zu klären. Einerseits zeigt dies den starken Einfluss der bayerischen Herzöge zu Beginn der babenbergischen Herrschaft in *Ostarrîchi*, andererseits beinhaltet das Heinricanum die Sonderbefugnisse der Mark wie Marchfutter, Burgwerk und Beherbergung: *hoc est collectis donativis operibus mansionaticis et ceteris servitiis*.[260]

Das **Marchfutter** war eine Haferabgabe für die Pferde, die für das Heer erforderlich waren. Noch gab es wenig Bauernstellen und die Infrastruktur des Landes war schlecht, weshalb der Markgraf auf die Markbewohner angewiesen war; er brauchte Futter für die Pferde, Quartiere für sich und sein Gefolge sowie Arbeitskräfte. Die **Gastungspflicht** (*mansiones*) hielt Herren mit festen Häusern, aber auch Kirchen und Klöster an, den Markgrafen zu beherbergen. Hinzu kam das **Burgwerk** (*opera*), also die Mithilfe beim Ausbau befestigter Plätze.[261]

Gut 150 Jahre später bestätigt König Konrad III. 1147 unter Hervorhebung der Marchfutter- und Burgwerksrechte - *que vulgo marchmutte dicitur, et opera, que hactenus a colonis exigebantur* - die Bestiftung von Klosterneuburg durch die Babenberger.[262] Zu diesem Zeitpunkt stand es um die **Infrastruktur** der Mark besser und die Abgaben für Getreide und Burgwerk wurden zunehmend finanziell abgelöst; diese Praxis blieb im 13. Jh. und teils darüber hinaus üblich. Herzog Heinrich erlässt der Propstei Neustift bei Freising alle Leistungen auf seinen Gütern außer Burgwerk und Marchfutter - *marchmutte et ... parchwerch*.[263]

Um 1110 ließ Leopold III. eine neue **Pfalz in Klosterneuburg** bauen, das neben Heiligenkreuz und Lilienfeld zu den wichtigsten Klostergründungen der Babenberger wurde; in den Waldzonen ließ man dabei die Kolonisationsprofis der Zisterzienser werken.

---

[259] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 32 und 68f. Aufgrund der militärischen Vorrechte ist der Markgraf höher gestellt als ein Graf und hat Anspruch auf spezielle Abgaben, Unterstützung und Beherbergung.
[260] NÖ UB I, Nr. 12g und S. 149. Vgl. Ernst KLEBEL, Rechts- und Verfassungsgeschichte, In: JbLkNö 28 (1939-43), S. 15ff.
[261] Ebd. BUB IV/I, Nr. 552.
[262] NÖ UB II/2, S. 699f., Nr. 20[10]
[263] BUB I, Nr. 35 und Nr. 100. Das Marchfutter taucht auch im 13. Jh. noch in Urkunden auf, etwa wenn Leopold VI. Seitenstetten seine Befreiung von Marchfutter, Zoll und Maut bestätigt oder einen Ausgleich zw. dem Spital am Semmering und Wulfing von Stubenberg *excepto marchfuter et (...) lantaidinc* herbeiführt. BUB II, Nr. 249. Siehe auch: BUB I, Nr. 128, 132 und 134 sowie BUB II, Nr. 204, 208, 295, 320, 353, 420 und 421.

Die verbesserte **Infrastruktur** ließ die Babenberger bald unabhängiger agieren, verfügten sie im 12. Jh. doch über ausreichend feste Plätze und Quartiere und waren kaum mehr auf Gastung angewiesen, sondern besuchten auf ihren Umritten die Städte des Landes.[264]
Peter Csendes hat in einem Aufsatz „Die **Aufenthaltsorte** der Babenberger in Nö. und Steiermark" ebendiese zusammengefasst und kommt zu folgenden Kernaussagen:

* zu den engeren **Herrschaftsräumen** zählten das Wr. Becken und die regionalen Hauptorte Wien und Klosterneuburg (Nö.), Graz (Steiermark) und Enns (Oö.).
* die Aufenthalte in **Städten** überwiegen. Burgen und Klöster spielten im Itinerar eine untergeordnete Rolle. Sommersitze und Jagdschlösser entstanden meist stadtnah.
* Das frühe **Itinerar** bleibt lückenhaft, Reisewege zeichnen sich auch im späteren Itinerar kaum ab. Neben den regelmäßigen Umritten werden bewusste Treffpunkte gewählt, wie der „Greifensteiner Zehentvertrag" auf passauischem Boden zeigt.[265]

„Obwohl der Herzog (...) in seinem Land umherreisen musste, und seine Präsenz da und dort notwendig war, um die Wirklichkeit seiner Herrschaft persönlich jedermann zu vermitteln, wurde Wien rasch sein Hauptsitz und damit das Zentrum des Landes."[266]

Ein Drittel aller babenbergischen Urkunden wurden in **Wien** ausgestellt - in den Urkunden bis 1200 tritt Wien vor Tulln, Enns, Graz und Klosterneuburg in den Vordergrund. Die **Ausstellungsorte** von 976 bis 1246 führt Wien vor Klosterneuburg, Graz, Krems, Enns und Himberg an - auf den Plätzen folgen Erdberg, Starhemberg, Wr. Neustadt, Marburg und Tulln.[267] Dass **Melk** als alter Stützpunkt der Markgrafen im Itinerar keine Rolle spielt, hängt mit der lückenhaften Überlieferung der babenbergischen Frühzeit zusammen.[268]
Möglicherweise war zuvor **Lorch** ein erster Sitz der Babenberger, bevor man sich über die nasse Grenze der Enns wagte und sich am Melker Burgberg nieder ließ. Der Name **Melk** leitet sich vom slaw. *Medjilica* ab und bedeutet soviel wie Grenze, Grenzfluss.[269] Nach Melk überstelllte man den Leichnam des irischen **Wandermönchs** Koloman, nachdem er 1012 wohl auf dem Weg ins Heilige Land bei Stockerau für einen Spion gehalten und gelyncht wurde. Es reichte aus, als **Fremder** nach dem Weg zu fragen, um aufzufallen.

---

[264] Peter CSENDES, Aufenthaltsorte der Babenberger, In: JbVGStW 34 (1978), S. 31f.
[265] Ebd. S. 25ff. Ebenso wählte man Enns für den Erbfolgevertrag zwischen Österreich und Steier aus.
[266] Georg SCHEIBELREITER, Babenberger, S. 210.
[267] Peter CSENDES, Aufenthaltsorte der Babenberger, In: JbVGStW 34 (1978), 26 und S. 28. „Die dominierende Rolle unter allen österr. und steirischen Orten kommt Wien zu."
[268] Ebd. S. 26. Leopold I. konnte sich in Melk festsetzen, dass bis zu Markgraf Ernst die Hauptburg der Mark blieb. MGH SS 13, S. 731. *in castrum Medilbecka*.
[269] Franz HUTTER, Melkfluß, Medjilica, Grenzfluss, In: UH NF 35 (1964), S. 63ff. Walter STEINHAUSER, Colomezza, In: JbLkNö NF 39 (1973), S. 1-39. Max SPINDLER (Hrsg.), Handbuch I, S. 155.

Von **Melk** ausschoben die Babenberger ihre Sitze sukzessive Richtung Osten nach Gars am Kamp und Tulln vor.[270] Mit der Verlagerung des Hauptsitzes nach **Klosterneuburg** unter Leopold III. entstand eine neue Pfalz, die nach dem Ausbau von Wien ihre Stellung behaupten konnte. **Wien** und Klosterneuburg (*in domo nostro*) bildeten fortan residenzartige Zentralorte und wurden im Wr. Becken durch Erdberg, Mödling und Himberg ergänzt, um 1200 trat **Wr. Neustadt** hinzu.[271] Als Ulrich von Liechtenstein als Artus verkleidet zu einem Turnier in Krumau fährt, hält er in Himberg an und wird am Hofe Friedrichs II. zum Abbruch der Artusfahrt überredet (siehe 4.2.2 sowie Karte 6 im Anhang).[272]

Wichtige Orte waren ferner Pöchlarn und **Tulln**, das neben Mautern und Klosterneuburg zu den drei Taidingorten des Landes zählte (siehe 3.2.2). Leopold II. vollzog den Abfall von Kaiser Heinrich IV. 1081 wohl nicht zufällig auf einer Landesversammlung in Tulln.[273] Die kaisertreuen Anhänger mussten daraufhin die Mark verlassen, die Babenberger erlitten 1082 in der Schlacht bei Mailberg an der Pulkau eine Niederlage. Dennoch war ihre Herrschaft nicht gefährdet und die Gebietsverluste an der Thaya waren gering, doch **Gars/Kamp** stieg sicherheitshalber zum bevorzugten Aufenthaltsort Leopolds II. nach der Schlacht auf.

Im 12. Jh. erlebte **Krems** einen wirtschaftlichen Aufschwung und übertraf phasenweise Wien an Bedeutung. Anfang 2017 fand man bei Stein eine mittelalterliche Hafenanlage, die sich in Bild der bedeutenden Doppelstadt Stein - Krems fügt, in deren Umfeld zwei wichtige Donauübergänge lagen und mehrere **Straßenzüge** zusammen liefen (siehe 3.1.1). Daher ist es wenig verwunderlich, dass Krems im Itinerar auf den vordersten Plätzen zu finden ist.

In Oö ist es vor allem **Enns**, „das seit 1190 immer wieder im babenbergischen Itinerar begegnet“ und in der Steiermark dominierte **Graz** den Reiseweg: Hier fanden mehrere Hoftage der Babenberger statt (*conventum ministerialium, curia aput Grêz*), während beim Umritt in der Untersteiermark Marburg als Zentrum hervorsticht.[274] Das ursprünglich zur Steiermark gehörende **Wr. Neustadt** erlebte erst unter Friedrich II. häufiger Aufenthalte und diente im Konflikt mit Kaiser Friedrich II. ebenso wie Burg Starhemberg als Rückzugsort.

Peter Csendes geht von einem Ausbau der **Venediger Straße** parallel zur Anlage Wr. Neustadts aus,[275] die als gotische Planstadt wie ein Römerlager mit vier Hauptstraßen und vier Stadttoren versehen war. Diese vier Straßen liefen auf einen zentralen Marktplatz zu und waren ebenso Teil einer **Verkehrsstrategie** wie der Ausbau von Laa/Thaya.

---

[270] Karl BRUNNER, Leopold III, S. 155. Zur Frühgeschichte Melks siehe NÖ UB
[271] Ebd. S. 28. chI, Nr. 108 und BUB II, Nr. 235. *„(...) in domo prepositi“*
[272] Helmut BIRKHAN, Ministerialliteratur in Österreich, In: Die Kuenringer, S. 24.
[273] Ebd. S. 27. BUB IV/1, Nr. 585, *„(...) in villa quae Tulna dicitur.“*
[274] Ebd. S. 30. „Leopold VI. und Friedrich II. urkunden ausdrücklich in *civitate nostra Anasi“* BUB I, Nr. 83, 128, 129, 183, 188f.; BUB II, Nr. 331, 337, 434 und 436; BUB IV/1, Nr. 918.
[275] Ebd. S. 31. Vgl. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 245.

Generell treten im **Itinerar** der Babenberger Burgen und Klöster im Vergleich zu den Städten in den Hintergrund. Friedrich II. hielt sich öfters in Himberg auf und verschanzte sich auf Burg Starhemberg; auch Burgen wie Kaya oder Sitzenberg sind Ausstellungsorte von babenbergischen Diplomen, insgesamt spielten sie eine untergeordnete Rolle.[276] Ähnlich verhält es sich mit **Klöstern**: Neben Klosterneuburg treten nur Heiligenkreuz, Göttweig und Admont stärker hervor - in Admont beging Leopold VI. immerhin zwei Pfingstfeste.
Neben regelmäßigen Umritten und individuelleren Wegen wählte man Orte auch bewusst für bestimmte Handlungen aus. So versammelte man sich 1135 auf Greifenstein und 1137 in Mautern, beides **Passauer Orte**, um Rechtsgeschäfte mit Passau zu tätigen.[277]

Unter **Leopold III.** erlebten die Babenberger einen ersten Höhepunkt. Leopold wirkte feder führend am Wormser Konkordat mit und zählte 1125 zu den engsten Königskandidaten, als Lothar v. Supplingburg den Vorzug erhielt. Die Familie war in der obersten Liga des Reiches angekommen; man war mit den **Saliern** und anderen Sippen verwandt; der Weg zum Herzogstitel schien vorgezeichnet zu sein. Der Greifensteiner Zehentvertrag von 1135 tituliert Leopold als *venerandus princeps marchio*, der weitreichende Kontakte pflegte:

> „*Man kann, quer über ganz Europa, mit weit gespannten Verbindungen, in der Kirche wie in der Adelswelt, rechnen. An dieses europäische Netzwerk gewinnen die Babenberger unter Leopold III. endgültig Anschluss.*“[278]

Aus Leopolds Ehe mit der salischen Kaisertochter Agnes gingen zahlreiche Kinder hervor. Ihre **Söhne** waren Heinrich II. Jasomirgott, Markgraf von Ö. und Herzog von Bayern, der in zweiter Ehe mit Theodora Komnena, der Nichte des byzantinischen Kaisers liiert war,[279] Leopold IV. (ebenfalls Markgraf und Herzog, heiratete eine Přemysliden-Tochter), Bischof Otto von Freising und Bischof Konrad von Passau (Erzbischof von Salzburg).
Ihre **Töchter** ehelichten einen Grafen von Plain, einen Markgrafen von Montferrat, einen Markgrafen von Meißen, einen Burggrafen von Regensburg, einen polnischen Prinzen bzw. einen Herzog von Schlesien und Gertrude wurde mit Vladislav II. vermählt, der zunächst Herzog und danach König von Böhmen wurde. Diese **Verwandtschaftsbünde** unterstreichen die herausragende Stellung der Babenberger innerhalb des **europäischen Hochadels** und

[276] Ebd. Starhemberg war unter Friedrich II. ein häufiger Ausstellungsorte von Urkunden (z.b. BUB II, Nr. 425-433), während in Kaja (BUB I, Nr. 94 und 95) und in Sitzenberg (BUB II, Nr. 322) vereinzelt gesiegelt wurde.
[277] Ebd. S. 32. BUB IV/1, Nr. 674.
In Mautern (BUB I, Nr. 11) wurden die Wiener Pfarrechte geklärt.
[278] Karl BRUNNER, Leopold III, S. 18 und 167.
[279] Jasomirgott war in 1. Ehe mit der einzigen Tochter Kaiser Lothars III. verheiratet und ehelicht danach die byzantinische Prinzessin Theodora.

lassen vielfältige Reisen von Boten, Heiratsfahrten, **Ehemigration**, Verwandtschaftsbesuchen, Feierlichkeiten sowie politische Zusammenkünfte erahnen. Häufig erfolgte eine Migration im Zuge einer Heirat bzw. der Familiengründung.[280] Adelstöchter waren weit häufiger von solchen **Ortswechseln** betroffen als die Söhne, jedoch sind die Itinerare von Frauen im Mittelalter ungleich lückenhafter und kaum darstellbar.[281]

Abb. 31 zeigt romantisierte Darstellungen der Babenberger. Links ist ein **Ausritt** Leopolds III. mit Agnes unterhalb des Kahlen- bzw. Leopoldsberges an der Donau Richtung Klosterneuburg zu sehen. Rueland Frueauf der Jüngere malte das Bild für das Stift Klosterneuburg 1505; heute hängt es im Stiftsmuseum. Rechts ist die **Rückkehr** Herzog Leopolds VI. vom Damietter Kreuzzug zu sehen; dieses Gemälde entstand im Auftrag von Kaiser Franz Joseph, stammt von Joseph Matthias Trenkwald und befindet sich in Privatbesitz.[282]

Stark idealisiert zeigen diese Bilder die wichtigsten Itinerarräume der Babenberger bei Wien und Klosterneuburg sowie das **Reiten** hoch zu Ross, das in den Reitersiegeln der Markgrafen und Herzoge einen standesgemäßen Abdruck hinterließ (siehe unten).



Abb. 33 - Leopold III. beim Ausritt (1505), Leopold VI. beim Einzug in Wien (19. Jh.)

Was lässt sich über **Wien** in der Frühzeit der Babenberger sagen? Zunächst ist unter den Karolingern in den Salzburger Annalen zu 881 von einer Schlacht gegen die Ungarn *ad Weniam* die Rede.[283] Ob es sich dabei um den Wienfluss oder die Stadt selbst handelt bleibt

[280] Michael BORGOLTE, Migrationen im Mittelalter, S. 21. Die Ehemigration betraf alle Schichten, erfolgte im bäuerlichen Milieu aber wesentlich kleinräumiger als im Hochadel.
[281] Wenn wir von der Pilgerreise Egerias absehen, die im 4. Jh. nach Jerusalem reiste - EGERIA, Itinerarium - Reisebericht, In: Georg RÖWEKAMP (Hrsg.), Fontes Christiani 20 - sind es meist einzelne Nachrichten, die über die Aufenthaltsorte von Frauen künden. Erst im Spätmittelalter und der Neuzeit lassen sich weibliche Reisewege abbilden, wie die Tagung „Prinzessin, unterwegs - Reisen (hoch-)adeliger Frauen zwischen 1450 und 1850“ in Gießen zeigte. Vgl. www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-6615 (31.03.2017).
[282] Georg SCHEIBELREITERS Babenberger-Monografie zeigt am Cover den Einzug Leopolds VI. in Wien.
[283] Die Salzburger Annalen berichten zu 881 *Primum bellum cum Ungaris ad Weniam*. In: MGH SS 30/2, S. 742.

unklar. Erst 1030 ist Wien urkundlich belegt und spielte eine untergeordnete Rolle.[284] Ein frühes Zentrum war der **Berghof**, ein Wirtschaftshof mit residenzartiger Bebauung.[285] Unter Heinrich Jasomirgott erfuhr Wien um 1155 eine Aufwertung und wird durch das Privilegium minus, das den Babenbergern Sonderrechte einräumte, zum **Herzogssitz**:

> *„Dux vero Austrie de ducatu suo aliud servicium non debeat imperio, nisi quod ad curias, quas imperator prefixerit in Bawaria, evocatus veniat. Nullam quoque expedicionem debeat, nisi quam forte imperator in regna vel provincias Austrie vicinas ordinaverit.“*[286]

Die Beschränkung der **Heerfolge** auf die Nachbarländer erklärt sich durch die geographische Lage der Babenberger Mark. Es lag im Interesse des Reiches die Babenberger zu entlasten, damit sie ihre Aufgaben im Grenzraum bestmöglich erfüllen konnten. Außerdem hatten die Babenberger nur mehr bei bayerischen **Hoftagen** Anwesenheitspflicht und waren von Fahrten in entferntere Reichsstädte freigestellt, die mit finanziellem Aufwand und längeren Anreisen verbunden gewesen wären. Der Nachteil dieser Vergünstigung lag darin, dass wer nicht an den Hoftagen teilnahm, nicht zu den Big Playern gehörte und sich selbst ausschloss. Daher nahm die Babenberger trotz ihrer **Sonderrechte** die Reisestrapazen häufig auf sich.[287]

Letztlich hatten die Babenberger bis ins 12. Jh. bevorzugte **Residenzorte**, aber keinen festen Hof. Wie alle Großen ihrer Zeit waren sie viel unterwegs. Ihr Stand und ihre politischen Ambitionen erforderten die Nähe zu König, Herzog und Fürsten und deren Höfe waren ebenfalls mobil und wanderten durch das Land.[288] Hier sollen drei **babenbergische Itinerare** herausgegriffen werden, die quellenmäßig relativ gut fassbar sind und eine rege Mobilität während der Blütezeit der Dynastie vermitteln. Das erste umfasst die Lebensstationen des Geschichtsschreibers und Bischofs Otto von Freising. Die beiden anderen Itinerare stellen die wichtigsten Wege der **weitgereisten Herzöge** Leopold V. und Leopold VI. dar. Diese beiden reisefreudigen Babenberger sind es, die im mittlerweile „gewordenen Land“ erstmals eine Art **Verkehrspolitik** umsetzten und die Früchte ihrer Vorfahren einfahren konnten.
Leopold Grill hat sich in zwei Aufsätzen mit dem „**Itinerar Ottos von Freising**“ beschäftigt und fasste Ottos Wege zusammen soweit dies die Quellen zulassen.[289] Otto dürfte um 1112 in

[284] Vgl. Peter CSENDES, Stadtgeschichte.
[285] Mit dem Berghof dürften sich ein Teil des römischen Straßennetzes Richtung neuer Residenz hin ausgerichtet haben. Vgl. Ferdinand OPLL, Alte Grenzen, S. 24.
[286] MGH DD F I, Nr. 151.
[287] Vgl. Heinrich FICHTENAU, Von der Mark zum Herzogtum. Heinrich APPELT, Privilegium minus.
[288] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 171.
[289] Leopold GRILL, Itinerar Ottos von Freising, In: Herwig EBNER (Hrsg.), FS Friedrich Hausmann, S. 153-177. DERS., Itinerar Ottos von Freising, In: Reinhard HÄRTEL (Hrsg.), Geschichte und ihre Quellen, S. 37-46.

Klosterneuburg geboren worden sein, wuchs im **nö. Donauraum** auf und starb am 22. September 1158 im Zisterzienser Kloster Morimond in Frankreich. Als Jugendlicher ging Otto nach Paris ohne dass seine Route überliefert wäre und blieb sechs Jahre Scholar an der Seine; in dieser Zeit besuchte er seine **Heimat** und reiste hin und zurück.[290] Die Entsendung an eine der besten Schulen war für den Hochadel damals noch nicht selbstverständlich.

Im Sommer 1132 trat Otto mit einigen deutschen Scholaren den Heimweg von Paris an und entschied sich in die Zisterzienserabtei **Morimond** einzutreten, die an der Grenze von Champagne und Lothringen liegt. Dem Aufstieg zum Abt von Morimond 1138 folgte die baldige Berufung zum Bischof nach **Freising,** die sein Stiefbruder König Konrad III. betrieb. Als Bischof von Freising besuchte Otto mehrere Reichstage, scheint mehrfach in Diplomen als Zeuge auf und wickelte diplomatische Reisen und Geschäfte für den König ab.[291]

In Deutschland gehörten die Bischofssitze Augsburg, Regensburg, Würzburg und Bamberg zu Ottos häufigsten Aufenthaltsorten; zweimal zieht Otto über die Alpen nach **Rom** - 1141 und 1145/46 - als die Zeichen bereits auf einen neuen Kreuzzug hinwiesen.[292] Die Teilnahme am **zweiten Kreuzzug**, der das Heer entlang der **Donau** durch Wien führte, hätte Otto von Freising beinahe mit dem Tod bezahlt (siehe 2.2.3). Vom Desaster des Unternehmens will Otto in der *Gesta Frederici* schweigen, berichtet dann aber doch einiges.[293]

Neben schwierigen Wegen, Überfällen, logistischen Problemen und einer Überflutung des Zeltlagers sind es Angriffe in der heutigen **Türkei**, die den Freisinger Bischof laut Gerhoch von Reichersberg „ausgehungert, barfuß und zerfetzt“ an die Mittelmeerküste spülten.[294] Während Konrad III. das Hauptheer anführte, leitete Otto die Gruppe der Unbewaffneten - beide **Marschsäulen** wurden angegriffen und aufgerieben. Der König und der kärgliche Rest des Kreuzfahrerheeres legte in **Konstantinopel** eine Rast ein; erst nach einer Erholung brach man auf dem Seeweg nach Akkon auf und beschloss die Belagerung von Damaskus, die so erfolglos verlief wie der gesamte Kreuzzug (siehe 2.3.2).

Der Rückweg Ottos von Freising nach **Deutschland** führte über den Landweg, wobei er sich im nö. Donauraum oder von Krain kommend durch die Alpentäler ziehend auf freisingische Besitzungen stützen konnte, die „ihm Verpflegung und **Reisegeld** sicherten.“[295] Erst im April 1149 erreichte Otto Freising; in der Folgezeit hält sich Ottos Reiseeifer in Grenzen (Nürnberg,

[290] Joachim EHLERS, Otto von Freising, S. 15f. und S. 48ff. Otto könnte von Klosterneuburg der Donau entlang über Passau und Regensburg in die Schwäbische Alb und über das Oberrheintal und die Burgundische Pforte ins Aube-Tal und weiter über Bar-sur-Aube und Troyes durch das Tal der Seine nach Paris gezogen sein.
[291] Leopold GRILL, Itinerar Ottos von Freising, In: Herwig EBNER (Hrsg.), FS Friedrich Hausmann, S. 155ff.
[292] Ebd., S. 172ff. GRILL hat am Ende seines Aufsatzes eine Karte samt Itinerar-Übersicht beigefügt.
[293] Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 47, S. 216ff.
[294] Leopold GRILL, Itinerar Ottos von Freising, In: Herwig EBNER (Hrsg.), FS Friedrich Hausmann, S. 160f.
[295] Ebd. S. 164. Zu den Freisinger Besitzungen im Alpenraum siehe Kapitel 2.2.4.

Reformsynode in Salzburg), bevor er 1151 auf dem Rhein und den **Königsstraßen** durch das Reich reiste und 1152 an der Krönungsfeier Friedrichs I. Barbarossa in **Aachen** teilnahm.[296] Von Frankfurt brach man auf Schiffen auf und fuhr auf Main und Rhein bis Sinzing, von wo aus man bis Aachen ritt. Auf dem Wasser konnten so 135 km in ein- bis eineinhalb Tagen bewältigt werden, auf dem Landwegen galt es 90 km zu überwinden; insgesamt hatten die **Krönungsfahrt** dank günstiger Verkehrslage nur drei Tage bis Aachen gedauert.[297]

Danach reduzierte Otto sein **Reiseaufkommen**, soweit es aus den Quellen ersichtlich ist, auf ein Mindestmaß: wieder sind es die Bischofsstädte Regensburg, Augsburg, Bamberg und Würzburg, die Otto ansteuerte. Für Barbarossa galt es eine Lösung im **Streit um Bayern** zwischen dem Welfen Heinrich dem Löwen und dem Babenberger Friedrich Jasomirgott zu finden - mit beiden war der König verwandt, Otto vermittelte aktiv und brachte das Privilegium minus mit auf den Weg.[298] Er testierte den Freiheitsbrief am 17. September 1156 und beglaubigte mit anderen Fürsten die Erhebung Österreichs zum Herzogtum. Kaum war Heinrich der Löwe Bayern zurück, erlitt Ottos Episkopat einen schweren Rückschlag, als der Welfe die Zerstörung der **Freisinger Brücke** über die Isar bei Föhring veranlasste. Heinrich der Löwe lenkte den **Salzhandel** von Reichenhall nach Augsburg über „eine eigene Brücke mit Markt, Zoll und Münze“ um und leitete den **Aufschwung Münchens** ein.[299]

Im Frühherbst 1158 begab sich Otto von Freising auf den Weg zum Zisterzienserkapitel in Cîteaux und legte in seinem Heimat-Kloster **Morimond** eine Pause ein. Hier erkrankte er und verstarb am 22. September. Otto wird in der Klosterkirche von Morimond beigesetzt, seine Gebeine landeten nach Ausgrabungen über 800 Jahre später in **Heiligenkreuz**.[300] Die enge Verbindung zwischen den Babenbergern und den Zisterziensern hält auch in den nächsten Generationen an. Leopold V. lässt das Kloster Heiligenkreuz zur Begräbnisstätte der Babenberger ausbauen. Davor fanden Babenberger in Melk, Gars, Klosterneuburg und Wien ihre letzte Ruhestätte, wobei die Gräber das allmähliche Vorrücken der Babenberger Richtung Osten unterstreichen.[301] Den Mönchen von **Clairvaux** sicherte Leopold V. freies Geleit und Mautfreiheit zu und stellte ihnen einen Geleitbrief aus - *transire per terram nostram permittatis* (siehe 3.2.1). Mit diesem gerade ausgestattet konnten die Zisterzienser *sine theloneo* durch das Land reisen - das **Privileg** wurde mehrmals erneuert und über diese Kontakte

[296] Ebd. S. 166 und 176. „Wenn Otto von einer beschränkten Auswahl an Begleitern spricht,“ so meint er nach GRILL die mitwirkenden Krönungsbischöfe zu denen er zählte.
[297] Ebd. Vgl. Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici.
[298] Barbarossa schrieb an Otto: „Du weißt ja selbst (...), welches Einvernehmen wir zwischen deinem Bruder, dem Herzog von Österreich und dem Herzog von Bayern hergestellt haben.“ Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici II, Kap. 49.
[299] Joachim EHLERS, Otto von Freising, S. 214.
[300] Leopold GRILL, Grab Ottos von Freising, In: Ann. NHM 77 (1973), S. 421ff.
[301] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger S. 232.

dürften französische Handwerker und **Baueinflüsse** an die Donau gekommen sein, was unter Leopold VI. zu einer kreativen Neuoriertierung in der Baukunst führte.[302]

Gerade Leopold V. und Leopold VI. waren sehr reisefreudig, wie ihr **Itinerar** vermittelt. Als Heinrich Jasomirgott 1177 starb, ritt sein Sohn **Leopold V.** mit 160 Rittern zu Friedrich I. Barbarossa, um sich mit dem Herzogtum Österreich belehnen zu lassen.[303] Barbarossa befand sich mit seinem Hof im *castrum Candalare* bei Pesaro in **Italien**, sodass Leopold allein auf seiner „ersten Dienstreise" hin und zurück über 2.000 km absolvieren musste. Diese Belehnung erfolgte am 24. Februar, das heißt, Leopold V. musste im Winter über die Alpen nach Italien gezogen sein und dort einige Monate verweilt haben, da er im Sommer in **Venedig** am Friedenschluss zwischen Friedrich I. und Papst Alexander III. teilnahm.[304]

Zurück in **Wien** flammte der Streit mit Böhmen auf und Leopold V. hastete nach **Mähren** - *Moraviam intravit, et civitatem Olmunz obsedit* - wofür 450 km zu veranschlagen sind. Am Hoftag zu Eger schlichtete Barbarossa 1179 den Streit zwischen Österreich und Böhmen, im September ist Leopold V. in Augsburg anwesend, im März 1181 auf dem Hoftag in **Nürnberg** und im Herbst in Erfurt, wo man seinen Sohn aufgrund der geplanten Pilgerfahrt mit Österreich belehnte.[305] Das Privilegium minus räumte zwar das Vorrecht ein, nur Hoftage in **Bayern** zu besuchen, dennoch reiste Leopold V. zu Hoftagen außerhalb Bayerns, denn „Herrschaft erforderte Präsenz, und Präsenz (...) erforderte ständiges Reisen."[306]

Leopold V. ist immer wieder im Gefolge Friedrich I. zu finden; er begleitete den Kaiser u.a. nach **Italien** und stand während des 3. Kreuzzugs in engem Kontakt mit Barbarossa. Außerdem ist Leopold V. einer der wenigen Fürsten des Mittelalters, die zweimal nach **Jerusalem** zogen und beide Male lebend zurückkehrten. Zur ersten **Pilgerfahrt** berichtet die Continuatio Zwetlensis zu 1182 *Liupoldus dux Austrie per Ungariam ... et per Greciam ... Ierosolimam vadit*; die Klosterneuberger Continuatio spricht von *expeditione*.[307]

Aus Jerusalem brachte Leopold ein vermeintliches Kreuzpartikel mit, das Heiligenkreuz erhielt - auffallend sind zudem Privilegien für **österr.** und **bayerische Klöster**, unter denen sich „viele Maut- und Zollurkunden" befinden.[308] Handelspolitisch ist Leopolds Privileg für die Regensburger Kaufleute in Wien 1192 relevant, das neben **Zolltarifen** weitreichenden Fernhandel von Flandern bis in die Kiewer Rus bezeugt (siehe 3.2.2).

---

[302] BUB I, Nr. 50. *sine theloneo, quod vulgari muta dicitur, liebere vadant et veniant*, Nr. 55. *transire per terram nostram permittatis* und Nr. 103. Zur Bautätigkeit unter Leopold VI. siehe Mario SCHWARZ, Baukunst, S. 85ff.
[303] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger S. 230.
[304] Cont. Zwetlensis zu 1177, In: MGH SS 9, S. 541ff. ... *ab imperatore in Ytalia reinvestitus est.* Leopold V. wurde im Juli 1174 beim Hoftag in Regensburg auf Wunsch seines Vaters mit Ö. belehnt.
[305] MGH DD F 1/4, Nr. 803. Cont. Zwetlensis zu 1181, In: MGH SS 9, S. 542. Die Reise kam auf ca. 2.000 km.
[306] Karl BRUNNER, Leopold III., S. 159.
[307] Cont. Claustroneob. III zu 1182, In: MGH SS 9, S. 632f.
[308] Walter KOCH, Leopold V., In: Neue deutsche Biographie, S. 281f.

Ende 1188 stand der Hoftag zu Nürnberg ganz im Zeichen des **3. Kreuzzuges**, dessen Aufmarsch Kaiser Friedrich I. Barbarossa zum dritten Mal nach Ö. führte (2.2.3). Die Motivation von Leopold V., ein zweites Mal ins Heilige Land zu ziehen, dürfte sich in Grenzen gehalten haben, seine **Abreise** verzögerte sich. Letztlich brach Leopold zu **Mariä Himmelfahrt** am 15. August 1190 von Wien nach Venedig auf: „der Beginn einer wichtigen Unternehmung wurde stets mit einem Fest im Kirchenjahr verbunden".[309] Nach Scheibelreiter kam Leopold Mitte Oktober in **Venedig** an - zwei Monate für 600 km würden einen Schnitt von nur 10km pro Tage bedeuten - jedenfalls musste der Herzog in Venedig Aufenthalt nehmen und die Seefahrer weigerten sich ob der **Winterstürme** aufzubrechen.[310]

Die Venezianer brachten Leopold V. mit seinem Gefolge ins Winterlager nach **Zadar** und verschoben die Abfahrt; der Herzog traf erst im Frühjahr vor Akkon ein. Bei der Eroberung der Stadt soll es zu jenen Schmähungen des englischen Königs gekommen sein, die später zu seiner Festnahme auf der Rückreise vom Kreuzzug führten (siehe 2.3.2).

Allein die beiden Pilgerfahrten Leopolds V. ergeben eine Wegstrecke von gut 15.000 km. Hinzu kamen Italienzüge und zahlreiche Besuche von **Hoftagen** wie jene in Ulm, Regensburg, Erfurt, Nürnberg, Eger, Mainz und Worms oder die diplomatischen Reisen rund um die Gefangennahme Richard Löwenherzs.[311] Besonders illuster war der Hoftag in **Mainz** zu Pfingsten 1184, ein glänzendes Ritterfest, zu dem Leopold V. mit einem großen Tross anreiste: *dux Austrie Lupoldus, miles probus et largus, cum 500 militibus ... erat*.[312]

Auf dem Hoftage zu Worms 1192 belehnte Heinrich VI. Herzog Leopold V. mit der Steiermark, bevor die Causa Löwenherz Europa in Atem hielt. Im Februar 1193 beurkundete Leopold V. gemeinsam mit Kaiser Heinrich VI. in **Würzburg** die Bedingungen zur Freilassung von Richard Löwenherz, in der Karwoche übergab man den gefangenen König in Speyer an den Kaiser, Ende Juni schloß man in **Worms** einen endgültigen Vertrag zur Freilassung, wo Leopold im Jahr zuvor die Nachfolge der steirischen Ottokare antrat.[313]

Obwohl es für Leopold im Sommer 1186 nur eine Regionalreise war, sollte die Handfeste vom Georgenberg, die am 17. August bei **Enns** zwischen Traungauern (steirische Ottokare) und Babenbergern geschlossen wurde, weitreichende Folgen haben und den Zufall der **Steier-**

[309] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 247.
[310] Ebd. Leopold V. zog bei seiner zweiten Fahrt ins Heilige Land den Seeweg vor, da er 1182 leidvollen Erfahrungen am Landwege machte und die Briefe Barbarossa wenig erbauliches über diesen berichteten (siehe 2.3.2).
[311] Eine Schätzung mittels google maps Routenplaner ergibt für die Strecke Wien - Regensburg - Wien ca. 800km, Würzburg hin und retour ca. 1.200km, Erfurt, Mainz oder Worms ergeben rund 1.500 km.
[312] Ulrich NONN, Quellen zur Alltagsgeschichte 2, In: FSGA 40b, S. 236f. Unter den Teilnehmern waren Franken, Deutsche, Slawen, Italiker, Illyrer, Spanier und allerlei Fürsten. Die von Gislebert von Mons kommunizierte Zahl von 70.000 Ritter ist sicher übertrieben. Im Oktober 1184 ist Leopold V. in einer Zeugenliste Friedrichs I. zu finden, die in Pavia ausgestellt wurde. Vgl. RI IV, 2,4 Nr. 2787.
[313] Ebd. S. 260f. BUB I, Nr. 88.

mark bringen. Dadurch erfuhr das steirische Itinerar ab 1192 eine deutlich Aufwertung. Allerdings endete ein Ritt auf eisigem Grund für Leopold V. in der Steiermark tragisch. Der Herzog stürzte am 26. Dezember 1194 in **Graz** und er erlitt einen offenen Schienbeinbruch. Obwohl er ein gewandte Reiter war konnte er sich „nicht vom fallenden Pferd lösen," der Fuss wurde schwarz und Leopold starb am 31. Dezember.[314] Nach seinem Tod überstellte man Leopold V. ins Hauskloster nach Heiligenkreuz. Mit den kürzeren Reisen hat er zeitlebens eine Strecke von gut **30.000 km** absolviert, also rund 1765 km pro Jahr.[315]

Der junge Leopold VI. befand sich mit Kaiser Heinrich VI. in **Süditalien** (Palermo), als er vom Ableben seines Vaters erfuhr. Zunächst übernahm sein Bruder Friedrich I. den Herzogstuhl in Ö. und Leopold VI. jenen der Steiermark. Der **Kreuzzug** von 1197/98 stand unter keinem guten Stern und kostete sowohl den jungen Kaiser als auch Leopolds älteren Bruder das Leben (siehe 2.3.2). Bischof Wolfger von Passau geleitete die ausgekochten Knochen Friedrichs I. nach Hause und brachte sie nach **Heiligenkreuz**. Damit war der Weg frei für eine über dreißig jährige Herrschaft Leopolds VI. über Steier (1194) und Ö. (1198).

Herzog **Leopold VI**. reiste viel und bescherte dem Land durch Handels- und Verkehrsimpulse einen Aufschwung. Seine unterschiedlich entwickelten Ländereien suchte Leopold VI. durch den Ausbau von Verkehrswegen wie der **Semmeringstraße** sowie durch Kloster- und Spitalsgründungen, aber auch durch Handelsanreize zu fördern. Enns erhielt 1212, Wien 1221 Stadtrechte verliehen (siehe 3.2.2). Scheibelreiter glaubt, dass beide Privilegien auf älteren Wiener Rechten beruhten, wo süddeutsche und flandrische **Kaufleute** regen Handel trieben - Tulln, Laa/Thaya oder Steyr könnten ähnliche Urkunden erhalten haben.[316]

Mit der Gründung von **Lilienfeld**, das an der Grenze seiner beiden Länder lag, suchte Leopold VI. wie mit dem Ausbau Wr. Neustadts und des Semmeringweges, die steirischen und österr. Herzogtümer miteinander zu verbinden. Generell war die Regierung Leopolds VI. von einer regen **Bautätigkeit** geprägt: Neben Stift Lilienfeld arbeitete man an der Erweiterung Klosterneuburgs (Pfalz und Capella Speciosa), an St. Michael in Wien, in Zwettl, in Hainburg sowie an den Planstädten Wr. Neustadt und Laa/Thaya.[317] Sein Nachfolger Friedrich II. setzte dies fort, Ottokar II. ließ Marchegg, Leoben und Bruck/Mur anlegen.

Eine Urkunde stellte Leopold VI. an der *Swarza, in loco qui dicitur Holtzprucke* aus.[318] Der Ort an einer **hölzernen Brücke** lag bei Neunkirchen im Bereich der Südautobahn (A2) und

[314] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger S. 264. Dieser Unfall und mehrere Itinerarhinweise zeigen, dass Leopold V. mitunter auch im Winter unterwegs war.
[315] Zu den österr. Itinerar-Orten Leopolds V. zählten u.a. Graz, Lorch, Krems, Wien, Enns, Sollenau, Mautern, Steyr und Linz. Vgl. BUB I, Nr. 52ff. und viele mehr wie sie im Text teils angesprochen werden.
[316] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger S. 294f. St. Pölten erhielt 1159 und Zwettl 1200 Vorrechte.
[317] Mario SCHWARZ, Bautätigkeit Herzog Leopolds VI, In: DERS., Baukunst, S. 85ff.
[318] BUB I, Nr. 127. Vgl. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, H 459.

verweist ebenso auf den Baustoff einer Brücke, wie eine in Marburg ausgestellte Urkunde vom 8. Februar 1224, in welcher der Herzog Freiheiten für die von ihm bei **Steinbrück** erbaute *lapideo ponti* über die Save anführte.[319] So unspektakulär die Holzbrücke ist, so besonders ist der Bau einer steinernen Save-Brücke unter Leopolds Ägide.

Leopold VI. übernahm früh die Vogtei des neu gegründeten **Spitals/Pyhrn** (*novelli hospitalis Garsten*), verzichtet auf Ansprüche aus Gericht sowie Vogtei und erlaubte seinen Ministerialen, Schenkungen an das Spital zu machen.[320] Daneben kam es zu mehreren Bestimmungen für das **Spital/Semmering** oder die Gründung des Heiligengeistspitals auf der Wieden in Wien, deren Grenzen Leopolds VI. im Mai 1211 festlegen ließ (siehe 2.1.2).

Wr. Neustadt wurde noch unter Herzog Leopold V. mit vier **Stadttoren** und vier **Hauptstraßen** geplant, die auf einen zentralen **Marktplatz** zulaufen sollten. Leopold VI. setzte den Bau fort, wenngleich sich erst im Itinerar seines Sohnes häufigere Aufenthalte in der Neustadt finden. Um 1230 gründete Leopold VI. **Laa/Thaya** an einer Furt nach Mähren; die Grenzstadt wird in den folgenden Jahrzehnten Schauplatz zahlreicher Machtkämpfe.

Bemerkenswert ist die weitreichende „Markt- und Zollordnung", die Herzog Leopold VI. um 1200/20 erlassen hat, die eine wertvolle Quelle der Handelsgeschichte darstellt (siehe 3.2.2). Der Sicherung und dem Ausbau des **Fernhandels** in West-Ost-Richtung, aber auch im Nord-Süd-Verlauf diente der Kauf von Marktplätzen und Besitzungen im späteren Land ob der Enns (Linz, Wels) sowie in Krain bzw. Friaul mit Portenau (Pordenone).[321] Pordenone stieg zu einem wichtigen Brückenkopf der **Venediger Straße** auf, wo später die Wr. Bürgerschaft Mautrechte geltend machte und für die Straßenwartung zu sorgen hatte.

Insgesamt kamen Leopold VI., der 1203 eine pompöse **Hochzeit** mit der byzantinischen Prinzessin Theodora Angeloi in Wien feierte, zu der tausende Gäste anreisten (siehe 2.2.4), die Vorleistungen seines Vaters und Großvates zugute. Sie hatten nicht nur mit **Byzanz** einen engen Bund geknüpft, sondern Leopold V. legte mit der Generalverpachtung der „großen Ämter" wie Mauten, Münzen und Gerichte den Grundstein für die Liquidität und den Ankauf der Güter um Linz, Wels, Lambach, Waxenberg, Raabs oder Lilienfeld.[322]

Gegen Ende des 12. Jh. nehmen die **Mautbefreiungen** in den babenbergischen Urkunden derart zu, dass hier nur einzelne Beispiele genannt werden können. Schon Leopold V. gewährt

[319] BUB II, Nr. 248. Steinbrücke (*Zidani most*) liegt in der Untersteiermark (Zentralslowenien); hier dürfte schon in römischer Zeit eine steinerne Savebrücke bestanden haben. BUB II, Nr. 271 *Item dux predictus dextruxit pontem sub eodem castro... reedificabit*.

[320] BUB I, Nr. 79.

[321] Heide DIENST, "Leopold VI." in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 283 f.

[322] Max WELTIN, Landesfürst und Adel, In: Die Länder und das Reich, S. 251. Vgl. Die Göttweiger Traditionen In: FRA II/69, Nr. 36, 39, 161, 165, 224, 244 und 262.

1182 dem Kloster Garsten Mautfreiheit auf der Donau für **Transporte** von dessen Eigenbedarf an Wein, Getreide und Bauholz - *vino, frumento, lignis ad edificia idoneise*.[323] Oft wurde Klöstern die Zollfreiheit *per terram quam per aquam* erlassen oder Begünstigungen ausgesprochen. Leopold VI. bestätigt dem Kloster Metten die bisherigen **Mautgebühren** zu Stein und Ybbs und gewährt freie Durchfahrt in Enns.[324] Im Juni 1202 verbot der Herzog seinen Amtleuten Abgaben, von den Marktfahrern Admonts zu nehmen.[325]
Das Kloster Formbach erhielt Zollfreiheiten bei Enns, für Transporte flussaufwärts (Auffahrt) und Passau für den **Eigenbedarf** an Lebensmitteln.[326] Niederaltaich werden 1220 Mauttarife auf der Donau bestätigt, Regensburg bekam gegen eine jährliche Ablöse Zoll- und Mautbefreiung in Melk und die Kartause Seitz kaufte sich mit jährlichen Salz und Eisenschenkungen (*sale et ferro*) von Abgaben frei.[327] In Grein gewährte Leopold den **Bürgern** von Ottensheim die gleichen Maut- und Zollerleichterungen wie sie die Bürger von Enns und Linz inne hatten.[328] Mitunter werden die **Mautner** direkt adressiert; Leopold VI. spricht die Amtsleute als *mutarii mei* an. Von einigen Mautnern wie von *Arnoldi mutuatori* ist der Name überliefert und als Adressat nannte Friedrich II. *mutariis suis in Mevthusen* .[329]
Diese Mautauszüge sind zugleich Streiflichter auf das Itinerar Leopolds VI., in dem sich mehrere **Fernreisen** finden. Wie sein Vater brach Leopold VI. zu zwei **Kreuzzügen** auf. Er führte sein Heer 1212 nach **Südfrankreich**, um gegen Albigenser und Katharer zu kämpfen. Bei seiner Ankunft war Ruhe eingekehrt und so zog er weiter nach **Spanien** in die *terra sancti Iacobi*, wie die Klosterneuburger Annalen berichten, um sich an der Reconquista gegen die Mauren zu beteiligen.[330] Wiederum verpasst er die Kämpfe und kehrt bei **Calatrava** (Kastilien-La Mancha) um, wobei er bei dieser Heerfahrt etwa 5.000 km zurücklegte.

> *„Der Herzog scheint von dieser Reise nach Frankreich auch konkrete Eindrücke von der neuesten Sakralbaukunst mitgenommen zu haben: Der (...) Kreuzgang des Zisterzienserklosters Fontfroide, das als Zentrum des Feldzugs gegen die Ketzer fungierte, wurde zum Vorbild für die Kreuzganganlagen von Lilienfeld und Heiligenkreuz.*“[331]

---

[323] BUB I, Nr. 61 und 106.
[324] BUB I, Nr. 110-112. Diese Urkunden sind im bayerischen Plattling bei Deggendorf ausgestellt und klären Mautfreiheiten der benachbarten Stifte Osterhofen und Metten.
[325] BUB I, Nr. 122. (...) *vel itinerandi causa ipsum forum adire necesse habuerint.*
[326] BUB I, Nr. 172 *Transitum etiam, quod in vulgari dicitur uuruart, apud Anesvm (...)* und BUB II, Nr. 200 *(...) sine muta et furvart et sine omni exactione in Danubio libere transducantur.* BUB III, Nr. 32a und 36.
[327] BUB II, Nr. 223, 251 und 270. Insgesamt klären dutzende Bestimmungen Maut- und Zollfragen. Beginnend mit BUB I Nr. 49 und vermehrt ab Nr. 77ff. *in vino, in frumento vel quocumque emolumento sine naulo quod vulgo dicere possumus mutam ad sua libere deducant et nichilominus (...).* u.ö.
[328] BUB II, Nr. 278. *thelonei solutione, in terra et in aqua, cives nostris in Anaso et de Lintze gaudere noscuntur.*
[329] BUB I, Nr. 50 und 371. BUB II, Nr. 215 und 223. Dorsualvermerk mit der Adresse *Mutariis in Meuthusen.*
[330] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger S. 286f.
[331] Mario SCHWARZ, Bautätigkeit Herzog Leopolds VI, In: DERS., Baukunst, S. 125.

Die zweite Kreuzfahrt sollte Leopold VI. von Split nach **Akkon** und weiter ins ägyptische **Damiette** führen. Dabei dürfte der Erwerb weiterer Reliquien und die Erfüllung des Kreuzzugsgelübdes maßgebliche Antriebsfeder des Herzogs gewesen sein.[332] Die Fahrt bis **Ägypten** ist mit rund 6.000 km zu veranschlagen. Im Zuge der Vermittlungen, die Leopold VI. 1225 und 1230 nach San Germano bei **Montecassino** führten, kommen ca, 4.500 km hinzu - von der zweiten Reise nach San Germano sollten nur mehr seine sterblichen Überreste den Weg zurück nehmen. Allein diese vier großen Reisen ergeben geschätzte 15.500 km.[333]
Rechnet man die Reisen des jungen Leopold im Gefolge des Kaisers nach **Palermo** samt Rückweg ein, so umfasst sein Itinerar an die 20.000 km. Hier sind aber die Besuche der **Hoftage** (Regensburg, Nürnberg, Würzburg etc.), die Fahrt nach Aachen (1214) sowie das österr. und steirische **Itinerar** (Görz, Marburg etc.) nicht berücksichtigt. Leopold VI. stand an der Seite der Staufer, wenngleich er zwischen 1217 und 1225 nicht zum engeren Gefolge Friedrichs II. gehörte. Erst in seinen letzten Lebensjahren pflegte er wieder engeren **Kontakt zum Hof** Friedrichs II. und vermittelte aktiv zwischen dem Kaiser und dem Papst.
Summa summarum wird man nicht Fehl gehen, die Reisewege Leopolds VI. wie die seines Vaters mit mehr als **30.000 km** anzusetzen, wobei ihm dafür fast die doppelte Herrschaftszeit zur Verfügung stand und sein Reisepensum im Jahresschnitt niedriger war.[334]
Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Leopold VI. wie sein Vater den Staufern nahe stand und fast jedes Jahr einen **Hof-** oder **Reichstag** besuchte. Dabei blieb er manchmal wochen- und monatelang in der Umgebung des Kaisers und pflegte nebenbei seine Kontakte zur Kurie in Rom.[335] Die Babenberger erlangten unter Leopold V. und Leopold VI. zweifellos einen Höhepunkt: sie zählten zu den Großen im Reich, schmiedeten **transeuropäische Heiratspläne**, wollten Wien zum Bistum erheben und hätten vielleicht wie Leopold III. Chancen auf die Reichskrone gehabt, doch es sollte anders kommen. Mit Friedrich II., dem Streitbaren, erlosch in der Schlacht an der Leitha 1246 der babenbergische Mannesstamm.

In den **Urkunden** der Babenberger überwiegt meist der Adel in den **Zeugenlisten**. Interessant ist, dass einige der Grafen in den Zeugenreihen ihren Sitz nicht in Österreich hatten: so der Graf von Wasserburg (Bayern), der Burggraf von Nürnberg (Franken) oder der Graf von

[332] Zu Leopolds Itinerar 1217: Martin TANGL, Itinerar, In: VLkNö 32 (1898), S. 85ff.
[333] Von Wien bis San Germano (Montecassino) sind es laut google maps aufgrundet 1.500 km; zweimal hin- und einmal zurück ergibt ca. 4.500 km. Wien - Südfrankreich - Calatrava sind ca. 2.500 km inkulusive Retourweg also 5.000 km. Wien - Kairo ist per Luftlinie 2.386 km entfernt. Nimmt man den Landweg nach Süditalien und die Überfahrt über das Mittelmeer heran, so werden gut 3.000 km bis Damiette zu veranschlagen sein.
[334] Zu den österr. Itinerar-Orten Leopolds VI. zählten u.a. Klosterneuburg, Wien, Hainburg, Zwettl, Mautern, Admont, Graz, Enns, Heiligenkreuz, Friesach, Wels, Mödling, Garsten, Göttweig, Steyr, Eferding, Wels, Sollenau, Lilienfeld, Judenburg, Krems und Grein. Vgl. BUB I, Nr. 101ff.
[335] Heide DIENST, Leopold VI.; In: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 283 f.

Mörle (Hessen). Störmer spricht diese öfter zeugenden Grafen und Edelfreien in der Umgebung der Babenberger als „harten Kern der führenden Herzogsvasallen“ an.

In neueren Untersuchungen fiel Roman Zehetmayer auf, dass ab 1170 ein irischer Mönch am Hof greifbar wird, der mehrfach als **Ausstellungsnotar** in Wien wirkte. Obwohl die herzögliche Kapelle mit Magister Petrus von Frankreich und anderen gebildeten Klerikern bestückt war, griff der Herzog auf den Schottenmönch zurück. Tätig war der Schreiber scheinbar nur in Wien, da bei allen andernorts ausgestellten Urkunden eine andere Schrift erkennbar ist und der Notar demnach „nicht mit dem Herzog und dessen Gefolge mitreiste.“[336]

Insgesamt haben sich knapp 550 Babenberger-Urkunden erhalten, wobei der dritte Band des Babenberger Urkundenbuchs ihren **Siegeln** vorbehalten ist.[337] Das Siegel **Leopolds III.** zeigt den Markgrafen als gerüsteten Reiter, der in der linken Hand den Schild und in der rechten eine Fahnenlanze trägt. Ähnlich, aber spiegelverkehrt ist das Siegel **Leopolds VI.** mit Helm und galoppierendem Pferd nach links reitend in Szene gesetzt (siehe Abb 34).

Karl Brunner bezeichnet diese Siegel als „eine Art Selbstbildnis,“ denn ein Siegelstempel wurde nach den Wünschen des jeweiligen Trägers geschnitten.[338] Neben den Babenbergern verwendeten viele Sippen wie die Kuenringer, die Plain-Hardegger, die Staufer (als Herzöge von Schwaben) oder die Habsburger in ihrer Rolle als Herzoge **Reitersiegel**, während die Siegel der römisch-deutschen Könige die **Reichsinsignien** präsentierten.



Abb. 34 - Reitersiegel Markgraf Leopolds III. und Herzog Leopold VI. - Rudolf I. mit Reichsinsignien.

Die **Pferde** der Reitersiegel repräsentieren Macht und Stärke; symbolisch verweisen sie auf die Herrschaftspraxis des Umherreitens und auf die physische Präsenz der Machthaber.

Das nächste Kapitel widmet sich der **Itinerarforschung** (siehe 2.2.1) und zieht nach einer methodischen Einleitung mit den *reges itineris* durch das Reich (siehe 2.2.2), bevor die königlichen Itinerare donauabwärts ins **Land unter der Enns** führen (siehe 2.2.3).

[336] Roman ZEHETMAYER, Diplomatische Untersuchungen, In: NÖLA 17 (2016), S. 34.
[337] BUB III, S. XIVff.
[338] Karl BRUNNER, Leopold III., S. 20f.

2.2 ITINERARFORSCHUNG

2.2.1 Mittelalterliche Itinerare

„Im frühen Mittelalter begann eine – so müssen wir schließen – itinerarlose Zeit, die sich weitgehend auf mündliche Traditionen stützte, dabei aber vom Verlauf der Fernwege und von alternativen Strecken relativ klare Vorstellungen gehabt haben muß.“[339]

Wie im Kapitel „(Spät)Antike Itinerare“ beschrieben, leitet sich das Wort **Itinerar** vom lat. *iter, itineris* ab und bedeutet Reisebericht, Reiseroute (siehe 1.3.2). Als Itinerar im weiteren Sinn werden Informationen zu Straßen und Stationen, aber auch **Reiseberichte** und andere Reisehinweise angesehen. Ursprünglich waren Itinerare **Hilfsmittel**, die von Römern oder Pilgern angelegt wurden, um sich unterwegs besser orientieren zu können.
Spätantike Itinerare wie das *Itinerarium Antonini* und die *Tabula Peutingeriana* oder Pilgerberichte wie das *Itinerarium Egeriae* und das *Itinerarium Burdigalense* gelten daher als **Quellen** im eigentlichen Sinne.[340] Daneben entstand das Itinerar als **Methode**, bei der Aufenthaltsorte, **Reisewege** und Wirkungsräume von Herrschern mithilfe eines Itinerars sichtbar gemacht werden. Diese quellenkritische Methode entwickelte sich Ende des 19. Jh. aus der Mediävistik und Diplomatik heraus und ermöglichte den Ausschluss von unechten Urkunden, die nicht ins Itinerar passten.[341] In einem nächsten Schritt begann man, die „Reiserouten“ der Herrscher in grafische Formen zu gießen und die **Itinerarforschung** samt ihrer räumlichen Orientierung in die historischen Überlegungen mit einfließen zu lassen.[342]

Bevor die Itinerarforschung in den Mittelpunkt rückt, lohnt sich ein Blick auf **mittelalterliche Reiseberichte**. Um die Jahrtausendwende tauchen nach einer „itinerarlosen Zeit“ vor allem in Nordeuropa Itinerar-Überlieferungen auf, die meist mit Pilgerfahrten in Verbindung stehen. Dass es ein Wissen um alte Fernstraßen gab, zeigen mehrere Überlieferungen.
Die isländische **Njall Saga** berichtet von der Reise eines bekehrten Stammesführers im Jahr 1015, der von Island aus mit dem Schiff nach Schottland fuhr und über den Ärmelkanal nach Frankreich und weiter nach Rom reiste. Diese Route gilt in der Saga als „westlicher Weg“, während der Pilger für den Rückweg den „östlichen Weg“ wählte.[343]
Anno von Köln schrieb 1065 in einem Brief an den Papst, dass er über Frankreich und

[339] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, In: DERS. (Hrsg), Welt der europäischen Straßen, S. 88.
[340] Alfred HEIT, Itinerar, Lex. MA V, Sp. 772f. Herbert DONNER, Pilgerfahrten ins Hl. Land.
[341] Ebd. Marc LÖWENER, Itinerare als Hilfsmittel, In: Irene ERFEN/Karl-Heinz SPIESS (Hrsg.), Fremdenheit und Reisen im Mittelalter, S. 165-175.
[342] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Grossen, S. 15ff.
[343] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, In: DERS. (Hrsg), Welt der europäischen Straßen, S. 88.

Burgund nach Rom reisen wolle – dies sei der „westliche Weg" – da auf der Route über den Brenner – dies sei der „östliche Weg" – die Verpflegungslage für Mensch und Tier schlecht sei.[344] **Adam von Bremen** berichtete in seiner Hamburger Kirchengeschichte, man brauche von Hamburg nach Wollin über Land 7 Tage und erreiche von dort per Schiff in 14 Tagen Nowgorod; von Jütland gelange man in 3 Tagen nach Fünen und in 7 Tagen nach Aalborg.[345] Diese Beispiele zeigen, dass es traditiertes Wissen über **Reiserouten** und Wegstrecken gab, die nur im Fall der Verschriftlichung erhalten geblieben sind.

Neben der **Seereise** des Hl. Brendan, der laut *Navigatio Sancti Brenani* mit zwölf Gefährten gen Westen segelte, sind an frühmittelalterlichen **Pilgerfahrten** zu nennen: Gildas der Weise und das Pilgergebet *Pro Itineris et navigii prosperitate*, die **Romfahrten** des Hl. Wilfrid und des Hl. Bonifatius (*Vita Sancti Bonifati*) oder die *Vita Sancti Willibaldi*, dessen Kernstück aus dem Itinerar des ersten Eichstätter Bischofs Willibald bestand.[346]

Im Frühmittelalter dominierte die mündliche Tradierung von Routen, die bis ins Spätmittelalter eine Rolle spielte. Das erste umfassendere **schriftliche Itinerar** des Mittelalters geht auf den Erzbischof Sigeric von Canterbury zurück, der nach Rom reiste, um dort vom Papst das Pallium zu empfangen und nach der Fahrt dieselbe verschriftlichte:

> *Die Aufzeichnung beginnt mit der Ankunft Sigerics in Rom, schildert dann seinen zweitägigen Rundgang durch die Kirchen der Stadt, um danach mit dem eigentlichen Itinerar zu beginnen (...): ‚Iste sunt submansiones de Roma usque ad mare,' denen die Namen von 79 durchnummerierten Etappen folgen.*[347]

Thomas Szabo hebt vier Aspekte des **Sigeric-Itinerars** von 990 hervor: Erstens folgt die beschriebene Strecke einer alten römischen Fernstraße von Rom über den Großen Sankt Bernhard bis zur Kanalküste. Zweitens fällt auf, dass Sigeric seine Reiseetappen erst am Rückweg aufzeichnen ließ. Vermutlich war der **Verlauf der Strecke** am Hinweg noch ungewiss. Drittens scheint ihm die Romreise vor Antritt Kopfzerbrechen bereitet zu haben, weshalb er für seine Nachfolger ein **Orientierungsmittel** schaffen wollte. Viertens scheint symptomatisch, dass der Bericht an der Kanalküste abrupt endet und Sigeric es für überflüssig hielt, den Weg nach **Canterbury** anzugeben, da ihm dieser bekannt erschien.[348]

---

[344] Ebd. Friedrich Wilhelm OEDINGER (Bearb.), REK 1, Nr. 943.
[345] Adam von BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte, In: MGH SS rer. Germ. 2, S. 227f. Werner TRILLMICH/Rudolf BÜCHNER (Hrsg.), Magister Adam Bremensis, In: FSGA 11, Buch II Cap. 22 und IV Cap. 1.
[346] http://de.wikipedia.org/wiki/Via_Francigena (31.03.2017). Reinhold RAU, Briefe des Bonifatius, In: FSGA 4b. Zum *Itinerarium Burdigalense* und dem *Itinerarium Egeriae* siehe Kapitel 1.3.2.
[347] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, In: Welt der europäischen Straßen, S. 89.
[348] Ebd. Siehe auch: Veronica ORTENBERG, Sigeric's journey to Rome, In: Anglo-Saxon England 19 (1990), S. 197-246. Einen modernen Pilgerführer dieser Strecke findet sich u.a. bei: Alison RAJU, Via Francigena.

Mitte des 12. Jh. schrieb Nikulas von Munkathvera eine Art Pilgerführer, der „**Wegweiser**“ (*Leidarvisir*) heißt und eine Fahrt von Island über Norwegen, Dänemark und Deutschland zum Genfer See und über **Sigarics Route** nach Rom und weiter nach Jerusalem darstellte.[349] In seiner Einleitung geht Abt Nikulas auf mündliches Vorwissen (*Svá er sagt*) ein und schildert die Route von Aalborg bis Akkon. Der *Leidarvisir* gliedert sich in drei **Abschnitte**: Skandinavien bis Rom, Rom und Mittelmeer sowie das Heilige Land. Im Epilog folgen Entfernungsangaben für die Heimreise in Meilen sowie in Segeltagen.[350]

Albert von Stade hat in seiner Weltchronik einen Dialog zweier Mönche eingeflochten, die über verschiedene **Rom-Routen** sprechen und Alberts Romreise beschreiben.[351] Auf dem Hinweg nahm Albert die westliche Route über Stade - Bremen - Maastricht - Lyon - Turin - Bologna - Rom. Der Rückweg erfolgte über Bologna - Bozen - Brenner - Innsbruck - Augsburg - Braunschweig - Lübeck. Diesen östlichen Weg kannte auch das *Haugsbók*, wo vom *Wegur til Römbs* die Rede ist.[352] Die „**Frankenstraße**“ war im Mittelalter Mittler zwischen Mitteleuropa und Rom, auf ihr zogen Könige zur Krönung. Wie andere Straßen erlebte die *Via Francigena* **Auf-** und **Abschwünge**, die heiligen Jahre bescherten ab 1300 Pilgeranstürme, der Aufstieg der Hafenstädte (Genua, Pisa, Venedig) zog Handel ab.[353]

Wie der Jakobsweg (*Camino de Santiago*) bestand die *Via Francigena* nicht aus einer Straße, sondern aus einem **Wegenetz**, das auf einen großen **Wallfahrtsort** zuläuft.[354] Nach Jerusalem gelangten Pilger und Kreuzfahrer auf dem Landweg über die Balkanhalbinsel und Klein-asien oder über See - beides war entlang mehrerer Routen möglich.[355] Sowohl das römische Straßennetz, als auch die Ausrichtung der *Via Francigena* auf das religiöse **Zentrum Rom** hin inspirierte den Sinnspruch: „Alle Wege führen nach Rom“ (siehe 1.2 und 4.1).

Im *Liber Parabolarum* des Alanus de Insulis heißt es im 12. Jh.: *mille viae ducunt hominem per saecula Romam,* „tausend Wege führen den Menschen immerfort nach Rom.“[356] Geoffrey Chaucer, der Verfasser der **Canterbury Tales**, wandelte die Redewendung im 14. Jh. zu „verschiedene Wege führen verschiedenes Volk auf rechtem Weg nach Rom“ ab.[357]

---

[349] Dominik WASSENHOVEN, Ein isländischer Pilgerführer, In: Wolfgang HUSCHNER/Frank REXROTH (Hrsg.), Gestiftete Zukunft, S. 29-62. Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Via_Francigena (31.03.2017)

[350] Rudolf SIMEK, Altnordische Kosmografie, S. 263ff. Vgl. Otto SPRINGER, Mittelalterliche Pilgerwege.

[351] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 89. Albert von STADE, Annales Stadenses, In: MGH SS 16, S. 235ff.

[352] Rudolf SIMEK, Altnordische Kosmografie, S. 280ff.

[353] http://de.wikipedia.org/wiki/Via_Francigena (31.03.2017).

[354] Ebd. http://de.wikipedia.org/wiki/Jakobsweg (31.03.2017), Vgl. Klaus HERBERS, Jakobsweg.

[355] Zur klassischen Landroute der Kreuzfahrer siehe: Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas und Ferdinand OPLL, Ititinerar Kaiser Friedrich Barbarossas. Mehr zum Land- und Seeweg unter 2.2.3 und 2.3.2.

[356] Hubertus KUDLA, Lexikon der lateinischen Zitate, München 1999, S. 499.
Siehe auch: http://de.wiktionary.org/wiki/Alle_Wege_führen_nach_Rom. (31.03.2017).

[357] Nach Geoffrey CHAUCER, In: Andrew Emund BRAE, Treatise on the Astrolabe, S. 20 *(...) right as dyvers pathes leden dyvers folk the right weye to Rome*. Siehe auch: Geoffrey CHAUCER. Canterbury-Erzählungen.

Später tritt mit dem **Jakobsweg** und Santiago de Compostela ein drittes überregionales Pilgerzentrum hinzu. Die dazugehörenden Itinerare beruhen meist auf Erfahrungsberichten von Pilgern. Sie geben praktische Hinweise, wobei sie Ansätze moderner **Reiseführer** vorweg nehmen, denn aus einem „ich ging" wird bald „man geht" - Tipps inklusive.[358]

Die Itinerarquellen des Mittelalters sind stark christlich geprägt - Erzählungen über **Pilgerfahrten** und **Kreuzzüge** stehen im Mittelpunkt. Wolfzettel stuft diese Pilgerfahrten als Symbol für die lebenslange Pilgerschaft des *homo viator* auf Erden ein, wobei „die Reise zum irdischen Jerusalem die Reise zum himmlischen Jerusalem vorwegnimmt".[359] Im 2. Brief der Korinther schildert **Paulus** seine Erlebnisse: „Ich war oft auf Reisen," ständig gefährdet durch Flüsse, Räuber, Haft, Schiffbruch und Witterung, heißt es hier (2. Kor 11,25).

Mit dem *Liber Sancti Jacobi* liegt ein detailreicher **Pilgerführer** aus dem 12. Jh. für den Jakobsweg vor. Der Autor beschreibt mehrere Routen nach Santiago de Compostela und geht auf Tagesstrecken und Orte am Camino ein, erwähnt Pilgerhospize am großen St. Bernhard und in Santa Christina, rühmt die Erbauer der Jakobsstraßen und bewertet das Wasser der Flüsse, die zu überqueren sind.[360] **Fährleute** und **Wirte** kommen im *Liber Sancti Jacobi* nicht gut weg. Das Reiseziel samt Kirche und Grab wird beschrieben, und wer einen Jakobspilger beherberge „wird nicht nur den hl. Jakobus, sondern den Herrn selbst als Gast haben, wie es der Herr selbst im Evangelium sagt: 'Wer euch aufnimmt, nimmt mich auf.'"[361]

Dass es um die **Unterkünfte** und **Gastgeber** entlang des *camino* im 12. Jh. nicht zum Besten stand, zeigt die Predigt *veneranda dies* von Papst Calixtus, in welcher er die „zahllosen Betrügereien" der „schlechten Wirte" anprangert und „die bösartigen **Wirte des Jakobsweges** verdammt."[362] Auch Wechsler, Händler und Zöllner erscheinen bei Calixtus in einem negativen Licht und zählen zu den Prüfungen, die der Pilger zu bestehen habe.

Im Spätmittelalter nehmen Reiseberichte und Erzählungen über Missionsfahrten, Geschäfts- und **Abenteuerreisen** derart zu, dass sie nur kurz erwähnt werden. Eines der berühmtesten Beispiele einer literarischen Reisebeschreibung ist *Il Milione* von **Marco Polo**, die Ende des 13. Jh. entstand; der Wahrheitsgehalt der „Beschreibung der Welt" ist unklar.[363]

---

[358] Arnold ESCH, Auf der Straße nach Italien, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen, S. 24.

[359] Friedrich WOLFZETTEL, Strukturen im Reisebereicht, In: Xenja von ERTZDORFF/Gerhard GIESEMANN (Hrsg.) Erkundung und Beschreibung der Welt.

[360] Klaus HERBERS, Der Jakobsweg, S. 47ff.

[361] Zitiert nach Klaus HERBERS, Der Jakobsweg, S. 145f. Die Bibel benutzt oft Metaphern, die mit Straßen, Reisen, Verkehr und Unterkunft zu tun haben (siehe 2.3.2).

[362] Ebd. S. 31.

[363] Marco POLO, Beschreibung der Welt. S. 34ff. Detlef BRENNECKE (Hrsg.) geht im Vorwort kritisch auf die umstrittene Genese der überlieferten „Traumreise" ein, die Dietmar HENZE als „kolossalsten Schwindel der globalen Entdeckungsgeschichte" bezeichnet hat. DERS. Marco Polo, In: Enzyklopädie der Entdecker 4, S. 377.

Im Unterschied zu Polos Reise ist jene von **Wilhelm von Rubruk** zu den Mongolen unzweifelhaft. Das *Itinerarium ad partes orientales* berichtet über die Route des Franziskaners, der von Konstantinopel mit einem Mitbruder, Diener und Dolmetsch aufbrach und im Auftrag des französischen Königs in die mongolische Hauptstadt **Karakorum** reiste, um dort den Nachfolger Dschinghis Khans zu treffen.[364] Als dritter Bericht sei das „Reisen ans Ende der Welt" von **Ibn Battuta** genannt. Battuta brach 1325 in Tanger zu einer Fahrt nach Mekka auf und genoss das Reisen derart, dass er angeblich 27 Jahre lang und 120.000 km unterwegs war.[365] Damit möchte ich die Aufzählung mittelalterlicher Reiseberichte vorerst beenden und mich dem Itinerar als **quellenkritische Methode** der Geschichtswissenschaft zuwenden.

> *„Itinerarstudien sind in vielfacher Hinsicht einem ganzheitlichen Herangehen an die Überlieferung gleichzusetzen, sie bieten das chronologisch-räumliche Gerüst zur Einordnung des politisch-herrschaftlichen Geschehens. Erst am Itinerar und durch das Itinerar läßt sich ein Bild mittelalterlicher Herrschaft gewinnen (...)."*[366]

Itinerarstudien sind als Hilfswissenschaft im Rahmen der Urkundenlehre bzw. Diplomatik entstanden. Dabei werden Verzeichnisse von den Aufenthaltsorten der Herrscher in Text- oder Kartenform angelegt und die so entstandenen Itinerare von Historikern interpretiert. Die Ursprünge der **Itinerarforschung** liegen im 19. Jh., als Böhmer die Vorstudien zu den *Regesta Imperii* begann und Ficker in seiner Urkundenlehre schrieb, „das Itinerar der Könige und Kaiser," wie es sich aus der Zusammenstellung der **Orts-** und **Zeitangaben** ihrer Urkunden ergebe, sei „als festes Gerippe der Reichsgeschichte" anzusehen.[367]
Für diese Pioniere wegweisender **Quellen-Editionen** boten Itinerarstudien ein Kriterium, um die Echtheit einer Urkunde anhand des Itinerars überprüfen zu können und weiterführende Aussagen zu treffen.[368] Einige Jahrzehnte später erarbeiteten Historiker wie Bruno Heusinger oder Theodor Mayer **Itinerarkarten**, bei denen die königlichen Aufenthaltsorte miteinander verbunden waren und eine Struktur im Kartenbild ersichtlich machten.[369]
Problematisch bleiben Urkundenlücken die Raum- und Zeit-Darstellungen vor Probleme stellen sowie lineare Verbindungen zwischen den Aufenthaltsorten, da begangene Straßen bestenfalls durch Sekundärhinweise erschließbar sind. Einen interessanten Ansatz auf der Suche nach **Königsstraßen** wählte Rieckenberg: er summierte liudolfingische und frühsal-

[364] Hans D. LEICHT (Hrsg.), Wilhelm von RUBRUK, Beim Grosskhan der Mongolen.
[365] Hans D. LEICHT (Hrsg.), Ibn BATTUTA, Reisen ans Ende der Welt, S. 5ff. Gerade die Arabischen Quellen bergen bemerkenswerte mittelalterliche Reiseberichte. Vgl. Zeki Validi TOGAN, Ibn FADLANS Reisebericht.
[366] Ferdinand OPLL, Der Weg des Kaisers, In: Wolfgang GEORGI (Hrsg.), Reisen und Wallfahren, S. 185.
[367] Julius FICKER, Beiträge zur Urkundenlehre I, S. 1.
[368] Ellen WIDDER, Itinerar und Politik, S. 13ff.
[369] Ebd. Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Grossen, S. 101.

ische **Etappen**, blendete sie in einer Karte übereinander und verband sie dort, wo moderne Straßen verlaufen.[370] Bezieht man die Umwelt- und Siedlungsgeschichte mit ein, so lasse sich mittels Itinerar auf viel benutzte **Fernstraßen** des Hochmittelalters schließen, wie Thomas Szabo meint: jedoch stieß Rieckenbergs Definition, Königsstraßen nur durch königliche Aufenthalte zu argumentieren ebenso auf Kritik wie einige seiner Trassierungen. [371]

Diese Beispiele deuten den **interdisziplinären Charakter** der Intinerarforschung an, deren Ergebnisse u.a. in die Altstraßen-, Pfalzen- und Residenzforschung ebenso einfließen wie in die Diplomatik oder Hof- und Kanzleiforschung.[372] In Österreich hat sich vor allem Ferdinand Opll Verdienste um die Itinerarforschung erworben. In seinem Vorwort zu den **Regesten** des Reiches unter Friedrich I. Barbarossa schreibt er: „Eine unumgängliche Voraussetzung für die Aufnahme der Arbeit an den Regesten stellt die **Kenntnis des Itinerars** (...) dar".[373] Opll verfasste „Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas" bezeichnenderweise parallel zu seiner Bearbeitung von Friedrichs Urkunden Edition der Monumenta Reihe (MGH).[374]

> *„Das Itinerar im Sinne der Diplomatik ist die chronologische Liste sämtlicher Diplome eines Herrschers, ergänzt um weitere Quellen, die Aufschlüsse über seine Aufenthaltsorte bieten sowie Aussagen über die Ankunfts- und Abreisetermine erlauben."*[375]

In den letzten Jahrzehnten spielten **Intinerarstudien** auch am Institut für Österreichische Geschichtsforschung (IÖG) eine Rolle. Zu beachten sind die Arbeiten von Jan Paul Niederkorn, Helmut Karigl, Ferdinand Opll, Christian Lackner oder Wolfram Ziegler. Karigl widmete sich im Rahmen einer Hausarbeit 1980 den „Studien zum Itinerar Heinrichs VI.". Opll untersuchte in seiner Dissertation „Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas" - ihn begleitete die Erforschung des **Barbarossa Itinerars** gut 35 Jahre. Hernach folgten Karten über das kaiserliche Itinerar, eine Biografie über Friedrich I. sowie Arbeiten an den *Regesta Imperii*.

An den Regesta arbeitete auch Jan Paul Niederkorn, der im Rahmen einer Hausarbeit „Das **Itinerar Konrads III.**" beleuchtete. Auf die Arbeit Niederkorns baute Wolfram Ziegler auf, der in seiner Dissertation „Hof und Herrschaft. Studien zum Königtum Konrads III." untersuchte und eine Monografie über Konrads „Hof, Urkunden und Politik" vorlegte.[376]

---

[370] Hans-Jürgen RIECKENBERG, Königsstraße und Königsgut, In: AUF 17 (1965), S. 32-154.

[371] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, S. 96. Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich, S. 79ff. DANNENBAUER nannte die Königssraßen einen *terminus technicus* der mittelalterlichen Quellen und kritisierte als einer der ersten RIECKENBERGS Theorien.

[372] Thomas SZABO, Itinerarforschung als Methode, S. 96.

[373] Johann Friedrich BÖHMER, Regesta Imperii IV/2. Neu bearbeitet von Ferdinand OPLL, S. VII.

[374] Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas.

[375] Ellen WIDDER, Itinerar und Politik, S. 13. Gerade die Aufenthaltsdauer erschießt sich durch Itinerarstudien nur bedingt. Vgl. Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich, S. 31ff.

[376] Wolfram ZIEGLER, Hof und Herrschaft. ZIEGLERS Dissertation umfasst mehr als 800 Seiten und 6.000

Ziegler hob das personelle Umfeld am Hof von Konrad III. hervor und ging auf 142 Personen ein, die öfter als drei Mal in Diplomen aufscheinen. Dabei stellte er rege **Hofbesuche** beim Umritt im Zuge von Konrads Regierungsantritt, vor dem zweiten Kreuzzug 1147 und vor dem geplanten Italienzug 1151 fest, während dazwischen ruhigere Phasen mit weniger Hofpräsenz und Kanzleiaktivität liegen, wie das Itinerar zeige.[377] Damit steht Ziegler in der Tradition einer **modernen Itinerarforschung**, die Aspekte wie **Hofpräsenz** und Interaktionen erfasst. Ähnliche Ansätze finden sich in Christian Lackners „Hof und Herrschaft", dass „Rat, Kanzlei und Regierung der österr. Herzoge" Ende des 14. Jh. gewidmet ist. Lackner betitelt das Kapitel über die Itinerare von Albrecht III., Leopold III. und Albrecht IV. passend für das Spätmittelalter als „zwischen **Reiseherrschaft** und **Residenz**."[378]

Die Arbeiten von Lackner und Ziegler fänden bei Ivan Hlavacek wohl Zustimmung, versteht er unter einer „modernen Itinerarforschung" eine genaue Analyse des Urkundengutes, das „nicht nur die einzelnen Urkundenempfänger nach **regionaler** und **sozialer Herkunft** (...), sondern auch die getroffenen **Rechtsgeschäfte**" berücksichtigen sollte.[379] Ellen Widder spricht dem Itinerar „mit seinen wechselnden Mustern von Aufenthaltsorten und -längen, von Reisewegen und aufgesuchten Räumen" sogar „Quellencharakter" zu.[380]

Gerade das **Reisekönigtum** und dessen Wirkungsräume lassen sich für das 10. bis 12. Jh. dank Itinerar-Methodik gut abbilden, wie Müller-Mertens anhand von Otto dem Großen und Konrad II. gezeigt hat. Er entwickelte eine kritische Itinerarmethode, die Hofpräsenz und Urkundenpolitik (Empfänger, Inhalte und Zeugen) berücksichtigt, um ein umfassendes Bild der Aktionsräume über die physische Präsenz hinweg zu zeigen.[381] Müller-Mertens unterscheidet beim **Itinerar Ottos I.** „Gebiete mit periodischer und sporadischer Königspräsenz" und betont, dass Ottos Herrschaft über die Kernlandschaften hinaus reichte. Insgesamt ließen sich Zentralräume, Einzugsgebiete, Beziehungsgefüge, Verkehrsräume und Kontaktzonen fassen.[382] Während Otto in Friedenszeiten relativ regelmäßige **Umritte** pflegte, schlagen sich wie bei anderen Königen Krisen- und Kriegszeiten im Itinerar nieder.

Fußnoten, wobei vor allem die personelle Umgebung von Konrad III. im Focus steht.

[377] Wolfram ZIEGLER, König Konrad III., S. 741ff. Von 142 Personen die öfter als drei Mal am Hof nachweisbar sind gehören 90 zum weltlichen Stand (Herzöge, viele Grafen, aufkommende Ministerialität) und 52 zum geistlichen Stand (Erz/Bischöfe, wenig Äbte, keine Pröpste). Von 142 Königsvertrauten sind 50 Personen öfter als zehn Mal nachweisbar - diese partizipierten besonders stark an den Hof- und Heerfahrten des Königs.

[378] Christian LACKNER, Hof und Herrschaft, S. 179ff. Während das Itinerar Albrecht III. mehr als 80% seiner Aufenthalte am Wien Hof belegt, hielt sich Leopold III. vorwiegend in den Vorlanden auf.

[379] Ivan HLAVACEK, Aufenthalte Rudolfs I., In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 79f.

[380] Ellen WIDDER, Itinerar und Politik, S. 14.

[381] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Grossen, 247ff. und Kartenanhang. Vgl. DERS./Wolfgang HÜSCHNER Herrschaftspraxis Kaiser Konrad II.

[382] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Grossen, S. 138ff. und 247ff.

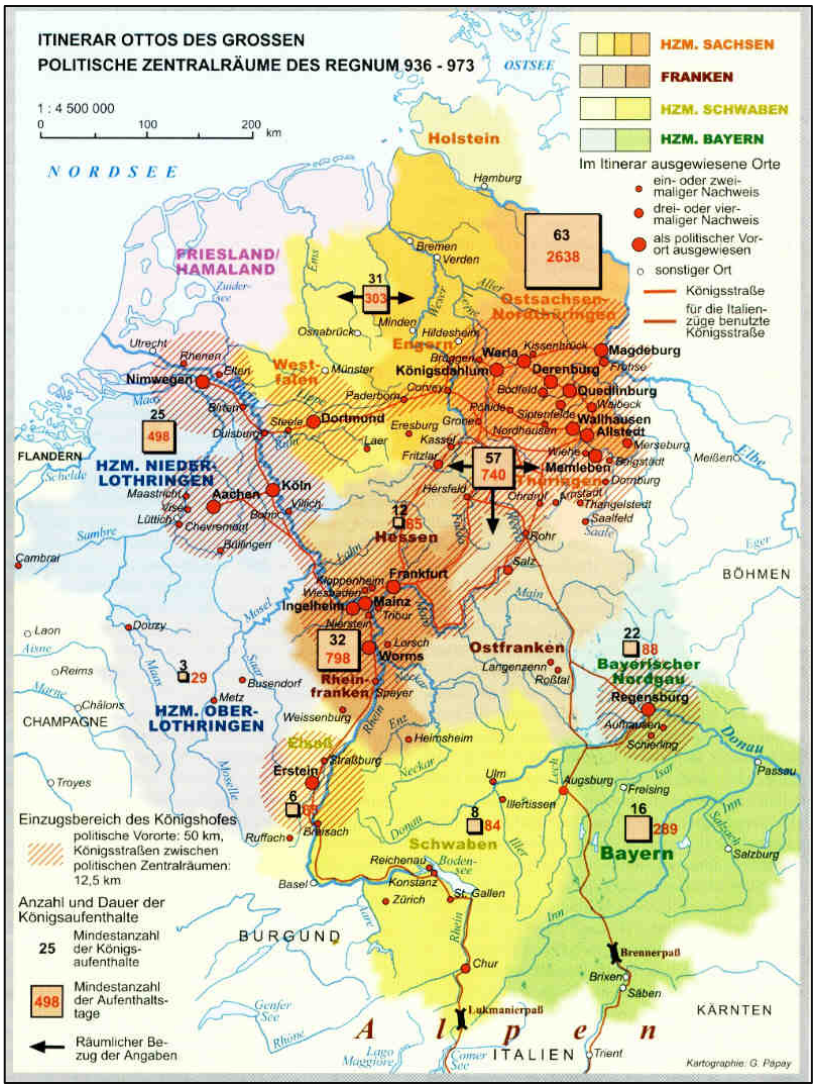


Abb. 35 - Das Itinerar Ottos des Großen und seine Wirkungsräume.

Die Ergebnisse seiner Arbeit hat Müller-Mertens in eine **Itinerar-Karte** gegossen, die bei der Ausstellung „Otto der Große – Magdeburg und Europa“ zu sehen war.[383] Sachsen spielte im Itinerar der Ottonen, insbesondere bei Otto I. eine zentrale Rolle. Hier hielt sich der Kaiser mindestens 63 Mal und 2638 Tage auf. Beim Reisen von einem Zentralraum zum anderen benutzte Otto I. relativ regelmäßig **Königsstraßen** und ritt im Durchschnitt 23 bis 24 km pro Tag, wobei der Unterschied von realer und statistischer **Geschwindigkeit** von Müller-Mertens betont wird.[384] Gerade im Bereich der Reisegeschwindigkeiten sind Itinerarstudien hilfreich, wie Arbeiten von Ludwig bis Reinke gezeigt haben. Ludwig kam schon 1898 auf eine durchschnittliche **Tagesstrecke** von 20 bis 35 km, wobei in der Literatur zum Reisen im Mittelalter ähnliche Richtwerte bis heute gängig geblieben sind (siehe 3.3).[385]

[383] Vgl. Matthias PUHLE (Hrsg.), Otto der Große, Katalog zur Landesausstellung 2001.
[384] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 117ff. Vgl. Karte 2 im Anhang.
[385] Friedrich LUDWIG, Marsch- und Reisegeschwindigkeit. Martina REINKE, Reisegeschwindigkeit. Vgl. Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich, S. 87ff.

Während die ältere Itinerarforschung häufig in Stammesgebieten oder politischen Regionen dachte, steht in der neueren Forschung die **Landschaft** im Mittelpunkt, wie die „Wirkungsräume" in der Itinerarkarte Ottos des Großen zeigen (Abb. 35).[386] Auf die Arbeiten Müller-Mertens und anderer konnte Ingeborg Seltmann aufbauen, die zu „Heinrich VI. - Herrscherpraxis und Umgebung" forschte, um danach in „Zepter und Zügel" sowohl Laien- wie auch Fachpublikum in den Bann des **kaiserlichen Reisetrosses** zu ziehen.[387]
Ellen Widder begab sich in „Itinerar und Politik"auf die Spuren der „Reiseherrschaft Karls IV. südlich der Alpen," und Oliver Hermann legte eine Arbeit zu „Lothar III. und sein Wirkungsbereich" vor. Hermanns Arbeit ist aus mehreren Gründen interessant. Einerseits bietet seine Einleitung einen guten Überblick über den Stand und die Problemfelder der Itinerarforschung, andererseits hebt er die **naturräumlichen Faktoren** der Königsitinerare hervor, insbesondere Relief, Flusssysteme und fruchtbare Ackerböden.[388]
Die Kernräume der **königlichen Aufenthalte** vom 10. bis zum 12. Jh. sind unbestritten, lediglich die Einteilung und Raumkontexte riefen unterschiedliche Auffassungen hervor.[389] Hermann hat sich die Mühe gemacht und die Königsaufenthalte von Heinrich I. (919) bis Heinrich VI. (1197) mittels Regesten, Urkundenbüchern und Itinerarstudien gezählt. Dabei kam er auf ca. 3.000 Nennungen, die als Basis seiner Grundkarte des **Königsitinerars** dienen, wobei er die Orte, die mindesten fünf Mal aufscheinen hervorhebt:

> „*Von insgesamt 450 Aufenthaltsorten sind das nur 82. Diese 82 Orte vereinigen aber allein ca. 2.400 der rund 3.000 Nennungen auf sich (80%). Sie repräsentieren also die ganz überwiegende Masse dessen, was von den königlichen Itineraren bekannt ist.*"[390]

Dabei zeigt sich eine Umkehrung des **Itinerarschwerpunkts** von Norden (Ottonen und frühe Salier) nach Süden (späte Salier und frühe Staufer), die Grundstruktur bleibt aber bestehen und lässt Gruppierungen und Häufungen in **sechs Kernräumen** erkennen: Harzumland, Niederrhein-Maas, Oberrhein, Rhein-Main, Main-Regnitz und Donau. Neben diesen „arealen Gruppen" hebt Hermann „einige Linien" hervor, die mit **bestimmten Flüssen** in Zusammenhang stehen: Rhein, Main, Donau, Fulda/Werra/Weser, Mosel und Ruhr/Lippe.

---

[386] Ebd. S. 16ff. Theodor MAYER, Das Königtum. Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis.
[387] Ingeborg SELTMANN, Heinrich VI., DIES. Zepter und Zügel (siehe Kapitel 2.2.2).
[388] Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich, S. 13ff. „Statistisch-kartographisch" stößt auch Hermann an seine Grenzen, etwa wenn er von 3.652 Regierungstagen des Supplinburgers Lothar III. aufgrund der Quellenlage nur 484 Tage (13,3%) im Itinerar festmachen kann. Ebd. S. 33.
[389] Ebd. S. 37ff. MAYER sah drei große Kernlandschaften um Rhein-Main, Harz und Regensburg (Theodor MAYER, Königtum S. 35ff.) während Müller-Mertens sechs Kernlandschaften herausgearbeitet hat und ein diffizileres Bild entwarf (Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis, S. 79ff.).
[390] Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich, S. 47. Orte, die öfter als 5-mal aufscheinen.

Diese Struktur des Itinerars führt also zum **Naturraum**, der bislang in der Forschung kaum berücksichtigt wurde, obwohl „Itinerarstukturen ohne naturräumlichen Hintergrund nicht verständlich sind.“[391] Erst durch das Relief und die **Flusssysteme** würde sich die Gliederung des Königsitinerars erklären, wobei die Zentralorte überwiegend in Mittelgebirgen und in den fruchtbaren Siedlungsräumen der **Lößböden** lagen. Ausnahmen wie das Moselgebiet boten sich als Weinland und Maifeld an. Über das Donaugebiet schreibt Hermann:

> „*Durch das Flußsystem an der Donau werden die Orte Ulm, Donauwörth, Neuburg, Regensburg und Passau (alle Donau) sowie Augsburg (Lech) und Freising (Isar) zusammengehalten. Dabei fällt die besondere Lage von Regensburg am Donauknie ins Auge (Donaubrücke 1135). An Altmühl und Rednitz (fossa Carolina!) sowie an der oberen Naab und oberen Donau tritt das Flußsystem eng an das des Rheins heran.*“[392]

Topografie, Gunsträume und Wasserstraßen prägten sowohl die **Aufenthaltsorte** als auch die **Reisewege**. „Waldgebiete sind demgegenüber von den Königsitineraren so gut wie nicht betroffen,“ wenngleich Orte in Ausbauregionen wie Kaiserslautern oder Nürnberg zu Zentren aufgestiegen sind.[393] Das **nördliche Flachland** war im Mittelalter relativ „verkehrsfeindlich“ und mit seinen Marschen und Mooren schwer zu bewirtschaften, für die **Alpen** gilt ähnliches unter anderen Vorzeichen, hier bildeten sich kleinere Siedlungskammern und Brückenköpfe, die den transeuropäischen Austausch und die mühsamen Passquerungen stützten.[394]
Neben den Kernräumen königlicher Aufenthalte spielt der **zentralörtliche Aspekt** eine Rolle, denn „der König wirkte von relativ wenigen 'Haupt'-Orten aus ins Land, die sich in den Kernräumen gruppierten.“ Die rund 1.500 Urkunden der Ottonen und frühen Salier entfallen auf ca. 280 Orte - mehr als die Hälfte ist nur einmal, 217 Orte (77%) weniger als fünfmal präsent; bleiben 63 Orte (23%), darunter 11 Orte, die über 30 Aufenthalte vereinen.[395]
Die Zielorte der Königsfahrten wechselten, die **Zielregionen** blieb hingegen stabil: wenn der König nach Aachen, Köln oder Lüttich zog, reiste er in den Niederrhein-Maas-Raum, fuhr er nach Frankfurt, Mainz, Speyer und Worms, agierte er im Rhein-Main-Gebiet. Ging es nach Würzburg, Bamberg oder Nürnberg, besuchte der König die Landschaft zwischen Main und Regnitz.[396] Mit der Integration des **Naturraums** hat Hermann die Itinerarstudien des Reise-

[391] Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich, S. 55ff. Zu den sechs Kernräumen königlicher Aufenthaltsnahme siehe S. 70 sowie Karte 9.
[392] Ebd. S. 57.
[393] Ebd. S. 65.
[394] Vgl. Ernst OEHLMANN, Alpenpässe im Mittelalter, Wolfgang HUSCHNER, Transalpine Kommunikation.
[395] Oliver HERMANN, Lothar III., S. 72f. „Diese Konzentration der Aufenthalte auf wenige Orte“ nahm nach der Flucht Heinrichs IV. ab 1056 weiter zu.
[396] Oliver HERMANN, Lothar III., S. 73. Neben kernlandschaftlichen (flächenhaften) Aspekten sind in den

königtums für das 10. bis 12. Jh. wesentlich präzisiert.[397] Dass sich die Kernlandschaften bei **Dynastiewechseln** umschichten können, zeigt die intensive Präsenz von Otto I. und den Ottonen im sächsisch-thüringischen Raum; die Flucht Heinrichs IV. aus Sachsen führte hingegen zu einer Verlagerung des Itinerars in die **südlicheren Reichsteile.**

Im Spätmittelalter treten neue „Reise- und Verharrungsaspekte“ hinzu, wobei der Dynastienwechsel hin zu den Habsburgern den **nö. Donauraum** ab 1276 plötzlich zu einer „Kernlandschaft“ machte, ähnliches widerfuhr Prag und Böhmen unter den Luxenburgern.[398] Neben der Präsenz können Itinerarstudien Prozesse der Residenzbildung und den Wandel von **Reise-** zu **Residenzherrschaft** zeigen. Lag um die Mitte des 14. Jh. „der Hof des Fürsten am ehesten noch auf dem Rücken der Reitpferde, Saumtiere und Wagen“, so zeichnet Lackner anhand des österr. Herzogshofes samt Itinerar den Wechsel hin zum Residieren.[399]



Abb. 36 - Ausstellungsorte der Merowinger auf Google Maps.

In Zukunft wird die **Digitalisierung** die Itinerarforschung verändern. Die digitale Plattform der *Monumenta Germaniae Historia* (dMGH) zeigt im Menü Geodaten ein Pilotprojekt, bei dem echte Merowinger-Urkunden mit einer Datenbankschnittstelle und **Google Maps** verbunden wurden.[400] Dabei entstand eine simple Itinerar-Karte, die einen Aktionsschwerpunkt in Nordfrankreich zeigt. Am häufigsten testierten die Merowinger in Paris (St. Denis) und Le Mans. Als zentralen Herrschaftsraum weist das **digitale Itinerar** den Raum zwischen Angers und Köln bzw. Calais und Strasbourg aus (Abb. 36). Der Einsatz und Vergleich elektronischer

---

Königsitinerare also „zentralörtliche“ (punkthafte) Aspekte unbedingt zu berücksichtigen.

[397] Oliver HERMANN, Lothar III., S. 58ff. Für Lothar III. macht HERMANN „in den 10 Regierungsjahren, die er nördlich der Alpen verbrachte, zwischen 24.000 km und 28.000 km“ geltend womit sich bei einem recht hohen Durchschnitt von 20 km/Tag eine reine Reisezeit von etwa 3-4 Jahren ergebe. DERS. S. 71.

[398] Vgl. Ellen WIDDER, Itinerar und Politik. Ivan HLAVACEK, Die Aufenthalte Rudolfs I., In: Egon BOSHOF/ Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 79f.

[399] Wilhelm JANSSEN, Fürstenhof, In: RhVjbll 39 (1970), S. 225. Christian LACKNER, Hof und Herrschaft.

[400] Pilotprojekt - die digitale MGH-Plattform: www.mgh.de/dmgh/geo/demo/merowinger/ (31.03.2017).

Datensätze wird neue Erkenntnisse bringen und eröffnet Itinerarforschern und Historikern Zugänge, wie sie Joachim Laczny in seiner Arbeit zu Friedrich III. zugute kamen (siehe unten).[401] Von den **Karolingern** haben sich im Gegensatz zu den Merowingern deutlich mehr Quellen erhalten; ihre Herrschaft griff weiter nach Osten aus. Itinerare der „klassischen Reisekönige", der Ottonen, Salier und Staufer blieben vom 10. bis 12. Jh. trotz individueller Ausprägungen überraschend kontinuierlich. Im Spätmittelalter kam es zu einer **Präsenzverlagerung** Richtung Südosten des Reichs (Nö./Wien unter den Habsburgern, Prag/Böhmen unter den Luxenburgern, München/Bayern unter den Wittelsbachern).

Abschließend soll auf das Itinerar Kaiser **Friedrichs III.** in Kombination mit einer modernen Itinerarmethode eingegangen werden. Die Möglichkeit, Datensätze mit *google maps* zu verknüpfen oder sie in andere Kartensoftware einzuspeisen ist ein Beispiel für ein **Historical Geographic Information System** (*HisGIS*), auf das Joachim Laczny in seiner Itinerararbeit über Friedrich III. zurückgegriffen hat. Die Digitalisierung von Quelleneditionen wie der Regesta Imperii (*RI-Online*) bildete dabei die Grundlage für eine „rechnergestützte Erstellung des Itinerars." Mittels fast 18.000 digitalisierter Urkunden ließ sich so das **Reiseverhalten** Friedrichs III. in Form von Grafiken und Animationen visualisieren.[402]
Friedrichs Ruf als „Erzschlafmütze des Heiligen Römischen Reichs," dessen **Aktionsradius** nur „von Wiener Neustadt bis an die mittlere Mur und von Wien bis Linz" reiche, ist zwar überholt,[403] aber erst die interdisziplinäre Forschung rückt seine Mobilität und Herrschaftspraxis in ein neues, quellengestütztes Licht. Demnach legte Friedrich III. in seiner langen Amtszeit (1440-1492) mindestens 33.826 km zurück, wobei sich im Itinerar intensive **Bewegungsphasen** mit teils jahrelanger absoluter **Immobilität** wie bei kaum einem anderen Herrscher abwechselten.[404] Der statistische Durchschnitt von 632 km pro Jahr und 12 km pro Woche ist wenig aussagekräftig und Ortswechsel von mehr als 30 km Luftlinie innerhalb eines Tages bleiben im Itinerar von Friedrich III. die Ausnahme.
Während bei der **Itinerar-Erstellung** der frühen röm.-dt. Könige die karge Quellenlage das Hauptproblem ist und für große Lücken sorgt, wird im Spätmittelalter die enorme Urkundenmenge zur Herausforderung einer Itinerar-Erstellung. Friedrich III. dürfte geschätzte 40.000

[401] Joachim LACZNY hat in seiner Magisterarbeit ein virtuelles Itinerar Friedrichs III. in Form von sechs Videoanimationen erstellt, die im Internet abrufbar sind: http://www.friedrichiii.his-gis.net (23.03.2017).
[402] Joachim LACZNY, Friedrich III. auf Reisen, In: DERS./Jürgen SARNOVSKY (Hrsg.), Perzeption und Rezeption, S. 37. Interaktive Karten und Videos: http://www.friedrichiii.his-gis.net/index.htm (23.03.2017).
[403] Alphons LHOTSKY, Kaiser Friedrich III., In: Austellung Friedrich III, S. 16. Heinrich KOLLER, Aspekte der Politik, In: ÖGL 29 (1985), S. 148.
[404] Joachim LACZNY, Friedrich III. auf Reisen, In: DERS./Jürgen SARNOWSKY(Hrsg.), Perzeption und Rezeption, S. 54 und 61. Die weiteste Strecke legte Friedrich 1442 bei seiner Krönungsreise und dem Umritt zurück, während in anderen Jahren z.b. 1463-1465, 1481/1482 und 1490-1493 kein Ortswechsel stattfand.

Urkunden hinterlassen haben, weniger als die Hälfte gilt als digitalisiert. Laczny errechnete, dass von 19.449 Tagen der Regierung Friedrichs nur 3.350 Tage (ca. 17 Prozent) in Raum und Zeit verortbar sind und über 80 Prozent offen sind.[405] Ein **vollständiges Itinerar**, sprich die lückenlose Darstellung aller Aufenthaltsorte im Idealfall samt Reisewegen und einzelner Aufenthaltsdauer bleibt selbst im Spätmittelalter nur Wunschdenken.

Letztlich ist auch die Zuordnung von **Reise-** und **Residenzherrschaft** zu relativieren. Ab dem Spätmittelalter nehmen einzelne Residenzen den Status eines Zentralortes ein und werden zu „Regierungssitzen", doch selbst beim zentralistisch agierenden Friedrich III. teilte sich die Präsenz auf vier Städte auf, Wr. Neustadt (27%), Graz (16%), Wien (15%) und Linz (8%).[406] Reisen als Teil der Herrschaftsausübung hat sich bis ins 21. Jh. erhalten und verlangt von Präsidenten, Regierungschefs und Delegationen trotz aller Hauptstädte und Zentralsitze noch immer ein **hohes Maß an Mobilität**.[407] Gewissermaßen ist die Staatslimousine und die Air Force One des US-Präsidenten die moderne Entsprechung des Herrschersattels, in welchem die röm.-dt. Könige ihr „hohes Gewerbe" bei jeder Witterung zunächst im Umherreiten, später verstärkt in Form des Hof haltens und Residierens ausgeübt haben.

Letztlich liegt die Bedeutung der **Itinerarforschung** in der Rekonstruktion der königlichen Präsenz und seiner räumlichen Wirkung, die dem mittelalterlichen Verfassungszustand des Umherziehens geschuldet ist.[408] Itinerarstudien dienen als Hilfsmittel um Kontexte aufzuzeigen und Erkenntnisse zu Teilbereichen wie Altstraßen, Residenzenforschung oder Reisegeschwindigkeiten (siehe 3.1) zu gewinnen. Zu den **Schwächen** der Itinerarstudien zählen Raum- und Zeitlücken mangels Quellen, die teils praktizierte lineare Verbindung einzelner Orte und der bislang viel zu vernachlässigte Aspekt der Naturraumkontexte.

Neben den Itinerarstudien gibt es eine Reihe weiterer Wegmarker und Quellen, die Einblicke in den **Mobilitätsalltag der Könige** geben. Im folgenden Kapitel „Könige der Straße" (*regis itinera*) habe ich sieben Herrscher des Fränkischen, Deutschen sowie des Heiligen Römischen Reiches aus unterschiedlichen Dynastien ausgewählt, die einen Querschnitt der **mobilen Regentschaft** vom 8. bis 15. Jh. vermitteln. Beginnen möchte ich mit Karl dem Großen aus dem Geschlecht der Karolinger, um mit Otto dem Großen (Ottonen), Heinrich IV. (Salier), Friedrich I. (Staufer), Rudolf I. (Habsburger) und Karl IV. (Luxemburger) fortzusetzen, um am Ende auf den wechselhaften **Mobilitätscharakter** Friedrichs III. zu kommen.

---

[405] Joachim LACZNY, Friedrich III. auf Reisen, In: DERS./Jürgen SARNOWSKY(Hrsg.), Perzeption und Rezeption, S. 53. Dabei ist dieser Wert einer der höchsten, die für einen mittelalterlichen Herrscher vorliegen.
[406] Ebd. S. 59. Diese vier Orte repräsentieren zwei Drittel aller Ausstellungsorte Friedrichs III.
[407] Dass die Reiseintensität eines hohen Amtes auch vom Amtsinhaber abhängig ist zeigt Papst Johannes Paul II., der es auf über 100 Auslandsreisen brachte, soviele wie alle seine Papst-Vorgänger zusammen nicht.
[408] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 16.

2.2.2 Könige der Straße - *regis itinera*

„Seit seiner Regierungsübernahme im Jahr 768 war Karl mehr als 20 Jahre lang rastlos unterwegs. Ein Feldzug hatte sich an den anderen gereiht (...). Oft hatten sich die Ereignisse überschlagen und Karl hatte sich gezwungen gesehen, von Italien nach Sachsen, von Sachsen nach Spanien, vom Niederrhein nach Bayern zu eilen.“[409]

Norbert Ohler schätzt, dass Karl der Große während seiner fast 45 jährigen Herrschaftszeit mehr als **40.000 Kilometer** zurückgelegt hat.[410] Karl könnte also genauso gut den Beinamen „der Weitgereiste“ tragen, seine Regentschaft lässt sich unter dem Begriff *expeditionem fecit* auf den Punkt bringen. Sein großer **Bewegungsradius** erstreckte sich vom Atlantik bis nach Pannonien, von Norddeutschland bis ans Mittelmeer. Gerade in der ersten Hälfte seiner Regentschaft war Karl mit Ausnahme des Winters ständig „on the road“, wobei sein **Reiseschwerpunkt** zwischen Seine und Rhein lag.[411] Im Vergleich zu den merowingischen Itineraren verlagerten sich die karolingischen Aktivitäten mehr Richtung Osten.

Karl hielt sich mit Vorliebe im strategisch günstig gelegenen **Worms** auf. Erst als die dortige Pfalz abbrannte rückte **Aachen** in den Mittelpunkt. Karl ließ Aachen zu einer großartigen Pfalzanlage ausbauen, die schließlich zu dem Zentralort der Karolingerzeit heranwuchs.[412] Einhard schildert Karls Figur als *robusto, statura eminenti*; er soll imposant und würdevoll gewirkt habe, egal ob er saß, stand oder ritt. Die Zeitgenossen seien beeindruckt gewesen, wenn der Kaiser auf seinem **Pferd** durchs Land zog. Auf den Reisen nahm Karl wenn möglich seine Kinder mit; auch Frauen, Händler und Handwerker folgten dem Tross.[413]



Abb. 37 - Karl im Kriegswagen und seine Reiterstatue im Pariser Louvre.

[409] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 47.
[410] Norbert OHLER, Mittelalterliche Reisende, In: Reisen und Wallfahren im Hohen Mittelalter, S. 13. DERS., Reisen im Mittelalter, S. 235. OHLER vergleicht Karls Bewegungsradius mit jenem Sultan Baibars von Ägypten, der in achtunddreißig Feldzügen und etlichen Reisen ca. 40.000 km zurückgelegt haben soll.
[411] Ebd. Eine Biografie bietet u.a. Wilfried HARTMANN, Karl der Große und Johannes FRIED, Karl der Große.
[412] Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen, S. 72 ff. In den Jahren 796 bis 804 hat Karl mit Ausnahme des Sachsenzuges 797 und der Kaiserkrönung 800 Weihnachten und Winter stets in *in Aquis palatio* verbracht.
[413] EINHARD, Vita Karoli Magni, In: MGH SS rer. Germ., S. 23ff. Cap. 19 und Cap. 22.

Am Beginn der *Vita Karoli Magni* mokiert sich Einhard über die Reisegewohnheiten des letzten Merowinger-Königs Childerich, der im **Ochsenkarren** durchs Land fuhr:

> *„Wenn der König eine weite Reise machen musste, wurde er von einem Knecht nach Bauernart in einem Wagen gefahren, den ein Ochsengespann zog. So fuhr er zum Palast, so auch zu den öffentlichen Volksversammlungen, die zweimal im Jahre (...) abgehalten wurden, und so pflegte er wieder nach Hause zurückzukehren."*[414]

Für Einhard und seine Zeitgenossen war das **Reiten** hoch zu Ross zum Symbol der Herrschaftsausübung geworden. Obwohl Einhard den Ochsenkarren (*carpentum*) als Kuriosität schildert, war diese **Form der Fortbewegung** in der Spätantike noch en vogue. Ammianus Marcellinus berichtet über Kaiser Constantius II., dass er 357 n. Chr. auf einem *carpentum* in Rom eingezogen sei.[415] Nach Cassiodor reisten römische Präfekten und *vicarii* bis ins 6. Jh. in Ochsenkarren durchs Ostgotenreich; auch Jordanes erwähnt an mehreren Stellen seiner „Romana" *carpenti*.[416] Umstritten ist, ob der **Karren** der Merowinger auf heidnische Kultwagen zurückgeht, mit ihrem Sakral-Königtum zu tun hat oder ein Relikt der Spätantike ist. Einhard bringt den **Ochsenwagen** nur mit König Childerich in Verbindung.[417] Der Ochsenwagen könnte auf eine Zeit zurückgehen, als man Ochsen als heilige Tiere verehrte.[418] Bischof Ulrich von Augsburg reiste noch im 10. Jh. in einem **Herrenwagen** mit Ochsenvorspann;[419] Ochsen konnten im Matsch steckende Wagen besser ziehen als Pferde.

Generell befanden sich die frühmittelalterlichen Straßen in einem schlechten Zustand. Als der Merowinger-König Childebert zur **Reichsversammlung** in Verdun aufrief, wären viele lieber zuhause geblieben: tagelang schüttete es, das Land versank im Schlamm, Flüsse traten über die Ufer. Zudem war „die Kälte unerträglich und die Wege in Schmutz aufgelöst", wie Gregor von Tours berichtet, doch dem königlichen Befehl galt es zu folgen.[420]

Auch Karl der Große war, wie die anderen Herrscher des Mittelalters, schlechten **Straßenverhältnisse** und der Natur ausgesetzt. In der Regel ritt er zu Pferd durch die Länder, gelegentlich benutzte Karl die **Wasserwege** und ließ sich per Schiff talwärts fahren. Bei

---

[414] Ebd. Cap. 1. Zitiert nach Hans-Ulrich STOLDT, In: Spiegel Geschichte 6 (2012), S. 39. Während der Abwesenheit des Königs lagen die Reichsgeschäfte und die Verwaltung in der Hand des Hausmeiers.
[415] Ammianus MARCELLINUS, Res Gestae 16, Cap. 10.
[416] CASSIODORI, Senatoris Variae, In: MGH Auct. ant. 12, Cap. 4 und 15. IORDANIS, Romana et Getica, In: MGH Auct. ant. 5/1, Cap. 103, 159 *carpenta Gallorum*, 301 *carpentum Diocletiani* und 356 *super carpentum*.
[417] Alexander C. MURRAY, *Post vocantur Merohingii*, In: DERS (Hrsg.) After Rome's Fall, S. 129ff.
[418] Jacob GRIMM, Deutsche Rechtsalterthümer I, S. 364ff.
[419] Gerhard von AUGSBURG, MGH SS 4, Vita Sancti Oudalrici, Cap. 5. *„Sedebat itaque in solio super carpentum composito de humerulis plaustri in ferro pendente (...)."*
[420] Gregor von TOURS, Zehn Bücher Geschichten, Buch 10, In: Rudolf BUCHNER (Hrsg.), Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters 3, S. 375.

günstiger Strömung waren so Tagesleistungen von über 100 km möglich.[421] Die **Flüsse** waren Verkehrswege und Hindernisse zugleich. Flussabwärts kam man mit Booten rasch voran, beim **Durchfurten** wurden die Wasserwege zum Hindernis. Wie der Fuhrpark für das Queren der Flüsse sein sollte, schildert eine Bestimmung der Capitulare de villis:

> *„Unser Fuhrwerk, das für den Krieg bestimmt ist, soll aus gut gebauten Kriegskarren bestehen. Die Wagendächer sind gehörig mit Häuten zu beziehen und so zu vernähen, dass die Karren notfalls auch voll beladen Flüsse durchqueren können, ohne dass Wasser eindringen kann, und unser Eigentum, unversehrt herüberkommt."*[422]

Die **Kriegswagen** (Abb. 37) werden als *basternae* bezeichnet und sollten mit Schildern, Lanzen, Köchern und Bogen ausgestattet sein; jeder Wagen sollte 12 Scheffel Mehl als Proviant mitführen, ebenso jede Weinfuhre. Da es beim **Wein-Transport** Probleme gab, waren lederne Weinschläuchen (*buttes ex coriis*) verboten. Die Weinsendungen ins Feldlager und in die Pfalzen sollten in stabilen, mit Eisenringen beschlagenen Fässern (*bonos barriclos ferro ligatos*) erfolgen.[423] Mehrere Kapitulare der Landgüterverordnung widmen sich der **Pferdezucht** und der Logistik der Verpflegung am karolingischen Hof. Kap. 26 legt das Gebiet eines Aufsehers mit jener Größe fest, die ein Aufseher an einem Tag selbst abschreiten könne. Kap. 27 beschäftigt sich mit **Unterbringung** und Verpflegung königlicher Boten, deren Reisepferde (*de parveridis*) vom jeweiligen Grafen zu stellen seien.[424]
Während Kap. 41 über die Instandhaltung von Gebäuden, Ställen (*stabulae*), Küchen und Kellern spricht, fehlt ein diesbezügliches Kapitular für Straßenarbeiten. Vor größeren Reisen schickte Karl **Späh**- und **Instandsetzungstrupps** voraus, etwa beim Sachsenfeldzug 785, als er dem Heer „die Wege reinigen" und „die Wege bereiten ließ".[425] Dank Notker von St. Gallen haben wir Kenntnis über die Art dieser Reparaturen (siehe unten).
Derartige Ausbesserungen fanden vorwiegend im Zuge von Kriegszügen statt und Karls Reiseweg war häufig ein **Kriegsweg**. Kaum ein Jahr seiner Herrschaft sei ohne *expeditiones* vergangen.[426] Neben Zügen über die Alpen nach Rom, wo Karl am Weihnachtstag des Jahres

---

[421] Dieter HÄGERMANN, Karl der Große und die Schiffahrt, In: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege, S. 11-21.
[422] Heinz BRANDSCH (Hrsg.), Landgüterverordnung - *Capitulare de villis*, S. 84f., Cap. 64. *Ut carra nostra quae in hostem pergunt basternae bene factae sint,(...)*. Vgl. Hildegard ADAM, Zollwesen im Fränkischen Reich, S. 80.
[423] Ebd. Cap. 68.
[424] Ebd. Zu den Pferden siehe: Cap. 13-15 und 50, das sich mit der Führung des Hofgestütes auseinander setzt. Zur Hoflogistik siehe Cap. 24, 26-27 sowie 30.
[425] Zitiert nach Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 33. *Annales Regni Francorum* a. 785, MGH SS rer. Germ. 6, S. 68. *„ (...) munita* (= gebahnte Wege) *intervenit et vias mundavit.*
[426] EINHARD, Vita Karoli, Cap. 13. *in Pannoniam (...) expeditionem fecit*; Cap. 34. *in Saxoniam expeditionem*.

800 zum Kaiser gekrönt wurde, eilte Karl mit Kavallerie, **Fußvolk** und **Tross** immer wieder quer durch **Europa**. Er kämpfte in Aquitanien, gegen Langobarden und Omayyaden, rang die Sachsen in zähen Kriegen nieder, setzte Tassilo III. in Bayern ab, stritt mit den Dänen im Norden und eroberte schließlich das Awarenland im Südosten (siehe 2.2.3).[427]
Die Kavallerie gewann unter den Karolingern stark an Bedeutung. Einen visuellen Eindruck der **fränkischen Reiterei** überliefern der Reiterstein von Hornhausen und Miniatur-Malereien wie jene des Stuttgarter Psalters (Abb. 22). Der Wandel hin zu einer Reiterarmee führte zur Verschiebung der **Vollversammlung** vom März auf den Mai. Traf man sich zunächst nach den Winterfrösten, bevor die Feldarbeit begann, so verschob sich die Zusammenkunft auf den Mai, um den erhöhten Futterbedarf der Pferde zu stillen.[428] Außerdem waren die aufgetauten Wege im März oft schlammig, während im Mai, so es nicht regnete, die Straßenverhältnisse besser waren. Nicht nur die Pferde, auch Bewaffnung und **Ausrüstung der Reiter** waren teuer und schwer, sodass jeder Krieger ein Reittier und ein Lasttier benötigte. Man mag sich den finanziellen und logistischen Aufwand vor Augen führen, wenn Einhard sagt:

> *„Mit Ausnahme des Sachsenkrieges war der nun folgende Kampf gegen die Awaren oder Hunnen wohl der größte Krieg, den Karl jemals führte. Er begann ihn auch mit mehr Eifer als alle anderen und verwendete eine viel bessere Ausrüstung.“*[429]

Karl schickte 791 und 796 große **Heerzüge** von rund 1.000 Reitern und 10.000 Fußsoldaten donauabwärts. Es war eines der größten Heere, die Karl je aufgeboten hat, doch das behäbige Heer errang keinen nachhaltigen Sieg gegen die mobilen Awaren (siehe 2.1.1).[430]
Karls Reisewege ergeben eine gesamte **Erdumrundung** entlang des Äquators. Der Schwerpunkt seines Itinerars lag im Maas- und Rheingebiet, wo Worms, Aachen und Herstal als Zentralräume hervortreten. Die Sachsenkriege führten Karl in den Nordosten des Reiches.[431]
Neben den Kriegszügen pflegte Karl diplomatische Kontakte zu den Fürstenhöfen in Spanien, Byzanz und Bagdad. Er versuchte die Infrastruktur seines Großreiches zu verbessern und ließ **Königsboten** (*missi*), deren Unterbringung geregelt war, Erlasse durchs Land tragen. Kapitularien drohten Straßenräubern, stellten Reisende unter Schutz und regelten Zölle. Einen Überblick über das **Zollwesen** im Fränkischen Reich bietet Adam (siehe 3.2.1).[432]

---

[427] Josef FLECKENSTEIN, Karl der Großen, In: Lex. MA V, Sp. 956ff.
[428] Karl BRUNNER, Leopold der Heilige, S. 16. Pippin der Jüngere verschob die Versammlung der Franken erstmals auf den Mai; *Parc du Champs de Mars* in Paris oder „Münstermaifeld“ in Deutschland erinnern daran.
[429] EINHARD, Vita Karoli Magni, Cap. 13.
[430] Walter POHL (Hrsg.), Die Awarenkriege Karls des Großen, S. 5ff.
[431] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 22. Siehe auch: Adolf GAUERT, Das Itinerar Karls des Großen, In: Wolfgang BRAUNFELS (Hrsg.), Karl der Große, S. 14-18.
[432] Hildegard ADAM, Zollwesen im Fränkischen Reich. ADAM listet über vierzig verschiedene Zolltermini auf

Kurz seien noch Karls **visionäre Projekte** im Bereich der Verkehrstechnik erwähnt. Allen voran ist dabei die Rheinbrücke bei Mainz (siehe 3.1.1) und der Karlsgraben (*Fossa Carolina)* zu nennen.[433] Die **Rheinbrücke** brannte kurz nach ihrer Errichtung ab, dennoch knüpft sie an die imposanten Brückenbauten der Römer an. Karl der Große hatte bei Mainz eine

> *„hölzerne Brücke über den Rhein schlagen lassen, die zehn Jahre schwerste Arbeit gekostet hatte und so geschickt gebaut war, daß es schien, als müsste sie ewig stehen.“*[434]

Ein Jahr vor Karls Tod äscherte ein Feuer die fünfhundert Fuß lange Brücke im Mai 813 ein; zum geplanten Wiederaufbau in Stein sollte es nicht kommen. Einhard deutet diesen Brand ebenso wie andere Ereignisse und einen Sturz Karls vom Pferd als böse Vorzeichen.[435]
Spektakulär war der Versuch, einen **Rhein-Donau-Kanal** zu bauen. An der schmalsten Stelle sollten die beiden europäischen Zentralfluss-Systeme durch Altmühl und Rednitz verbunden werden.[436] Das Projekt ging als *Fossa Carolina* (Karlsgraben) in die Forschung ein. Die Reichsannalen erwähnen den Aufenthalt des Kaisers an der Baustelle, als Karl das Werk mit einer großen Truppe selbst begonnen habe. Dauerregen und Probleme beim Aufschütten im sumpfigen Gelände führten jedoch zum baldigen Abbruch des Bauvorhabens.[437]
Es sollte 1.200 Jahre dauern, bis der Rhein-Main-Donau Kanal in Betrieb ging. Dennoch ist der Versuchskanal eines der bedeutendsten technischen Kulturdenkmäler des Frühmittelalters.
Kurz gelang es den Karolingern die **Straßen** nach dem Niedergang der Spätantike wiederzubeleben; nach ihnen „verlor die öffentliche Gewalt die Straßen aus dem Visier.“[438] Dies gilt besonders für die Ottonen, wobei eine Veränderung im **Winter-Itinerar** auffällt:

> *„Mit den ottonischen Herrschern begann jener lebenslange, nie endende, kräftezehrende Umritt des Königs durch sein Herrschaftsgebiet, jene Ruhelosigkeit ohne Ende, die bis in die späte Stauferzeit den Alltag der Könige bestimmen sollte. Selbst im Winter war man unterwegs – das hatten die Karolinger stets vermieden.“*[439]

Mit der Wahl von Aachen als Krönungsort knüpfte **Otto der Große** bewusst an fränkische Traditionen an. Die erste Hälfte der Regentschaft Otto I. war von Aufständen und Fehden im

---

(S. 32ff.) und geht ausführlich auf die Situation von Handel, Verkehr und Reisen im 9. Jh. ein (S. 67ff.).
[433] Robert KOCH, Fossa Carolina. In: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.): Häfen, Schiffe, Wasserwege, S. 54–70. Siehe auch: EINHARD, Vita Karoli Magni, Kap. 17. Karl baute die Flotte aus und erneuerte das Botenwesens.
[434] EINHARD, Vita Karoli Magni, Kap. 32.
[435] Ebd.
[436] Walter SAGE, Fossa Carolina, In: Lex. MA IV, Sp. 671.
[437] EINHARD, Reichsannalen zum Jahr 793.
[438] Thomas SZABO, Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, In: Società, istituzioni, spiritualità, S. 913ff.
[439] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 82.

Reich geprägt; in dieser kritischen Phase baute Otto die **Reichskirche** als Stütze seiner Herrschaft auf und schuf die Voraussetzungen für den Reichs- und Königsdienst (*Servitium regis*).[440] Zu den Verpflichtungen der Bistümer und Klöster gehörte die **Einquartierung** und **Versorgung** des reisenden Königs samt Gefolge, der Besuch kirchlicher Würdenträger bei den Hoftagen sowie die Pflicht der Kirche zur Leistung von **Heerfolge** im Kriegsfall.[441]
Die *Narratio clericorum Remensium* bezeichnet die Herrschaftspraxis der umherziehenden Könige als *veniens per imperialia palatia,* und in den *Annales Bertiniani* ist von *per curtes regias* die Rede.[442] Wipo betitelt den **Königsumritt** in der *Gesta Chuonradi II.* als *iter regis per regna* (siehe unten) - heute spricht man häufig von **Reisekönigtum**.[443] Während sich Karl der Große noch erlaubte, im Winter eine Pause einzulegen, waren Ottonen, Salier und Staufer fast das ganze Jahr über unterwegs. Günther Binding meint zur Präsenz der Könige:

> *„Die Ausdehnung des Reiches, primitive Verkehrsmittel und unzureichende Nachrichtenübermittlung, aber auch die Anschauungen der Zeit, die dem Königtum magisch-sakrale, nur durch persönliche Anwesenheit wirksam werdende Kräfte zuschrieb, machten es den fränkisch-deutschen Königen unmöglich, von einer zentralen, festen Residenz aus zu regieren. (...) Der Herrscher reiste also mit einem großen Gefolge ständig im Reich umher, er übte sein ‚hohes Gewerbe' im Umherziehen aus."*[444]

Die umherziehenden Könige benötigten Unterkünfte, die sie neben den Klöstern der Reichskirche und aufstrebenden Städten auch in Königshöfen (*curtis regiae*) und **Pfalzen** fanden. Der Begriff Pfalz leitet sich vom **Palatin** in Rom ab, auf dem seit Augustus die römischen Kaiser residierten. *Palatium* entwickelte sich zu einer allgemeinen Bezeichnung für Herrschaftszentren und ging als Synonym für prachtvolle **Residenzen** in viele Sprachen ein: ital. *palazzo*, span. *palacio*, franz. *palais*, engl. *palace*.[445] Der Wohntrakt der Burgen heißt Palas und leitet sich ebenso vom Palatin ab, wie das Wort Palast und Pfalz.[446] Pfalzen prägten die mobile Herrschaft der fränkisch-deutschen Könige; die Pfalzforschung unterscheidet **karolingisch-ottonische Pfalzen** (765-1025) wie Aachen, Ingelheim und Frankfurt von **salisch-staufischen Pfalzen** (1025-1240) wie Goslar, Nürnberg und Gelnhausen.[447]

---

[440] Tilman STRUVE, Otto I., In: Lex. MA VI, Sp. 1565.
[441] Vgl. Carlrichard BRÜHL, Fodrum, gistum, servitium regis. Wolfgang METZ, Das Servitium regis.
[442] *Narratio clericorum Remensium,* In: MGH Concilia 2/2, S. 807. *Annales Bertiniani* zu 868, In: FSGA 6/2, S. 182. Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen, S. 27.
[443] Hans Conrad PEYER, Das Reisekönigtum des Mittelalters. In: VSWG 51 (1964), S. 1-21.
[444] Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen, S. 27.
[445] Ebd., S. 21ff. „Die Residenz des *princeps* wird *palatium* genannt (...) weil Augustus auf dem palatium wohnte und dort sein militärisches Hauptquartier hatte." http://de.wikipedia.org/wiki/Palast (05.05.2017).
[446] Thomas ZOTZ, Pfalz, Palast, In: Lex. MA VI, Sp. 1997.
[447] Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen, S. 5f. Sie auch: Caspar EHLERS (Hrsg.), Orte der Herrschaft.

Thomas Zotz charakterisiert den Standort der karolingischen bis frühsalischen **Pfalzen** als Bauten in „Streulage auf einer umwehrten großen Fläche“ während die spätsalischen und staufischen Pfalzen „kleinere Anlagen mit einer der Ringmauer angelehnten Randbebauung“ seien.[448] Manche Pfalzorte dienten bestimmten Verwendungszwecken: so gab es **Winter-** und **Festtagspfalzen**, die der König zu Ostern, Pfingsten oder Weihnachten aufsuchte. Diese Orte besaßen eminente politische Bedeutung und strahlten königliche Macht aus.[449]
Wie wichtig der **Aufenthaltsort** der hohen Feste für die Zeitgenossen war, zeigen Lamperts Annalen, die den Jahresbericht der Zeit Heinrich III. und IV. meist mit dem Ort beginnen, an dem der Kaiser Weihnachten verbrachte und danach die Ereignisgeschichte schildern. Eine überragende Rolle kam dabei Goslar als **Weihnachtspfalz** zu; ein Eintrag sei exemplarisch hervorgehoben: „1069 Der König feierte Weihnachten in Goslar, Ostern in Quedlinburg und Pfingsten in Mainz; nach Pfingsten hielt er in Worms einen Fürstentag ab.“[450]
Neben dem Kirchenbau beeinflussten gerade die deutschen Königspfalzen die hochmittelalterliche **Architektur** von Burgen und Bürgerhäusern.[451] Nach den Staufern nimmt die Bedeutung der „Pfalzherrschaft“ ab. Im Spätmittelalter machten die Könige ihren jeweiligen Fürstensitz zu ihrer **Residenzstadt**: bei den Luxemburgern (Karl IV.) nahm Prag, bei den Wittelsbachern München und bei den Habsburgern Wien diese Rolle ein.

Als **Otto I.** im Jahr 936 König wurde, hatte er mit inneren und äußeren Querelen zu kämpfen: Adelsaufstände, Familienstreitereien und die Ungarngefahr galt es zu bestehen. Mit der verheerenden Niederlage eines bayerischen Heeres in der **Schlacht von Preßburg** 907 fiel der nö. Donauraum unter die Kontrolle der Ungarn.[452] Daran vermochte auch der Sieg von Ottos Vater Heinrich I. in der Schlacht bei Riade 933 nichts zu ändern. Widukind von Corvey berichtet, dass die **Ungarn** ihre zerstreuten Truppen durch Feuer- und Rauchzeichen zusammengerufen hätten und beim Anblick **gepanzerter Reiter** flüchteten. Der König sandte

> *“eine Truppe Thüringer mit nur wenigen Reitern, damit jene die leicht bewaffneten verfolgen und bis ans Heer heranlockten. Und so geschah es, aber nichtsdestoweniger flohen sie, sobald sie das bewaffnete Kriegsvolk erblickten, so daß auf acht Meilen Weges kaum einige wenige getötet oder gefangen genommen wurden; (...).”*[453]

[448] Thomas ZOTZ, Pfalz, Palast, In: Lex. MA VI, Sp. 1997.
[449] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 96.
[450] Lampert von HERSFELD, Annalen, Zitiert nach Adolf SCHMIDT, In: FSGA 33, S. 45ff. und S. 115.
[451] Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen, S.7.
[452] Vgl. Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907.
[453] Zitiert nach Wilhelm WATTENBACH, Widukind von CORVEY, Taten der Sachsen, 1. Buch, Kap. 38. Vgl. Albert BAUER/Reinhold RAU (Hrsg.), Sachsengeschichte des Widukind, In: FSGA 8.



Abb. 38 - Ungarnkriege und Sieg Otto I. in der Lechfeldschlacht, Sächsischen Weltchronik um 1270.

Die Ungarn waren **hervorragende Reiter**, die riesige Distanzen in kurzer Zeit zurücklegen konnten (siehe 2.1.1). Ihre leichten und wendigen Reiter versuchten **offene Feldschlachten** zu vermeiden und blieben ein unangenehmer Gegner für die schwere Kavallerie der Franken und Ottonen. Die Sächsische Weltchronik entstand um 1270 und zeichnet retrospektiv ein stilisiertes Bild der **Ungarnkriege**. Abb. 38 zeigt links Heinrich I. in der Schlacht bei Riade; rechts schlägt Otto I. die realitätsfern dargestellten Ungarn am Lechfeld in die Flucht.[454] Erst der Sieg Ottos auf dem **Lechfeld** 955 bannte die Ungarngefahr und öffnete die Einflussnahme des Reichs auf den nö. Donauraum.[455] Otto II. legte mit der Verleihung des Ostlandes an die Babenberger 976 den Grundstein für neue Siedlungsimpulse (siehe 2.1.3).

Knopp schätzt, dass der „**Reisekönig**" Otto der Große mehr als 180 Tage im Jahr mit seinem Gefolge durchs Reich gezogen sei. Kam der König in ein neues Gebiet, so sei die Verpflegung des Hofes letztlich an den Bauern hängen geblieben. Davon habe sich der Spruch abgeleitet: "Gott segne den König, aber er möge nie wieder kommen".[456]

Als **Königsgastung** bezeichnet die Mediävistik den Anspruch des Königs auf Beherbergung und Verköstigung „für sich und sein Gefolge durch Adel und Kirche". Brühl betont, dass solche Vorrechte aus allen Kulturkreisen bekannt sind und kein Spezifikum des germanischen oder römischen Rechtskreises darstellen. Seit fränkischer Zeit seien neben **Reichsgütern** auch Bistümer und Abteien verstärkt zu Leistungen verpflichtet gewesen; diese Entwicklung setzte sich unter den Ottonen fort, erfuhr unter den Salier im 11. Jh. ihren Höhepunkt und spielte im Spätmittelalter kaum mehr eine Rolle.[457] Mit dem Übergang der Krone an die sächsischen Herzöge verlagerte sich die Reisetätigkeit des Königs in den **Osten des Reichs**.

---

[454] Hubert HERKOMMER (Hrsg.), Sächsischen Weltchronik, fol. 85v und 87v.

[455] Salzburger Annalen zu 955, In: MGH SS 30/2, S. 743. *Otto rex iterum venit in Radesponam ... Ungarorum maximus exercitus occisus est in Baiowaria iuxta flumen Lemannum.*

[456] Guido KNOPP (Redaktion), Otto und das Reich, 43 Min., Dt. 2008. Das Hof-Gefolge dürfte einige hundert, höchstens an die 1.000 Personen umfasst haben. Ingeborg SELTMAN, Zepter und Zügel, S. 88. Von etwa 200 Mann geht Norbert OEHLER aus, Das Itinerar des Königs, S. 30ff. Das Gefolge benötigte erhebliche „Natural- und Dienstleistungen". Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 108.

[457] Carlrichard BRÜHL, Gastung, In: Lex. MA IV, Sp. 1137f. Adelheid KRAH, Fodrum, HRG I, Sp. 1608ff.

Das Itinerar Otto I. weist vor allem **Ostsachsen** und **Nordthüringen** als königliche Zentrallandschaften aus; hier hielten sich Otto und seine Nachfolger öfter auf als anderswo.[458] Otto der Große ließ in **Magdeburg** eine Pfalz erbauen und steuerte von Magdeburg aus seine „Ostpolitik" – im Dom der Stadt liegt Otto begraben und der steinerne Reiter am Hauptplatz könnte „den Großen" zu Pferd darstellen.[459] Waren es unter Karl dem Großen Aachen und unter Ludwig dem Deutschen Regensburg und Frankfurt, so hielten sich die Ottonen im Winter bevorzugt in **Pöhlde** und **Goslar** auf – wenngleich sie oft nur Pausen von vier bis sechs Wochen einlegten.[460] Für die restliche Zeit des Jahres meint Brühl „sind schon 14tägige Aufenthalte selten. In der Regel dauert der königliche Besuch nur wenige Tage."[461]
Müller-Mertens hat sich mit der „Herrschaftspraxis Ottos des Großen" befasst und durch kritische **Itinerar-Methoden** politische Wirkungsräume herausgearbeitet (Abb. 35). Neben der Anwesenheit des Königs bilden die Empfängergebiete der Urkunden und die Herkunft der Personen, die an den Höfen präsent sind, Faktoren für die Erarbeitung von:

a) politischen Bezugsräumen, b) Zentralräumen, c) Einzugsgebieten,
d) Verkehrsräumen, e) Integrationssträngen, f) Urkundenbeziehungen.[462]

Ottos Itinerar wurde von Müller-Mertens zu einer Karte verschmolzen, die zeigt, dass der König mindestens 63 Mal und 2638 Tage lang in Sachsen weilte und es Gebiete mit periodischer und sporadischer **Königspräsenz** gab. Beim Reisen von einem Zentralraum zum anderen benutzte Otto relativ regelmäßig bestimmte **Königsstraßen** und ritt im Schnitt 23-24 km pro Tag.[463] Neben Ostsachsen und Nordthüringen spielten im Itinerar die alten Königslandschaften am **Mittelrhein** und in Nieder-Lothringen eine Rolle, wie häufige Aufenthalte in Frankfurt, Ingelheim und Worms oder Köln, Aachen und Nimwegen zeigen.[464] In friedlichen Phasen verliefen die Königsreisen einigermaßen planvoll - Otto verbrachte den Sommer und Herbst vorzugsweise in Ostsachsen und Nordthüringen, wechselte um Weihnachten herum an den Mittelrhein und zog im Frühjahr an den **Niederrhein**. Der Kaiser war also

„bemüht in einer sich jährlich wiederholenden Kreisbewegung das Dreieck seiner Macht zwischen Sachsen, dem Rhein-Main-Raum und dem Niederrhein zu durchreiten."[465]

[458] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 249ff. sowie Karten-Anhang.
[459] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 64ff. und 95.
[460] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 115.
[461] Carlrichard BRÜHL, Fodrum, gistum, servitium regis, S. 172.
[462] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Ottos des Großen, S. 101ff. Vgl. Matthias PUHLE (Hrsg.), Otto der Große, Katalog zur Landesausstellung 2001.
[463] Ebd., S. 117ff. Karte 2 Zentralräume und Integrationsstränge des Reiches durch periodische Königsrepräsenz.
[464] Ebd., Karten 1-4.
[465] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 81.

Süddeutschland weist wenige Aufenthalte auf, hierher kam Otto nur sporadisch oder zog anlässlich der beiden Italienfahrten durch. Der zweite Italienzug führte zur **Kaiserkrönung** Ottos und veranlasste ihn, mehr als zehn Jahre in **Italien** zu bleiben. „Mit der Rückkehr aus Italien im Sommer 972 hatte Otto den Höhepunkt seiner Macht erlangt" - am Hoftag zu Quedlinburg zu Ostern 973 trafen Gesandte aus allen Teilen des Reichs ein und Otto stand als „**Haupt der Welt**", wie in Widukind nennen wird, im Kreis der wichtigsten Fürsten.[466]

Insgesamt bleibt das Itinerar Ottos des Großen lückenhaft. Das **deutsche Itinerar** (ohne Italienzüge) umfasst rund 9.000 Tage; direkte Nachrichten über den Aufenthalt liegen in diesem Zeitraum nur in 3% der Fälle vor, bei Hinzunahme der indirekten Nachrichten kommt man auf ca. 10%, sodass sich konkrete Reisewege kaum rekonstruieren lassen.[467]

Ein ähnliches Bild liefert das deutsche Itinerar **Konrads II.** Von rund 4.000 Tagen liegen direkte Nachrichten der Aufenthalte nur in 4,5 % der Fälle vor, indirekte in 17% - selbst im 13. Jh. verbesserten sich die Itinerar-Werte nur bedingt.[468] Aufbauend auf seiner Itinerar-Studie über Otto den Großen hat Müller-Mertens auch die Herrschaftspraxis von Konrad II. untersucht, über dessen Königsumritt ein Chronistenbericht vorliegt (siehe unten).[469]

Mit dem Tod **Heinrichs II**., dessen Ehe kinderlos blieb, ging die Zeit der Ottonen-Herrschaft zu Ende. Auf seinem Königsumritt vom Juni 1002 bis Jänner 1003 hatte Heinrich II. innerhalb eines halben Jahres ca. 3.000 km zwischen Rhein- und Maingebiet, Bodensee, Bayern, Sachsen und Utrecht zurück gelegt - das ergibt einen Tagesschnitt von 15 km.[470]

Zu seinem Nachfolger wurde Konrad II. gewählt; mit ihm kam das Geschlecht der Salier auf den Thron. Sowohl von Heinrich II. als auch von Konrad II. sind sogenannte **Königsumritte** bekannt. War es unter den Merowingern noch üblich, nach der Königswahl durchs Land zu ziehen und **Huldigungen** entgegen zu nehmen, so kam dieser Brauch unter den Karolingern verstärkt ab. Der letzte Karolinger Ludwig das Kind versuchte seine schwache Position durch einen Umritt zu legitimieren und die einzelnen Stämme an sich zu binden.[471]

Gerade beim **Übergang** von Herrscher-Dynastien scheint der **Umritt** eine Rolle zu spielen. So musste der Konradiner Konrad I. einen Umritt unternehmen, da er der erste nicht-karolingische König seit langem war. Heinrich I. tat es ihm nach dem Konradiner-Intermezzo gleich;

---

[466] Tilman STRUVE, Otto I., In: Lex. MA VI, Sp. 1566. WIDUKIND, Res gestae Saxonicae I, Cap. 34.
[467] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Politische Vororte des frühmittelalterlichen Reiches, In: Jörg JARNUT/Peter JOHANEK (Hrsg.), Die Frühgeschichte der europäischen Stadt, S. 21ff.
[468] Thomas SZABO, Die Itinerarforschung, In: DERS., Die Welt der europäischen Straßen, S. 86.
[469] Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis Kaiser Konrads II.,
[470] Der Königsumritt von Heinrich II. führte über: Mainz - Reichenau - Bamberg - Kirchberg - Merseburg - Grone - Paderborn - Duisburg - Nimwegen - Utrecht - Aachen - Bruchsal - Augsburg - Regensburg - Frankfurt - Diedendorf. Mittels google maps ergeben sich ca. 3.000 km, die dividiert durch die Reisetage (inkl. Aufenthalte) ca. 15 km/Tag ergeben. Zieht man die Pausen ab ergibt sich ein entsprechend höheres Pensum.
[471] Roderich SCHMIDT, Umritt, In: Lex. MA VIII, Sp. 1210.

ebenso Konrad II., als die Königswürde an die Salier überging.[472] Der Chronist **Wipo** berichtet vom **Königsumritt** Konrads II. - *de itinere regis per regna* - durch das Reich:

> *„Eine Schilderung aller Reisen des Königs und die Nennung der Orte, an denen er in einzelnen Jahren die hohen Feste Weihnachten und Ostern feierte, halte ich nicht für notwendig; ich glaube, seinen Aufenthalt nur im Falle besonders wichtiger Ereignisse erwähnen zu müssen. (...). Als König Konrad sein königliches Gefolge beisammen hatte, zog er zunächst durch Niederlothringen nach der Pfalz Aachen, wo der von den früheren Königen und vornehmlich von Karl aufgerichtete berühmte Königsthron als der echte Stuhl des Reiches gilt. Hier nahm er Platz, erteilte treffliche Anordnungen für das Reich und waltete in allgemeiner Fürsten- und Kirchenversammlung (...).“*[473]

> *„(...) seit Karls des Großen Zeit sei keiner des Königsthrons würdiger gewesen. Daher rührt das Sprichwort: „An Konrads Sattel hängen Karls Bügel". Zu diesem Wort hat einer von uns in der 4. Satire seines Werkes ‚Gallinarius', folgenden Vers gedichtet: 'Konrad reitet mit Karls, des Königs, Bügeln. Dieser Umstand verbreitet den Ruhm und das Ansehen des Königs' über alle Länder und Völker, selbst jenseits der Meeresflut. Überall ward seine ständig in unerschöpflicher Kraft strömende Tüchtigkeit kund. Nach dem Aufbruch aus Niederlothringen kam er nach Sachsen. Hier bestätigte er nach dem Wunsche der Sachsen durch feierlichen Spruch ihr hartes Recht. Darauf forderte er von den Barbaren an Sachsens Grenzen Tribut und zog alle schuldigen Abgaben ein. Dann reiste er durch Baiern und Ostfranken nach Schwaben; durch solchen Umritt band er seine Länder in Landfrieden und Königsschutz eng aneinander.“*[474]

Wipo spielt mit der Metapher, dass „**Konrads Sattel** an Karls Bügel hänge“ und er in die „**Fußstapfen**“ des großen Karolingers trete. Hierin kann man eine direkte Anspielung der Zeitgenossen auf die von Karl dem Großen intensiv ausgeübte **Reise-** und **Expansionspolitik**

---

[472] Ebd. Siehe auch: Herwig WOLFRAM, Konrad II., S. 64ff.

[473] WIPO, Taten Kaiser Konrads II., Cap. 6. Zitiert nach Rudolf BUCHNER/Werner TRILLMICH (Hrsg.), Quellen des 9. und 11. Jh., In: FSGA 11, S. 507ff. *„Omnia regis itinera et in quibus locis summas festivitates natalis Domini et paschae annuatim celebraret, non nimis necessarium narrare putavi, excepto quod id dicendum est, (...).*

[474] Ebd. *„(...) post Caroli Magni tempora aliquem regali sede digniorem non vixisse. Unde extat proverbium: Sella Chuonradi habet/ascensoria Caroli. De hoc proverbio quidam de nostris in libello, quem Gallinarium vocavit, satira quarta protulit hunc versum: Chuonradus Caroli premit ascensoria regis. Talibus indiciis nomen seu gloria regis gentium regiones transcendit, marinos fluctus transnatavit; passim divulgabatur virtus, quae inexhausto vigore semper manabat. Reversus rex de Ribuariis ad Saxoniam venit, ibi legem crudelissimam Saxonum secundum voluntatem eorum constanti auctoritate roboravit. Deinde a barbaris, qui Saxoniam attingunt, tributa exigens omne debitum fiscale recepit. Inde Baioariam et orientalem Franciam pertransiens ad Alemanniam pervenit, quo transitu regna pacis foedere et regia tuitione firmissime cingebat.“*

des Reichs sehen. *Quo transitu regna* zeigte sich der König seinen Untertanen und Vasallen, bestätigte altes Recht, traf mit Delegationen zusammen, verabschiedete Landfrieden und erste Diplome. Jakob Grimm schreibt über den **Königsumritt**: „Erstes Geschäft des neuen Königs war, sein Reich zu umreiten, es gleichsam dadurch, wie der Erwerber eines Grundstücks in förmlichen Besitz zu nehmen.“[475] **Kultische Umritte** gehörten zum archaischen Brauchtum vieler alter Kulturen: Die germanische Göttin Nerthus unternahm „Umfahrten auf einem von Rindern gezogenen Wagen“.[476] Letztlich dürfte Einhards Childerich-Karikatur im Ochsenwagen ein Zerrbild sein, denn auch für Merowinger Könige sind Umritte belegt.[477]

Der **Erstumritt** hatte fast konstitutive Bedeutung und dauerte meist mehrere Monate, ehe er in abgeschwächter Form in der Herrschaftspraxis des **Reisekönigtums** aufging.[478] Die deutschen Könige benutzten beim Umritt meist die Heerstraßen, die schwedischen Könige zogen nach ihrer Wahl auf der Erichsstraße durchs Land und hielten in jedem Landstrich Gericht ab.[479] Auch **Adelige** vollzogen ähnliche Rituale: Der thüringische Landgraf fuhr den Rennsteig entlang, Leopold IV. machte im April 1139 seinen Umritt in Bayern und hielt am Lech ein dreitägiges Gericht ab; die Kärntner Herzogseinsetzung umfasst das dreimalige **Umkreisen** des Herzogsteins auf einem Pferd; die Zwettler Bärenhaut schildert den Umritt des Stiftsgründers Hadmar, der mit dem Abt die Güter abreitet (siehe 2.1.2).[480]

Georg Scheibelreiter hat den **Regierungsantritt** der Könige von Heinrich IV. bis Konrad III. (1056-1138) untersucht, insbesondere den „Zeitraum von der Thronanwartschaft bis zur allgemeinen Anerkennung des Königs.“[481] Der **Königsumritt** sei ein existenzieller Akt der Regierungsübernahme und vollzog sich je nach politischer Konstellation in unterschiedlichen **Routenverläufen**. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die von Scheibelreiter untersuchten „Übernahmsumritte“ alle im bayerischen Regensburg, in verschiedenen Städten Frankens, in Aachen und am Ende in Sachsen halt machten, um huldigen zu lassen.[482]

> *„Im Zentrum seiner Reisetätigkeit stand für Heinrich IV. der Rhein-Main-Raum mit den Bischofsstädten Mainz, Worms und Speyer, wo die Salier einen prachtvollen Dom und die Grablege für ihr Geschlecht errichteten.“*[483]

---

[475] Jacob GRIMM, Deutsche Rechtsalterthümer I, S. 329.
[476] Roderich SCHMIDT, Umritt, In: Lex. MA VIII, Sp. 1210.
[477] Der königliche Erstumritt ist für die Merowinger Theudebert I. (*regnum ambisset*), Dagobert I. und danach. belegt. Reinhard SCHNEIDER, Königswahl § 6. Erstumritt, In: RGA 17, S. 144.
[478] Ebd. S. 145.
[479] Jacob GRIMM, Deutsche Rechtsalterthümer I, S. 330f.
[480] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 188.
[481] Georg SCHEIBELREITER, Regierungsantritt, In: MIÖG 81 (1973), S. 2ff.
[482] Ebd. S. 57ff.
[483] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 126.

Die Regierungszeit von **Heinrich IV.** war überschattet vom Investiturstreit, dem Konflikt zwischen König und Papsttum, und dem bekannten **Gang nach Canossa**.[484] Das Wirken des Saliers wird unterschiedlich bewertet und lässt sich als ambivalente Regentschaft mit ungewöhnlichem Itinerar zusammenfassen. Heinrichs Tochter Agnes heiratete den Babenberger Leopold III. - Heinrich selbst reiste mehrmals in den nö. Raum (siehe 2.2.3).[485]
Zunächst im Bauch seiner Mutter, dann als Säugling und Kind: Heinrich IV. war schon **früh auf Reisen**. Nach vier Töchtern gebar Kaiserin Agnes in Goslar 1050 ihren ersten Sohn, der bald nach der Geburt von Heinrich III. stolz durchs Reich geführt wurde. Die Eltern nahmen das Risiko und die **Strapazen** für den Neugeborenen in Kauf: Heinrich sah in seinem ersten Lebensjahr bereits Sachsen, Schwaben, Franken, Lothringen und Bayern.[486]
Mit drei Jahren wurde Heinrich IV. zum König gewählt und in **Aachen** gekrönt. Als junger Mitregent begleitete er seinen Vater häufig auf dessen Reisen; mit knapp fünf Jahren zog er mit Heinrich III. erstmals nach **Italien**. Im Jahr darauf starb Heinrich III. und das Reich schlitterte in eine Krise. Kaiserin Agnes und ihr minderjähriger Sohn wurden zum Spielball von weltlichen und geistlichen Fürsten. Erzbischof Anno von Köln ließ Heinrich IV. im April 1062 sogar entführen und versuchte die Reichsgeschäfte an sich zu reissen.[487]

Wie für seine Vorgänger spielte für Heinrich IV. **Sachsen** eine wichtige Rolle auf seinem Reiseweg. Von 1056 bis 1076 siegelte er rund 100mal in Sachsen, wobei **Goslar** als Repräsentationsort hervorsticht; 32mal weilte Heinrich in Goslar, neunmal feierte er hier Weihnachten.[488] Mit dem Ausbruch des Investiturstreits und dem Erstarken der sächsischen Opposition verlagerte sich Heinrichs Reisetätigkeit in den **Rhein-Main-Raum**; Sachsen sollte fortan keine entscheidende Rolle im Intinerar der fränkisch-deutschen Herrscher spielen.[489] Von 1076-1106 hält sich Heinrich nur mehr vereinzelt in Sachsen auf. Wie prekär die Lage war, zeigt der **Aufstand** von 1073, als Heinrich aus der belagerten Harzburg flüchtete:

> *„Drei Tage zogen sie ohne Essen durch den Urwald auf einem schmalen, bis dahin nur wenigen bekannten Fußpfad, den ein Jäger, ihr Führer, entdeckt hatte, (...); dabei spähten sie überall nach einem Schwert umher und erwarteten voll Furcht bei jedem*

[484] Vgl. Gerd ALTHOFF, Heinrich IV. Christoph STIEGEMANN/Matthias WEMHOFF (Hrsg.), Canossa 1077.
[485] MGH DH IV, Nr. 37-42. Die Heirat mit seiner Schwester Agnes fädelte Heinrich V. ein, um den Babenberger zum Abfall von seinem Vater Heinrich IV zu bewegen – der Preis war die Verwandtschaft mit den Saliern.
[486] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 104.
[487] Vgl. Tilman STRUVE, Heinrich IV., In: Lex. MA IV, Sp. 2041f.
[488] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 111ff. Mit seiner Mündigkeit beginnt Heinrich IV. die Zügel in die Hand zu nehmen und die Politik seines Vaters fortzusetzen, was in Anbetracht der inneren Querelen (Sachsenkriege, Gegenkönig) und dem Konflikt mit dem Papsttum nicht einfach war.
[489] Ebd. S. 126.

Rauschen des Windes einen feindlichen Angriff und den auf ihre Kehle zielenden Tod. Am vierten Tag langten sie in Eschwege an, bis zum Äußersten erschöpft von Hunger, Nachtwachen und den Anstrengungen der langen Reise.“[490]

Eine der berühmtesten Reisen des Mittelalters ist Heinrichs **Gang nach Canossa** im Winter 1076/77. Im Zuge des Investiturstreits verhängte der Papst den Kirchenbann über Heinrich, der danach die **schneebedeckten Alpen** überqueren musste, um sich vom Bann zu lösen, wie Abb. 39 romantisierend zeigt. Lampert von Hersfeld berichtet, dass die fürstliche Opposition

„alle nach Italien führenden Wege und Pässe, die man gewöhnlich Klausen nennt, vorher mit Wächtern besetzt hatte, um ihm jede Möglichkeit des Übergangs zu nehmen.“[491]

Heinrich IV. war gezwungen, die **westliche Route** über den Mont Cenis zu nehmen. In Burgund kam er bei Verwandten unter, feierte Weihnachten in Besancon und brach auf.[492] Der Chronist Lampert war Parteigänger des Papstes - für die **Alpenquerung** im Winter zollt er Heinrich IV. dennoch Respekt. Lampert berichtet über einen strengen Winter, Schnee- und Eismassen, glatte und steile Hänge und Gefahren für Reiter, Pferde und Fußvolk. Nach Lampert mietete Heinrich **ortskundige Führer**, die mit den Alpenwegen vertraut waren, und

„vor seinem Gefolge über das steile Gebirge und die Schneemassen hergehen und den Nachfolgenden (...) die Unebenheiten des Weges glätten sollten.“[493]

Unter größten Schwierigkeiten seien sie auf die **Scheitelhöhe** des Passes gelangt - die eisige Kälte und die glatten Abhänge schienen den **Abstieg** unmöglich zu machen:

„Sie krochen bald auf Händen und Füßen vorwärts, bald stützten sie sich auf die Schultern ihrer Führer; manchmal auch, wenn ihr Fuß auf dem glatten Boden ausglitt, fielen sie hin und rutschten ein ganzes Stück hinunter; schließlich gelangten sie doch unter großer Lebensgefahr in der Ebene an. Die Königin und die anderen Frauen ihres Gefolges setzten sie auf Rinderhäute, und (...) zogen sie darauf hinab.“[494]

Die **Pferde** hätten sie teils mit Vorrichtungen hinunter gelassen, teils mit zusammen gebundenen Beinen hinabgeschleift - viele Pferde verletzten sich und starben.

[490] Lampert von HERSFELD, Annalen, In: Adolf SCHMIDT (Übers.), Ausgewählte Quellen, FSGA 13, S. 186f.
[491] Ebd. S. 397.
[492] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 79.
[493] Lampert von HERSFELD. Annalen, In: Adolf SCHMIDT (Übers.), Ausgewählte Quellen, FSGA 13, S. 397.
[494] Ebd. S. 398.



Abb. 39 - Heinrich IV. zog im Winter 1076/77 über die Alpen nach Canossa.

Alpenquerungen blieben stets ein Abenteuer - schon Einhard berichtet von den Strapazen, die Karl in den unwegsamen Alpen zu bewältigen hatte. Auch Otto der Große sah sich im Jänner 965 zu einer Querung des Bündner **Passsystems** gezwungen und habe mit seinem Gefolge halb erfroren gerade noch das Kloster Sankt Gallen erreicht.[495]

Freilich waren Normalsterbliche bei winterlichen Touren im Hochgebirge noch schutzloser als Otto I. und Heinrich IV., die als Könige mit Hilfe rechnen konnten.[496] Die Reisetätigkeit Heinrich IV. spielte sich nach dem Canossa-Gang vermehrt im Rhein-Main-Raum rund um die **Bischofsstädte** Worms, Mainz und Speyer ab. Die aufstrebenden Städte Köln, Worms, Mainz, Speyer und Würzburg standen im Konflikt mit dem Papst an der Seite des Saliers, insbesondere **Speyer**, wo die Salier den größten Dom ihrer Zeit samt repräsentativer Grablege errichteten.[497] Die häufigen Aufenthalte Heinrichs IV. in Bischofsstädten sind ein Ergebnis der veränderten **Gastung**, die sich seit Heinrich II. wandelte: Die Könige versuchten die Versorgungslast von ihren Eigengütern auf die Reichskirche abzuwälzen. Während die Pfalzorte zurücktraten, gewannen die Bischofsstädte im Itinerar an Bedeutung.[498]

Insgesamt war der **Lebens-** und **Reiseweg** von Heinrich IV. ein ungewöhnlicher; sein Gang nach Canossa fand Eingang ins kollektive Gedächtnis. Heinrichs Reisen waren meist durch Konflikte geleitet und lassen die Routen hektisch und wenig planvoll erscheinen - in dieses Bild passt gut, dass selbst Heinrichs **Leichnam** auf Reisen ging.[499] Die letzten Jahre Heinrichs waren vom Aufstand seines Sohnes Heinrich V. geprägt, der seinen Vater 1105 zur Abdankung zwang und ihn nach dessen Tod von Lüttich nach Speyer überstellen ließ.[500]

---

[495] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 77. Zum naturräumlichen Element tritt die politische Herrschaft über strategische Pässe und Engstellen. Friedrich Barbarossa war nicht der einzige, der in der Veroneser Klause in eine prekäre Situation geriet. Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs II, Cap. 42, S. 364ff.
[496] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 80.
[497] Egon BOSHOF, Die Salier, S. 12ff. Siehe auch Stefan WEINFURTER, Die Salier und das Reich.
[498] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 128. Unter Heinrich IV. betrug das Verhältnis der Aufenthalte in Bischofsstädten und Eigengütern etwa 2:1. Zum Fodrum vgl. Adelheid KRAH, Fodrum, In: HRG I, Sp. 1608f.
[499] Ebd., S. 128ff. und 136.
[500] Ebd. Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs, Cap. 9, S. 148f.

Heinrich V. starb mit nicht ganz vierzig Jahren in Utrecht ohne einen Nachfolger zu hinterlassen. Seine Intestina wurden in Utrecht bestattet, seine ausgekochten Gebeine brachte man in den Dom nach **Speyer**.[501] Nach dem Tod des letzten Saliers geht die Königswürde zunächst an den Supplinburger Lothar III. über, bevor mit **Konrad III.** die Staufer an die Macht kommen. Im Itinerar des neuen Königs fallen die Klöster ins Auge, ist Konrad III. doch der Herrscher mit dem höchsten Anteil an **Klöster-Aufenthalten**.[502] Jan Paul Niederkorn hat Konrads Itinerar im Rahmen einer Arbeit untersucht und kommt zu folgenden Aussagen:

> 1) **Franken** fällt im Itinerar eine überragende Rolle zu. Hier verfügte Konrad III. über großen Eigenbesitz. Staufische Hausgüter spielen dabei kaum eine Rolle.
> 2) 50% der Aufenthaltsorte sind **Bischofssitze**, ca. 25% bilden Haus- und Reichsgüter, fast 20 % sind Klöster, die restlichen 5 % entfallen auf sonstige Orte.[503]

Zuletzt hat sich Ziegler 2008 eingehend mit Konrads „Hof, Urkunden und Politik" beschäftigt und sich der **Hofgesellschaft**, dem Umfeld der Hoftage, der höfischen Besuche und der Heerfahrten gewidmet.[504] Zu den 50 Personen, die mehr als zehn Mal am königlichen Hof nachweisbar sind, gehörten Konrads (Halb)Bruder Otto von Freising, Friedrich von Schwaben und Heinrich Jasomirgott. Insgesamt kamen Konrads Vertraute aus allen Teilen des Reiches, wobei dem **staufischen Kernraum** (Rhein-Main-Gebiet, Schwaben) mehr Bedeutung zuteil wurde als es Lothringer, Bayern und Thüringer im Umfeld des Königs gab und Österreich, Kärnten, Steiermark, Tirol, Böhmen und Sachsen zu den Randzonen von Konrads Herrschaftspolitik gehörten.[505] Die stärkste **Hoffrequenz** lässt sich im Vorfeld des zweiten Kreuzzuges 1147 und vor Konrads Romfahrt 1151 beobachten.
Vor dem **Kreuzzug** gingen Briefe und Gesandte zwischen Königshof, Rom, Byzanz sowie den europäischen Adelshöfen hin und her; immer mehr Fürsten schlossen sich dem Kreuzzug an, darunter waren auch Herzog Wladislaw von Böhmen, Markgraf Ottokar von Steier und Graf Bernhard von Kärnten zu finden, die „mit einem großen Gefolge ihrer Leute bald darauf das Kreuz nahmen" und zur **Jerusalemfahrt** aufbrachen.[506]

---

[501] Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs, Cap. 15, S. 156f. Zum Itinerar Heinrichs V. siehe die Dissertation von Hans Jochen STÜLLEIN, Das Itinerar Heinrichs V. in Deutschland. Zum Auskochen und Überstellen: https://de.wikipedia.org/wiki/Mos_teutonicus (31.03.2017). Historia Welforum Weing., In: MGH SS 21, S. 471 *omnium pene ossa carnibus per excoctionem consumptis, ad propria reducta sunt.*
[502] Von einigen Herrschern, etwa von Heinrich V., ist kein einziger Klosteraufenthalt überliefert.
[503] Jan Paul NIEDERKORN, Das Itinerar Konrads III., Hausarbeit am IfÖG (Wien 1980), S. 1ff.
[504] Wolfram ZIEGLER, König Konrad III., S. 15ff. ZIEGLER baut seine Untersuchung über die Hofgesellschaft auf alle Personen auf, die an mehr als drei Itinerarstationen des königlichen Hofes belegt sind.
[505] Ebd. S. 741ff. Vgl. Bernd SCHÜTTE Rezension zu Wolfram ZIEGLER, König Konrad III., In: H-Soz-u-Kult (2009), www.hsozkult.de/publicationreview/id/rezbuecher-10240 (31.03.2017).
[506] Otto von FREISING und RAHEWIN, Taten Friedrichs I, Cap. 43, S. 210f.

„Der römische König Konrad (...) veranstaltete einen Reichstag zu Frankfurt, einer Stadt in Ostfranken, die man lateinisch Vadum Francorum = Furt der Franken nennen kann - denn als Karl mit den Franken in den Krieg gegen die Sachsen zog, soll er dort im Main, der in Mainz in den Rhein mündet, eine Furt gefunden haben (...).“[507]

Die Gesta Frederici gehen hier auf die Etymologie und die legendenhafte Entdeckung der **Franken-Furt** ein; im übrigen leitet sich das dt. Wort „waden“ vom lat. *vadum* für Furt ab. Als der Frühling ins Land zog und die Vorbereitungen getroffen waren, zog Konrad mit seinen Truppen **donauabwärts** (siehe 2.3.2). Auf **Schiffen** fuhr man bis Ardagger, brach dann zur Fischa auf, wo das Pfingstfest gefeiert wurde, und überschritt danach die Leitha:

„(...) die einen fuhren auf der Donau, die anderen marschierten zu Fuß - und schlugen in Ungarn die Zelte auf. Die Menschenmassen, die er mit sich führte, waren so groß, daß die Flüsse zur Schiffahrt und die Weite der Felder zum Marsch kaum auszureichen schienen. Nicht viel später folgte ihm König Ludwig von Frankreich mit seinen Leuten; er brachte von unseren Landsleuten die Lothringer mit, (...), nebst vielen anderen.“[508]

Heer und Tross quälten sich mit Mühe durch Ungarn, Bulgarien und Thrakien. Dabei galt es, **schwierige Wege** (*viarumque difficultatis*) zu überwinden und Rückschläge wegzustecken. Der gesamte Kreuzzug stand unter einem schlechten Stern. In der Nähe von Konstantinopel kam es zur „Katastrophe von Chörobacchi“, bei der Starkregen und **Überflutungen** im Tal des Melas für massive Verluste in der Zeltstadt „sowohl an Personen als auch an Sachen und für eine so **weite Strecke** (*ad tam longam viam*) notwendigen Geräten“ führte.[509]
Neben dem schlechten Zustand der Wege erschwerten die Schar der unbewaffneten Pilger, Frauen und Kinder das Vorwärtskommen und die Verpflegung. In **Kleinasien** erlitt das Heer eine schwere Niederlage. Konrad flüchtete, gelangte über Umwege nach Akkon und zog sich nach **Byzanz** zurück, wo er sich erholte. Per Schiff segelte der Rest des Heeres nach Italien, um über den Landweg in die jeweilige Heimat zu gelangen (siehe 2.3.2).[510]
Unter den Teilnehmern des **zweiten Kreuzzuges** waren Konrads Halbbruder Otto von Freising, der anschauliche Berichte überlieferte, und sein Neffe Friedrich I. Barbarossa, der auf dem **Landweg** über Bulgarien, Ungarn und Österreich zurück nach Deutschland zog und im Jahr 1189 den dritten Kreuzzug (*expeditione sacra)* donauabwärts führte.[511]

[507] Ebd. Cap. 46, S. 216f.
[508] Ebd. Cap. 47, S. 216ff.
[509] Ebd. Cap. 48, S. 218ff.
[510] Ebd. Cap. 63, S. 262ff.
[511] Franz-Josef SCHMALE, Brief über den Kreuzzug (*Epistola de eiusdem expeditione sacra*), In: FSGA 17a, S.

Die Gesta Frederici berichtet mehrmals von **Königsfahrten** auf Flüssen. Konrad III. *bestieg die Schiffe und fuhr auf dem Rhein nach Köln* und Friedrich I. fuhr für seine Krönung *den Main und den Rhein hinunter*, um in **Sinzig** umzusatteln und auf der alten Heerstraße nach **Aachen** zu reiten.[512] Vom ersten der sechs Italienzüge Barbarossas heißt es über die **Alpen**, dass *das Heer beim Durchmarsch durch die Engpässe der Berge wegen des schwierigen Geländes die notwendigen Lebensmittel nicht finden konnte und schweren Mangel litt*. Die engen Alpenrouten begünstigten **Hinterhalte** und Straßenraub - exemplarisch sei die prekäre Situation Friedrich Barbarossas in der **Klause von Verona** genannt, als er sich am Rückweg von der Kaiserkrönung in Rom 1155 von Banditen eingekesselt wiederfand.[513]

Das „Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas" ist dank Ferdinand Opll gut aufbereitet.[514] Das erste Regierungsjahr stand im Zeichen eines **Umzuges** durch die Reichsgebiete nördlich der Alpen. „Beginnend von der Königswahl in Frankfurt und der Krönung in Aachen, suchte Friedrich die Niederrheingebiete und Köln, dann Sachsen mit Merseburg, Bayern mit Regensburg, Schwaben mit Ulm, den Mittelrhein mit Speyer" und Franken mit Würzburg auf, um über Mainz und Trier wieder in den Westen des Reiches zu ziehen.[515]

Die meisten seiner 38 Regierungsjahre verbrachte Friedrich I. im *Regnum Theutonicum*.[516] Dazwischen liegen **sechs Italienzüge**: der 1. Zug (1154/55) galt seiner Kaiserkrönung, beim 2. Zug (1158-1162) wurde Mailand zerstört, beim 3. Zug (1163/64) kämpfte Friedrich gegen die Lombarden, der 4. Zug (1166-1168) endete in der „Katastrophe von Rom", der 5. Zug (1174-1178) führte zum Frieden von Venedig und beim 6. Zug (1184-1186) heiratete Friedrichs Sohn Heinrich VI. Konstanze von Sizilien in Mailand.[517] Friedrichs längster **Aufenthalt** im *Regnum Italie* dauerte vier Jahre, schließlich bestand das **Stauferreich**

> *„aus drei verschiedenen Königreichen, dem deutschen, dem italienischen und dem burgundischen. Allein aus der herrschaftlichen Erfassung dieses riesigen Gebietes resultierte das Erfordernis zahlreicher, weit ausgedehnter Züge des Kaisers."*[518]

372ff. Vgl. Gesta Federici I. in expeditione sacra , In: MGH SS rer. Germ. 27, S. 78-96.

[512] Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs I, Cap. 69, S. 277. Ebd. II, Cap. 3. S. 287.

[513] Ebd. II, Cap. 12. S. 303 und Cap. 40, S. 364f. Auch an anderer Stelle berichtet die Gesta Frederici von Straßenräuber (*latrunculi*) und Straßenraub (*casus latrocinium*) Vgl. Ebd. III, Cap. 24, S. 446f.

[514] Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 8ff.

[515] Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs II, Cap. 2-6., S. 286ff. Ferdinand OPLL, Der Weg des Kaisers, In: Reisen und Wallfahren, S. 174f. Am 9. März fand die Krönung durch Arnold von Köln statt, danach Beratungen und erste Diplome, bevor Barbarossa am 14. März von Aachen nach Utrecht und Köln zog.

[516] Ebd. Im Regnum Theutonicum hielt sich Friedrich I. in den Jahren 1152-54, 1155-1158, 1162/63, 1164-1166, 1168-1174, 1178-1184 und 1186-1189 auf.

[517] Ebd. Vgl. Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas. S. 67. Während des fünften Italienzuges (*iterum cum expeditione Ytaliam*) belehnt Barbarossa Herzog Leopold V. am 24. Februar 1174 mit Österreich. Vgl. Continuatio Zwetlensis Altera, In: MGH, SS 9, S. 541.

[518] Ebd. S. 172. Das Burgund spielt in Friedrichs Itinerar eine untergeordnete Rolle; die dorthin gehenden Reisen

Naturgemäß stellten die Alpen das größte Hindernis zwischen dem nördlichen und dem südlichen Reichsgebiet dar. Friedrich I. legte Augenmerk auf seine „**Alpenpasspolitik**“.[519] Das mobile Regieren erforderte stets **Reisevorkehrungen**, insbesondere schwierige Wege im Gebirge und große Flussquerungen galt es zu planen. Bei der Rückkehr von seiner Kaiserkrönung geriet Friedrich I. in der Veroneser Klause in eine prekäre Situation: **Straßenräuber** (*latrunculorum*) stoppen den Marsch des Kaisers, dem der Rückweg versperrt war. Erst durch eine List ortskundiger Veroneser und dem Einsatz von Otto von Wittelsbach wendete sich das Blatt und die Anführer wurden hingerichtet.[520] Nach dieser Erfahrung versuchte der Kaiser, durch Privilegien und Bündnisse seine „**Passpolitik**“ aktiv zu gestalten.
Vor dem zweiten Italienzug schickte Friedrich Legaten voraus und ließ die Burg Rivoli bei Verona erobern, die den **Durchmarsch** gefährden konnte.[521] Friedrich sammelte sein Heer bei Augsburg und teilte es in vier Marschsäulen auf, um „über die Gebirgspässe zu ziehen“, denn die Hilfstruppen waren so groß, dass „selbst mehrere Straßen sie wegen ihrer Menge kaum fassen konnten.“[522] Um für Ordnung zu sorgen, erließ der Kaiser eine **Lagerordnung**:

> *„Wenn jemand das Roß eines anderen findet, soll er es nicht scheren noch unkenntlich machen, sondern soll es dem Marschall melden, (...). Wenn aber derjenige, dem das Pferd abhandengekommen ist, es unterwegs beladen antrifft, soll er das Gepäck nicht herunterwerfen, sondern zu dessen Quartier folgen;“*[523]

dort wird er sein **Pferd** zurückbekommen. Im Vorfeld der Belagerung von Mailand berichtet Rahewin über Wegearbeiter und die Ausbesserung von schadhaften **Landstraßen**:

> *„Ritter aber gingen mit Wegearbeitern voraus, die schadhafte Stellen der Landstraße ausbessern, Unebenheiten einebnen und Hindernisse wegräumen sollten, damit das Heer nicht durch Schwierigkeiten auf dem Marsch ermüdet werde.“*[524]

Dank den **Wegearbeitern** *(cum stratoribus viarum)* nahmen die Vorbereitungen für Friedrichs Anmarsch ihren Lauf. Zum Aufgabengebiet der Wegearbeiter gehört die Beseitigung von Hindernissen und das Einebnen der Straßen; geschützt wurden sie bei ihrer Arbeit von

---

dauerten in der Regel ein bis zwei Monate. Durch die Vermählung mit Beatrix (Erbin der Grafschaft Hochburg-und, sicherte sich der König seinen Einfluss ab und verlagerte sein politischen Aktivitäten in andere Regionen.
[519] Vgl. Heinrich BÜTTNER, Die Alpenpaßpolitik Friedrich Barbarossas, In: Grundfragen I (1955), S. 243-276.
[520] Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs II, Cap. 42, S. 364ff. Beim zweiten Italienzug ist im 3. Buch, Cap. 24, S. 446f. nochmals von Straßenraub als *in hoc casu latrocinium* die Rede.
[521] Ebd., Cap. 23, S. 440ff.
[522] Ebd. Cap. 29, S. 452ff.
[523] Ebd. Cap. 31, S. 458f. Dies ist ein interessanter Umgang mit den Pferden, die im großen Tross schon einmal verloren gehen konnten. Um Selbstjustiz und Streiteren einzudämmen legte Friedrich I. eine fixe Prozedur fest. Zum Thema Pferde und Pferdehaltung siehe Kapitel 3.1.2.
[524] Ebd. Cap. 39f., S. 474ff.

einem Rittertrupp, der ihnen Deckung gab. Während des dritten Italienzuges weihte Bischof Hartmann von Brixen einen **Tragaltar** (*tabula itineraria / altare illud mobile*).[525]

Tragaltäre kamen im 6. Jh. auf und dienten der mobilen Messfeier. Es sei auf den Tragaltar König Arnulfs von Kärnten (Münchner Residenz) oder den **Reisealter** in der Schatzkammer des Stifts Klosterneuburg hingewiesen: Umso skurriler mutet an, wenn Journalisten im März 2014 berichten, die Erzdiozöse Wien hätte gerade den Reisealtar erfunden.[526]

Wie jeder Herrscher, so hatte auch Friedrich I. bestimmte **Lieblingsorte**. Im deutschen Raum stehen die **Bischofsstädte** Worms, Regensburg und Würzburg an der Spitze seines Itinerars, während „Pfalzorte wie Nürnberg, Gelnhausen oder Hagenau erst in zweiter Linie folgen".[527] Burgen suchten die röm.-dt. Könige relativ selten auf; vielmehr waren es die Städte und Bischofssitze, die den Rahmen für die **Repräsentation** des Herrscherhofes boten.

Stadtrechtsprivilegien förderten auch die Infrastruktur und das Angebot von Unterkünften. Bis zur späten Ottenenzeit hatten die Kirchenfürsten die Hauptlast der „**Gastungspflicht**" zu tragen.[528] Generell belastete die Ankunft des **Königstrosses** die aufgesuchten Orte, denn das gesamte Gefolge musste man mit Speis, Trank, Quartier und Infrastruktur versorgen. Ganz im Gegensatz zu seinem Vater Konrad III. hielt sich Friedrich I. selten in Klöstern auf.[529] Oft genug musste sich der **Hofstab** im Freien niederlassen und campieren - bei Hochzeiten oder Reichstagen stampfte man riesige Zeltstädte aus dem Boden. Rahewin berichtet im Zuge der Versammlung von Roncaglia über Aufbau und Organisation einer **mobilen Zeltstadt**:

> *„Man errichtet* das Lager *auf einem ebenen Platz, und wenn etwa der Boden uneben ist, planiert man ihn so gut wie möglich. Sein Umfang aber erhält meist die Form eines Kreises oder eines Vierecks. Denn die zahlreichen Handwerker, Arbeiter und Kaufleute, die dem Heer nach Bedarf folgen, bilden mit ihren Zelten und Werkstätten bei viereckiger Form Vorstädte, bei der Kreisform dagegen zeigt ihr Umkreis von außen die Gestalt der Mauer an. Drinnen aber schneidet man das Lager in passend abgeteilte Quartiere, legt Straßen und Tore an, die den Zugtieren bequemen Zugang bieten"*[530]

und für Kämpfer breit genug sind. In der Mitte erhob sich das Zelt des Fürsten „einem Tempel ähnlich", rings herum stehen die **Zelte** der Adeligen und Befehlshaber, gefolgt von den „in Zeltgenossenschaften" organisierten, gewappneten Rittern, deren Sprache und Nationalität an

[525] Ferdinand OPLL, Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 33. RI IV 2/2, Nr. 1244.
[526] Vgl. http://wien.orf.at/news/stories/2637771 (vom 21. März 2014). Eine Reisekapelle (Kapellensaum) führt auch der Pfarrer des Nibelungenliedes mit sich, den Hagen in der Donau zu ertränken versucht (siehe 4.2.1).
[527] Ferdinand OPLL, Der Weg des Kaisers, In: Reisen und Wallfahren im Hohen Mittelalter, S. 179.
[528] Adelheid KRAH, Südost-Politik Kaiser Konrads II, In: HJ 110 (1990), S. 350ff.
[529] Vgl. Jan Paul NIEDERKORN, Das Itinerar Konrads III., S. 1ff.
[530] RAHEWIN, Die Taten Friedrichs IV, Cap. 1-2, S. 510ff.

den Zelten zu erkennen sei. Ähnlich mag die Zeltstadt bei Chörobacchi beim 2. Kreuzzug ausgesehen haben: Nie hatten *wir ein schöneres Lager, niemals hatten die Zelte einen größeren Raum eingenommen,* bevor es überflutet wurde und herbe Verluste eintraten.[531]

Das **Winterlager** der Kreuzfahrer bei Adrianopel 1190 wird kaum Erholung geboten haben, denn die eisige Zeltstadt war für das größte Kreuzzugsheer der Geschichte ein unzureichendes Quartier und die Versorgung und Fortbewegung von 15.000 Menschen zehrte an allen.[532] Für die **Überfahrt** nach Kleinasien stellte der byzantinische Kaiser Isaak II. 15 Galeeren, 70 Last- und 150 Personenschiffe bereit.[533] In Kleinasien wurde Friedrichs Heer angegriffen und in Kämpfe verwickelt, zudem blieb die **Logistik** schwierig und es wurde immer heißer. Als man den Saleph in Kilikien erreichte, kam es zum Unglück und Friedrich ertrank am 10. Juni 1190 im eiskalten Wasser. Was passiert mit der **Leiche** eines Kaisers, der 3000 km von zuhause während des Sommers starb? Friedrich wurde einbalsamiert und nach Seleukia gebracht;

> *„die Eingeweide setzte man in Tarsus bei, das Fleisch in der Kathedrale von Antiochien. Die Gebeine wurden auf die weitere Reise mitgenommen und sollten wohl in Jerusalem bestattet werden. Man brachte sie nach Tyrus, wo sich ihre Spur verliert."*[534]

Insgesamt fuhr Friedrich I. Barbarossa drei Mal donauabwärts nach **Wien**. Das erste Mal mit dem Kreuzzugsheer seines Onkels 1147, das zweite Mal im Sommer 1165, als er Heinrich Jasomirgott besucht und das dritte Mal beim dritten Kreuzzug 1189. Die Vorbereitungen zum dritten **Kreuzzug** dauern mindestens zwei Jahre, da Barbarossa versuchte, aus den logistischen Fehlern Konrads III. zu lernen (siehe 2.2.3) und das Reich samt den Unruheherden Thüringen und Sachsen geordnet und befriedet seinem Sohn zu hinterlassen.[535]

Das Erbe Friedrich I. trat sein Sohn **Heinrich VI.** an, der alleine 1193 mit dem Pferd eine Strecke von über 4.000 km zurücklegte.[536] In den Jahren darauf zog Heinrich nach Italien, eroberte Sizilien und reiste zurück nach Deutschland, wobei er in drei Jahren mehr als 10.000 km Landweg überwand. Unter Heinrichs Herrschaft stiegen die Aufenthalte in Eigengütern an. Insgesamt spielt der Rhein-Main-Raum und das **staufische Kernland** eine zentrale Rolle während die **Reichsperipherie** (Sachsen, Bayern) kaum aufgesucht wurde. [537]

---

[531] Ebd. I, Cap. 48, S. 220ff.
[532] Knut GÖRICH, Friedrich Barbarossa, S. 552ff.
[533] Ebd. Vgl. Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 27ff.
[534] Zitiert nach Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 217. Zum Auskochen siehe ENIKEL Kapitel 4.2.3 und *Historia Welforum Weingartensis*, In: MGH Script. 21, S. 471. *„Quorum omnia pene ossa carnibus per excoctionem consumptis, ad propria reducta sunt. Translata sunt autem et ossa Guelfonis nostri et in monasterio Staingadem a patre suo fundato reposita sunt."* Nach der Eroberung Roms brach 1167 eine Seuche in Friedrichs Gefolge aus, die auch hohe Würdenträger dahinraffte; die meisten wurden ausgekocht und überstellt.
[535] Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 94ff.
[536] http://de.wikipedia.org/wiki/Reisekönigtum (31.03.2017). Im Durchschnitt wären das 11 km pro Tag.
[537] Ebd. Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 9. DIES., Heinrich VI., S. 52ff.



Abb. 40 - Zelt-Geburt Friedrichs II. und seine Weglegung bei Konstanzes Abreise.

Überraschend früh starb Heinrich VI., der mit Konstanze von Sizilien verheiratet war, mit 32 Jahren in Messina. Friedrich II. sollte ihm nachfolgen. Das Itinerar **Friedrich II.** begann mit seiner Geburt am 26. Dezember 1194 in Jesi bei Ancona (Abb. 40). Er wuchs am Hof in **Palermo** auf, wo er mit 4 Jahren König von Sizilien wurde.[538] Im Herbst 1211 schlug man ihn in Abwesenheit in Nürnberg als Herrscher vor, sodass er muss mit nur 17 Jahren einen riskanten **Alpenzug** wagte (Reschenpass - Chur - St. Gallen - Konstanz).[539]

Von den 39 Jahren seiner Regentschaft verbrachte Friedrich II. weniger als ein Drittel (11 Jahre) nördlich der Alpen.[540] Im Itinerar nördlich der Alpen spielten die **süddeutschen Städte** eine zentrale Rolle; in die nördlichen Landesteile und nach Sachsen kam Friedrich kaum. „Von größter Bedeutung für Friedrich war das Elsaß," wobei die neue Pfalz in Hagenau, „aber auch die Städte im **Rhein-Main-Raum**, das schwäbische Ulm und Augsburg und das fränkische Nürnberg" wichtige Aufenthaltsorte des Staufers sind.[541]

Friedrichs häufige **Abwesenheit** nördlich der Alpen begünstigte die Position der Territorialherren.[542] Auf einem Hoftag verkündete Friedrich II. 1235 den Mainzer Landfrieden und wollte **Zolleinnahmen** *zur Ausbesserung von Brücken und Straßen* benutzt wissen (siehe 3.2.1).[543] Interessanterweise fehlen in Friedrichs Itinerar Hinweise auf das *Castel del Monte* in Apulien. Unweit davon starb er am 13. Dezember 1250 bei Lucera. Warum Friedrich II. *stupor mundi* - das Staunen der Welt - genannt wurde, mag exemplarisch der **Elefant** von Cremona illustrieren. Er kam als Geschenk des ägyptischen Sultans an Friedrichs Hof und soll

[538] Walter KOCH, Friedrich II., In: Lex. MA IV, Sp. 933ff. Mit vier Jahren hatte Friedrich beide Eltern verloren.
[539] Hubert HOUBEN, Kaiser Friedrich II., S. 33. Friedrich fuhr mit dem Schiff von Messina nach Gaete und zog über Rom - Genua - Pavia - Cremona - Mantua - Verona - Trient - Reschenpass - Chur - St. Gallen - Konstanz.
[540] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 144f.
[541] Ebd. Am Itinerar von Barbarossas Sohn Philipp von Schwaben zeigt sich, wie ein Thronstreit die Urkundenpolitik und Reisewege verschieben konnte. SCHÜTTE zeigte, dass bei Philipp von Schwaben ein geordneter Umzug durchs Reich mit laufender Urkundenausstellung ausblieb und es zu einer Regionalisierung kam, die als „Rückzug der königlichen Zentralgewalt" im Itinerar deutlich wird. Bernd SCHÜTTE, Itinerar, S. 33 und 244ff.
[542] MGH Const. II, Nr. 73, 74, 196 und 203.
[543] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, S. 471. MGH Const. II, Nr. 196.

als Attraktion bei Empfängen und Triumphzügen gedient haben.[544] Elefanten waren in Europa seit **Hannibals Alpenzug** 218 v. Chr. bekannt. Der erste Elefant nördlich der Alpen war Abul Abbas, der als Geschenk des persischen Kalifen Harun an den Hof Karls des Großen kam. Die Reichsannalen berichten über den Transport des Elefanten durch einen **jüdischen Gesandten**: *venit Isaac cum elefanto et ceteris muneribus, quae a rege Persarum missa sunt, (...) nomen elefanti erat Abul Abaz.*[545] Karl nahm den Elefanten auf einige seiner Reisen mit, bevor das Tier nach einer Rhein-Querung *subita morte periit.*[546] Letztlich kündet dieser Elefant auch von den **internationalen Beziehungen** mit dem Nahen Osten.

Bezüglich der österr. Ländereien sieht Boshof im Konflikt von Friedrich dem Streitbaren und dem Kaiser die Einverleibung der **babenbergischen Länder** in greibarer Nähe. Dies hätte zur

> *„Unterstellung der Herzogtümer unter Reichsverwaltung, verbunden mit der Erhebung Wiens zur Reichsstadt und der Übernahme der steirischen Dienstleute in die Reichs-ministerialität"*

geführt.[547] Als sich der Babenberger behauptete, versuchte Friedrich II. die Babenbergerin Gertrud zu heiraten und dachte über ein Erbkönigreich Österreich und Steiermark nach.[548] Mit dem **Aussterben der Babenberger** war klar, dass sich der neue Nachfolger - wer immer es sein wird - mit den Landherren arrangieren musste. Nach Max Weltin enthält Ottokars II. *Pax Austriaca* ab Artikel 13 die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen **Böhmenkönig** und Landherren.[549] Als Rudolf von Habsburg 1276 in Österreich einmarschierte, wurden ihm die Städte Enns, Ybbs und Tulln, aber auch die kleineren an der **Marschroute Rudolfs** gelegenen Städte *per alios ministeriales* übergeben (siehe Karte 3); vor der Entscheidungsschlacht 1278 verlor Ottokar entscheidende Zeit bei der **Belagerung** von Drosendorf und Laa, die sich in der Hand der Landherren befanden, deren Verdienste nicht zu unterschätzen seien. [550]
Spätestens ab 1276 versuchte Rudolf die **Landherren** auf seine Seite zu ziehen. Nachdem er Ottokar besiegt hatte, setzten die Landrechtsverfassungen von 1278 und 1298 neue Maßstäbe, wenngleich sie langfristig durch den Schwabenspiegel abgelöst wurden (siehe 3.2.3). Das „Landbuch von Österreich und Steier", an dem auch Jans Enikel mitgeschrieben hat, sieht

[544] Vgl. Matthäus von PARIS, Chronica maiora.
[545] Annales Regni Francorum zu 801, In: MGH, SS rer. Germ. 6, S. 116. (...) *de Africa cum elefanto regressus Portum Veneris intravit; et quio propter nives Alpes transire non potuit, in Vercellis hiemavit.* Zu 802, S. 117.
[546] Ebd. Zu 810, S. 131.
[547] Egon BOSHOF, Die späten Staufer, In: DERS./Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 28f.
[548] Ebd. Franz-Reiner ERKENS, Das Königtum Rudolfs, In: Egon BOSHOF/DERS. (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 48f. Durch Begünstigungen wie dem Wr. Privilegien macht Friedrich II. Stimmung für sich.
[549] Max WELTIN, König Rudolf, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS, Rudolf von Habsburg, S. 107.
[550] Ebd. S. 109. MGH SS 9, S. 708.

Weltin aus dem Zusammenwirken von Rudolf und den Landherren heraus entstanden. Noch während Rudolfs Zeit habe sich der Niederadel und der **Ritterstand** in Ö. formiert und seinem Sohn Albrecht den Sieg beim Aufstand der Landherren 1295/96 gesichert.[551]

Welche Unterschiede und Gemeinsamkeiten lassen sich in den Itineraren der **Reisekönige** vom 8. bis zum 13. Jh. ablesen? Lag das karolingische Itinerar ursprünglich stärker in den westlichen **Reichsgebieten**, so verlagerte es sich unter Ludwig dem Deutschen und Arnulf von Kärnten vermehrt auf den ostfränkischen Teil (siehe 2.2.3). Die Ottonen hielten sich öfter als andere in ihren sächsischen **Stammesgebieten** im Nordosten des Reichs auf, unter den Staufern und Saliern spielte der Zentralraum am Rhein wieder eine stärkere Rolle im Itinerar und unter den Habsburgern rückte Österreich und der Südosten in den Fokus.
Der **Königsumritt** war bei Dynastiewechsel von Bedeutung, um Loyalitäten und Bündnisse des neuen Herrscherhauses abzusichern. Die **Gesamtstrecken**, die von fränkisch-deutschen Königen während ihres Lebens bewältigt wurden sind enorm. Karl der „Weitgereiste" legte über 40.000 km zurück (siehe 2.2.2); dass ihm die Babenberger Leopold V. und Leopold VI. nur um wenig nachstanden, hat Kapitel 2.1.4 gezeigt. Obwohl im Spätmittelalter **Residenzen** stärker hervortraten, blieb das Reisen als pflichtbewusste Präsenz der Königswürde weiterhin unumgänglich. Als **Kernlandschaft** galt jedenfalls das Rhein-Main-Gebiet:

> *„Vergleicht man die Herrscheritinerare seit der Karolingerzeit, so wird deutlich, daß der zentral gelegene Rhein-Main-Raum von Speyer über Worms und Mainz bis Frankfurt die einzige Gegend war, die über Jahrhunderte hinweg in ihrer Bedeutung als Kernlandschaft der reitenden Herrscher unangetastet blieb."*[552]

Dies blieb auch unter den **Habsburgern** so, deren Hausmachtverlagerung in den nö. Donauraum mit einer immensen Aufwertung Österreichs im königlichen Itinerar ab dem Jahr 1276 einherging, wie sich im folgenden Kapitel zeigen wird (siehe 2.2.3).
Mit Karl dem Großen begann die *regis itinera*, mit ihm möchte ich auch schließen. Notker berichtet über **Straßen-Reparaturen**, dass „die Reinigung und Beschichtung der schlammigen Straßen" und das Auffüllen der Straßenlöcher an erster Stelle standen.[553] Von einer Wegewartung wagten Reisende unter der Enns lange kaum zu träumen.

---

[551] Max WELTIN, König Rudolf, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS, Rudolf von Habsburg, S. 122f.
[552] Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 144.
[553] Thomas SZABO, Karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, In: Werner RÖSNER u.a. (Hrsg.) Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter, S. 129. NOTKER, Gesta Karoli I, MGH SS rer. Germ. 12, Cap. 30. (...) *purgatio seu stramentum vel impletio coenosorum itinerum.*

2.2.3 Königsitinerare östlich der Enns

„Als brauchbares Hilfsmittel erweist sich die Berücksichtigung der königlichen Itinerare, sprich der Reisewege und Gastungsorte der fränkischen und deutschen Könige. Es ist bekannt, dass diese Reiserouten häufig von rechtlichen und politischen Forderungen bestimmt waren, wobei es immer wieder bestimmte Räume und Gegenden gab, die die Könige je nach Interessenlage bevorzugt besuchten.“[554]

Das Land unter der Enns bleibt im **königlichen Itinerar** ein selten aufgesuchtes Gebiet an der Peripherie des Reiches. Karolinger, Salier und Staufer verschlug es nur anlassbezogen ins **Ostland** - Kriegszüge, Politik und Kreuzfahrten führten sie sporadisch donauabwärts (siehe unten). Eine nachhaltige Aufwertung der **Königspräsenz** erlebt der nö. Donauraum erst unter Rudolf von Habsburg, der 1276-1281 Wien residenzartig nutzte (siehe Karte 2).[555]
Erwin Kupfer verdanken wir eine Übersicht der fränkisch-deutschen **Herrscher-Aufenthalte** in Österreich unter der Enns bis vor 1200, die im Anhang seines Buches „Krongut, Grafschaft und Herrschaftsbildung in den südöstlichen Marken und Herzogtümern“ zu finden ist.[556] Zumindest fünf karolingische Herrscher haben das **Land unter der Enns** bereist:

*** Karl der Große** kam im Zuge der Awarenkriege 791 ins Ostland, wobei *ad Cumeoberg* und *in Pannoniam ultra Omuntesdorf* als Ortsangaben aufscheinen (siehe 2.1.1).[557]
*** Ludwig der Deutsche** war 863/64 *ad Carantanos*, in Tulln und *ultra Danubium*.[558]
*** Karlmann** suchte im Jahr 869 die königliche Pfalz Baden bei Wien auf.[559]
*** Karl III.** begegnet 884 in den Lokalisierungen *ad orientem, Mons Comianus prope flumen Tullinam* sowie *per Carentam* in Urkunden, die den nö. Raum betreffen.[560]
*** Arnulf v. Kärnten** ist ab 888 mehrmals im Ostland und verweilte in Moosburg, Karnburg, *ad Pannoniam*, Omuntesberg, *ad Orientem, Hengistfeldon* und *Eberesburc*.[561]

Nach der Eroberung Karls des Großen spielte das karolingische **Ostland** über 70 Jahre keine Rolle mehr im **Reiseweg** der fränkischen Könige.[562] Erst in der zweiten Hälfte des 9. Jh.

[554] Erwin KUPFER, Krongut, Grafschaft und Herrschaftsbildung, S. 17.
[555] Carlrichard BRÜHL, Fodrum, Gistum, Servitium regis I, S. 173. Allgemein zu Rudolf I.: Oswald REDLICH, Rudolf von Habsburg. Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg.
[556] Erwin KUPFER, Krongut, Grafschaft und Herrschaftsbildung, S. 199f.
[557] Johann BÖHMER, Regesta Imperii I/1, Nr. 316a, c und d. Annales Regni F., In: MGH SS rer. Germ. 6, S. 88.
[558] Ebd. Nr. 1450e. 1455a,b und c.
[559] Ebd. Nr. 1473b. Rudolf MAURER, *Ad Padun ... in palatio*, In: NÖLA 13 (2008), S. 350ff.
[560] Ebd. Nr. 1691a, b und c.
[561] Ebd. Nr. 1784, 1785, 1806d, 1807, 1809, 1844a und b, 1869a und b, 1890 und 1955a.
[562] Erwin KUPFER, Krongut, Grafschaft und Herrschaftsbildung, S. 76. und S. 199.

ziehen fränkische Könige vereinzelt ins **Tullner** und **Wiener Becken**; vorwiegend um Verhandlungen mit den mährischen Nachbarn zu führen. Genauere Kenntnisse haben wir über die **Reisen Arnulfs** von Kärnten, der Weihnachten 888 in der Karnburg verbracht hat.[563] Die Karnburg und Moosburg lagen in der karantanischen Steiermark und waren wie der Tullner Raum oder die Badener Pfalz ein administratives Zentrum zur Zeit Arnulfs.
Auch wenn einige Ortsangaben nicht mehr genau lokalisierbar sind, so lassen sich durch die karolingischen Itinerare und die Krongüter frühe **Zentralräume** der ostfränkischen Herrschaft im 9. Jh. ablesen.[564] Nach den Fahrten Arnulfs von Kärntens *ad Pannoniam* und *ad Orientem* sowie nach *Omuntesberg, Hengistfeldon, Eberesburc* (Ybbs) und zuletzt Mautern in den 890er Jahren ist bis 1030 **kein Aufenthalt** eines fränkisch-deutschen Königs östlich der Enns quellenmäßig fassbar. Im Sommer 1030 führte Konrad II. ein **Feldzug** bis *circa Fisca flumen*; damit beginnt eine Phase, in der das Ostland wieder öfter königlicher Gastungsort wird, wenngleich diese Reisen vorwiegend Kriegzügen und Verhandlungen galten.

Der Salier-Kaiser **Heinrich III.** reiste im Zuge der Ungarnkriege Mitte des 11. Jh. mehrfach durch Nö.[565] Der Kaiser führte sein Heer 1043 gegen die Ungarn ins Feld; am linken **Donauufer** stieß man im Spätsommer über die *Ungarica platea* nach Gran vor, ohne dabei entscheidende Gewinne zu machen.[566] Spätere **Vorstöße** am rechten Donauufer wurden durch das versumpfte Gelände der Raab-Raabnitz-Niederung und die Schilfgürtel des Neusiedlersees erschwert, die von den Ungarn geschickt zur Verteidigung genutzt wurden.[567]
Der **späte Aufbruch** dürfte 1043 mit ein Grund für den abgebrochenen Vormarsch gewesen sein, schließlich ist Heinrich am 2. Juli nachweislich noch in Stockhausen (bei Fulda) und am 6./7. August bei Straubing an der Donau.[568] Am 11. September testierte Heinrich schon am **Rückweg** befindlich in **Pöchlarn** und siegelte am 1. Oktober in Regensburg. Die gut 300 km legte er mit seinem Heer in weniger als drei Wochen zurück - ein Tagespensum von 15-20 km ist anzunehmen. Den Winter verbrachte Heinrich in Deutschland (Ingelheim), um im Sommer 1044 erneut Richtung Ungarn aufzubrechen. Am 16. Juni ist er in der Nähe von Stuttgart, am 24. August urkundet er vom Feldzug zurückgekehrt in Merseburg. Was Heinrich III. auf seinen **Ungarnfeldzügen** im Land unter der Enns sah, beschreibt Max Weltin so:

[563] Ebd. S. 76f. Erwin KUPFER spricht die Karnburg und Moosburg als königliche Pfalz an. Zu Arnulf von Kärnten vgl. Adelheid KRAH, Bayern und das Reich, In: Maximiliane KRIECHBAUM (Hrsg.), FS Sten Gagnér.
[564] Ebd. S. 76ff. Zu den karolingischen Urkunden, die den nö. Raum betreffen siehe NÖ UB I, Nr. 1ff. sowie das Kapitel Raumrezeption im Spiegel der Quellen (2.1.2).
[565] Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 243.
[566] NÖ UB I, S. 279. Annales Altahenses maiors, In: MGH SS rer. Germ. 4, S. 32ff. Wahrscheinlich setzt man bei *Disinfurth* über, wo ein wichtiger Marchübergang lag.
[567] NÖ UB I, Komm. Nr. 21-21l, S. 279.
[568] MGH DH III, Nr. 107 – 110.

„Der Salier erhielt auf seinen Feldzügen eine Vorstellung von dem dünn besiedelten, nahezu befestigungsfreien und weitgehend ebenen Hinterland von March und Leitha, das nur durch den Zuzug wehrhafter Leute – über die Markgraf Adalbert nicht in ausreichender Zahl verfügte – dem Reich auf Dauer gesichert werden konnte.“[569]

Es verwundert kaum, wenn Heinrich III. im März 1045 die riesige Fläche von 150 Königshufen zwischen Fischa, Leitha und March an jenen **Markgrafen Siegfried** schenkt, dessen Spuren sich trotz mehrfacher Land-Zuwendungen bald verlieren.[570] Die Diskussion über die „**Markenpolitik**“ Heinrich III. hat die Forschung lange beschäftigt – Karl Brunner vertritt die Meinung, dass es keine salischen Marken im Südosten gegeben hat.[571]

Im Frühsommer 1045 zog **Heinrich III.** über Persenbeug nach Perschling, wo er am 3. Juni einem gewissen Reginold zehn Hufe zwischen Fischa und Leitha schenkt und dem Kloster Niederaltaich zehn Königshufe an der Zaya neben den Besitzungen des Markgrafen Siegfried zuweist.[572] Ausstellungsort ist **Perschling**, das zwischen den früh genannten „Brückenorten“ Atzenbrugg und Wieselbruck im Perschlingtal liegt (siehe 3.1.1).[573] Nach Heinrichs Rückkehr, die ihn über Köln nach Aachen führt, erhält Siegfried im Juli weitere Zuwendungen im Marchfeld, wo eine „Ausmessung durch königliche Beauftragte erfolgte“. Diese königlichen *nuntii* verfügten über **Lokalkenntnis**, die sie entweder als Einheimische besaßen oder als Fremde bei den vorangegangenen Feldzügen erworben haben (2.1.2).[574]

Heinrich schenkt Margraf Siegfried fünfzehn Hofstätten an der Donau (in Nachbarschaft zu Eichstätter Besitz), dahinter dreißig Könishufen in Richtung der **Ungarn-Straße**, zwanzig Hofstätten bei Stillfried an der March, dahinter hundert Königshufen wieder in Richtung der Ungarnstraße sowie nochmals einhundert Königshufen zwischen March, Zaya und Sulzbach. Das sind immense Zuwendungen für einen Adeligen, von dem wir weder Herkunft noch weiteres Schicksal kennen. Besagte Urkunde nennt die Ungarn-Straße (*Ungarica platea)* zweimal als **Gebietsgrenze**, wobei die umfangreichen Besitzungen von einem **Königsboten** angewiesen werden sollen - *per nostrum nuncium inibi demonstrentur.*[575]

In den darauf folgenden Jahren behält Heinrich III. die Markgrafschaft im Auge und lässt am

[569] NÖ UB I, S. 279.
[570] MGH DH III, Nr. 133.
[571] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 186f. DERS., Welche Marken? In: JbLkNö 62 (1996), S. 159-169. Hat sich Siegfried seinen Gütern in Kärnten zugewandt, zu wenig Anhänger in Form von Bauern, Siedlern, Ministerialen und Kämpfer gefunden oder ist er schlicht gestorben?
[572] MGH DH III, 136 und 137. Ernst MÜLLER, Itinerar Heinrich III., S. 50ff.
[573] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, A 255 und III, W 287.
[574] NÖ UB I, S. 280.
[575] MGH DH III, Nr. 141. NÖ UB I, S. 265ff., Nr. 21h.

Reichstag in Nürnberg 1050 den Bau der *Heimenburg* beschließen, um die **Ostgrenze** gegen Ungarn zu schützen. Ein erneuter Ungarnfeldzug führt Heinrich 1051 *per Carentani fines* in die Babenbergermark, wobei **logistische Probleme** einen verlustreichen Rückzug notwendig machten.[576] Heinrich fertigte am 25. Oktober 1051 zwei Urkunden in Hainburg aus und war am 27. Juli 1052 in Persenbeug mit der Ausstellung eines Diploms befasst.[577]

Während der fränkische Chronist Lampert von Hersfeld die **Ungarnzüge** Heinrichs III. in seinen Annalen kurz erwähnt, bleibt der Aufenthalt Heinrichs IV. im mittleren Donauraum ohne Notiz.[578] Zum Jahr 1058, als der junge Heinrich mit seiner Mutter durch die Mark der Babenberger zog, berichtet Lampert vom Entschluss, „Gottes Weg" (*in via Dei*) zu gehen und Mönch zu werden. Als Heinrich IV. im **Marchfeld** ankam, wurde Lampert am 19. September in Aschaffenburg zum Priester geweiht und schreibt: „ich habe dann sofort eine Pilgerfahrt nach Jerusalem angetreten."[579] Über seine Reise ins **Heilige Land** berichtet Lampert nicht viel - falls er sofort aufbrach, könnte er Heinrich IV. noch im Donauraum getroffen haben. Weihnachten hat Lampert in *Marouwa* (Branicevo?) an der ungarisch-bulgarischen Grenze verbracht. Nach Beendigung seiner **Pilgerfahrt** kehrt er am 17. Oktober in sein Kloster zurück und meint „auf der ganzen weiten Reise oft in Lebensgefahr" gewesen zu sein.

Heinrich IV. war im Herbst 1058 als Achtjähriger mit seiner Mutter, die Reichsverweserin war, seiner Schwester Judith und einem Gefolge von Beratern und Reichsfürsten nach Nö. gezogen, um Verhandlungen mit Ungarn zu führen. Die Annales Altahenses berichten, dass der König *cum matre in fines Ungarie venit* und mit **Ungarn** Frieden schloss. [580]

> *„Die Reise führte auf der alten Straße südlich der Donau bis Tulln, dort übersetzte man den Strom und zog bei Trübensee auf dem Wagram und auf der sogenannten ‚Ungarischen Straße' weiter bis ins Marchfeld."*[581]

Am 13. September stellte Heinrich IV. eine Urkunde in **Trübensee** bei Tulln aus.[582] Danach zog er mit seiner **Delegation** ins Marchfeld (*actum Marahafelt*), wo er am 20. September siegelte und seine Schwester Judith mit dem ungarischen Königssohn Salomon vermählte; seine Rückkehr nach Trübensee (*actum Trebenen*) belegt ein Diplom vom 25. September.[583]

---

[576] Ebd. S. 282. Ernst MÜLLER Das Itinerar Heinrich III., S. 91.
[577] MGH DH III, Nr. 276, 277 und 301.
[578] Lampert von HERSFELD, Annalen, In: FSGA 13, S. 43ff. *„Auf seinem ersten Feldzug gegen Ungarn schlug der König Aba in die Flucht; dann drang er bis zur Raab vor* und *eroberte drei sehr starke Burgen.*"
[579] Ebd. S. 64f. *peregrinationem Ierosolimitanam.*
[580] Annales Altahenses zu 1058, In: MGH SS rer. Germ. 4, S. 54f. Anzunehmen ist, dass Kaiserin Agnes mit Sohn und Tross per Schiff donauabwärts fuhren, bei Tulln die Donau querte und die *platea Ungarica* benutzte.
[581] Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 84.
[582] MGH DH IV, Nr. 37. Trübensee war ein Passauer Marktort und ein wichtiger Donauhafen.
[583] Ebd. Nr. 38 und 39. Ebersberg erhielt Güter, das Bistum Bamberg seinen Besitz und Immunität bestätigt.

Trübensee liegt an der heutigen S 5, der Stockerauer Schnellstraße, die entlang der **Nördlichen Donautalstraße** verläuft und deren Trasse Heinrich IV. am Rückweg benutzte.
Am 1. Oktober schenkte Heinrich IV. in **Prinzersdorf** der Witwe von Markgraf Adalbert zwanzig Königshufe westlich von Tulln und fuhr nach **Ybbs**, wo er am 2. Oktober dem Stift St. Pölten drei Königshufe bei Mannswörth zwischen Schwechat und Fischa überließ.[584] Bevor sich Heinrichs Spuren auf nö. Boden verlieren, ist am 4. Oktober noch ein Aufenthalt in Thürnbuch bei **Strengberg** bekannt, über den Roman Zehetmayer schreibt:

> *„Hier hat er* (Heinrich IV., Anm.) *wahrscheinlich für Markgraf Ernst ein Diplom ausgestellt, das im 14. Jh. bei der Redigierung des Maius-Komplexes vernichtet wurde. Dabei wurden aus dem echten Diplom neben einigen Formulierungen die Datierung und der Ausstellungsort in das falsche Heinricianum übernommen.“*[585]

Das nächste Diplom stellt Heinrich am 18. Oktober in **Regensburg** aus - von seinem Weg zwischen Strengberg und Regensburg geben die Quellen nichts preis - erst fünf Jahre später kam Heinrich IV. als mittlerweile 13-jähriger *iuxta flumen Fisek* und stellt am 27. September 1063 eine Urkunde für die Brixener Kirche an besagter **Fischa** aus.[586] Außerdem ritt er beim **Ungarnzug** 1074 durch Nö., reiste nach dem Canossa-Gang 1077 *per Carintiam* und hielt sich im April 1079 in Ostbayern auf - eventuell folgte eine Fahrt nach Ungarn.[587]
Insgesamt waren die **Reisewege** von Heinrich IV. oft durch die Konflikte im Reich (Gegenkönige, Sachsenfeldzug) und den **Investiturstreit** (Gang nach Canossa) geprägt. Schon als Säugling war Heinrich mit seinen Eltern auf Reisen; selbst sein Leichnam wurde mehrmals verlegt und schließlich von Lüttich nach Speyer transportiert (siehe 2.2.2).[588]
Die letzten Jahre von Heinrich IV. waren geprägt vom Aufstand seines Sohnes gegen ihn – letztlich kam **Heinrich V.** 1106 auf den Thron und mischte sich wie seine Vorgänger in die ungarische Politik ein.[589] Ein neuerlicher Feldzug gegen Ungarn, der scheitern sollte, führte Heinrich V. im September 1108 in die Mark. Für diese Arbeit ist Heinrichs **Aufenthalt** aus mehreren Gründen von Interesse. Erstens benutzte Heinrich V. wie sein Vater und Großvater den **Donauübergang** bei Tulln und die *platea Ungarica* - der Weg war am salischen Hof bekannt und das Wissen um seine Beschaffenheit tradiert worden (siehe Karte 2).[590]

---

[584] MGH DH IV, Nr. 40 und 41.
[585] NÖ UB I, S. 345. Siehe auch: MGH DH IV, Nr. 42 und BUB 4, Nr. 575 und 576.
[586] MGH DH IV, Nr. 43 und 111.
[587] Eugen KILIAN, Itinerar Kaiser Heinrichs IV. S. 66ff. Vgl. Erwin KUPFER, Krongut, Tabelle 1, S. 200.
[588] Otto von FREISING/RAHWEIN, Die Taten Friedrichs, Cap. 9, S. 148ff. Ingebort SELTMANN, Zepter und Zügel, S. 136.
[589] Tilman STRUVE, Heinrich V., In: Lex. MA IV, Sp. 2044f. Vgl. Hans Jochen STÜLLEIN, Itinerar.
[590] Obwohl einige Jahrzehnte zwischen den Aufenthalten Heinrich IV. und Heinrich V. liegen, werden einzelne

Zweitens überlässt Heinrich V. dem Stift Göttweig die Donauinsel „**Mauternerwerd**“ (*Mutheimeruuerth*) und bestätigt dem Kloster seine Besitzungen. Der Name der abgekommenen Donauinsel leitet sich von **Mauteinnehmern** ab. Bei den Gütern von Heuberg südöstlich von St. Pölten sind *censu de publica via* ausgenommen - also Einnahmen an der **Römerstraße**; außerdem nennt die Königsurkunde *Aschrichisprucca* (Bruck/Leitha) und *Wischartisprucca,* also Wieselbruck zwischen St. Pölten und Atzenbrugg an der Perschling.[591]

Drittens kamen in Heinrichs Heer Bischof Hermann von Augsburg und Markgraf Diepold III. ins Land.[592] Sie sind Angehörige der **Vohburger**, die im Streit zwischen Heinrich IV. und den gregorianischen Parteigängern Bischof Altmann und Leopold II. auf der Seite des Kaisers standen und 1081 unfreiwillig die Babenberger Mark verlassen mussten. Ein Teil ihrer Gefolgsleute blieb in der Mark und arrangierte sich mit dem Landesadel, ein Teil folgte den Vohburgern in andere **Besitzbereiche**.[593] Güter und Besitzrechte der Vohburger übernahmen der Markgraf, Göttweig und der Landadel; als die Vohburger der nächsten Generation in die Mark kommen, werden alte Besitzansprüche virulent und man arrangiert sich.[594]

Danach sind es die **Kreuzzüge** und der Weg nach Jerusalem, der Konrad III. und Friedrich I. an die nö. Donau führt. In der *Gesta Frederici* heißt es über den Aufbruch zum 2. Kreuzzug: Als die Strenge der Winterkälte gebrochen war und der **Frühling** ins Land zog,

> *„da brach König Konrad mit seinen Leuten von Nürnberg zu dem Zuge auf, bestieg in Regensburg Schiffe, um die Donau hinunterzufahren, und gelangte an Himmelfahrt zur Stadt Ardacker im Ostland; hier schlug er ein Lager auf und wartete zwei oder drei Tage auf seine allmählich heranziehenden Leute. Dann zog er bis dicht an die Grenze seines Reiches und lagerte hier in der Nähe der Fischa; nachdem man hier das heilige Pfingstfest gefeiert hatte, überschritt er mit fast dem ganzen Truppenaufgebot die Leitha – die einen fuhren auf der Donau, die anderen marschierten zu Fuß – und schlug in Ungarn die Zelte auf. Die Menschenmassen, die er mit sich führte, waren so groß, daß die Flüsse zur Schiffahrt und die Weite der Felder zum Marsch kaum auszureichen schienen. Nicht viel später folgte ihm König Ludwig von Frankreich mit seinen Leuten; er brachte von unseren Landsleuten die Lothringer mit, (...), nebst vielen anderen.“*[595]

Mitglieder des Hofes die Strecke zumindest aus Erzählungen und Berichten gekannt haben.

[591] MGH DH V, Nr. 38. Das Königsdiplom wurde am 6. Sept. 1108 in Tulln ausgestellt.

[592] NÖ UB II/1, S. 88f.

[593] Die Vohburger werden auch Rapotonen-Diepoldinger genannt und waren vor allem im schwäbischen Augstgau, im bayerischen Nordgau, im oö. Traungau und bis 1081 auch in der Babenberger Mark reich begütert.

[594] NÖ UB II/1, S. 88f.

[595] Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 47, S. 216ff. *„(...) Conradus rex a Norico castro cum suis procinctum movens, per Danubium iturus, Ratispone naves ingreditur, ac in ascensione Domini in Orientali marchia iuxta burgum qui Ardacher vocatur castra ponens suos, qui iam adventabant, duobus seu*

Dank **Otto von Freising**, der als Augenzeuge dabei war, erhalten wir zum ersten Mal seit dem Awarenzug Karls des Großen (siehe 2.1.1) einen Eindruck einer Königsfahrt donauabwärts. Heinrich II. Jasomirgott empfängt Konrad III. in **Klosterneuburg**, wo seine Mutter Agnes begraben ist, bevor man zur Weihe von St. Stephan nach Wien zieht. Die Kreuzfahrer sammeln sich auf großen Feldern an der **ungarischen Grenze** und brechen auf.[596]

Neben Otto von Freising, dem Sohn Leopold III. und Halbbruder des Königs nahm auch Konrads Neffe Friedrich I. Barbarossa am Kreuzzug teil - er wird 1189 ein zweites Mal Richtung Heiliges Land ziehen.[597] Auch Ottos Bruder, und Konrads Halbbruder Heinrich **Jasomirgott** beteiligte sich am Kreuzzug. Er musste ein Darlehen bei den Klöstern der Mark aufnehmen, während einige Adelige Besitzungen veräußerten um die „kostspielige Expedition finanzieren zu können".[598] Waren am **ersten Kreuzzug** vorwiegend französische und normannische Rittern beteiligt, so schlossen sich dem **zweiten Kreuzzug** unter den Königen Ludwig VII. und Konrad III. auch deutsche und einige österreichische Ritter an.[599]

Dem französischen Kaplan Odo von Deuil erschien Ö. rau und unwirtlich - in einem Brief an den Abt von St. Denis berichtet er von der **Durchquerung** der Babenberger Mark.[600] Von Passau bis *Nova Urbs* (Klosterneuburg) seien es fünf Tagesreisen; das Land schildert Odo als waldreich, voller Quellen und Flüsse zwischen üppigen Wiesen und ohne Städte, die das durchziehende Heer mit ausreichend **Lebensmitteln** versorgen konnten. Diese Worte lassen erahnen, „wie dünn und oasenhaft besiedelt" die Mark Mitte des 12. Jh. war.[601]

Die Kreuzfahrer stießen durch Ungarn Richtung **Balkan** vor, wo es *viarumque difficultatis* zu überwinden galt, nach Kleinasien vor; hier teilte man sich in mehrere Kolonnen, um die Versorgung zu gewährleisten.[602] Unbewaffnete Pilger, Arme und Kranke, brütende Hitze, Wassermangel und Versorgungsengpässe erschwerten den Vormarsch.

---

tribus diebus expectavit. Inde usque ad terminos ferme regni sui procedens non longe a fluvio Viscahe mansionem locavit, celebratoque ibi sancto pentecoste, cum universis pene copiis suis Litahe transiens in Pannonia tentoria fixit, aliis per Danubium navigantibus, aliis per terram euntibus. Tantam autem post se multitudinem traxit, ut et flumina ad navigandum camporumque latitudo ad ambulandum vix sufficere videretur. Quem Francorum rex Lodewicus non multo post cum suis subsecutus est, ducens secum ex nostris Lothariangos, (...), et alios quam plures."

[596] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 198.

[597] Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 78ff.

[598] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 198.

[599] Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas S. 10. Zur österreichischen Beteiligung siehe: Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 50ff.

[600] Odo de DEUIL, Ludovici VII in orientem, In: MGH SS 26, S. 60f. *„Numquam enim deerunt Sancti Sepulchri viatores eruntque (...). Igitur Mettis, Warmasia, Wirceburgis, Ratispona, Batavia, civitates opulentissime, tribus diebus a se invicem distant. A postremo nominata 5 dies sunt usque ad Novam urbem, ab hac una usque ad portas Hungariae. Quae interiacent nemorosa sunt, et nisi deferantur de civitatisbus, non sufficiunt exercitui victualia ministrare. Rivis tamen habundant fontibus et pratis."*

Siehe auch: Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 94.

[601] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 198.

[602] Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 48, S. 218ff.

Letztlich war der Kreuzzug schlecht vorbereitet, verlief planlos und geriet in Phrygien zur **Katastrophe** für die Heersäule des Königs. Kaum in Kleinasien angekommen lief man bei Doryläum, in der Nähe von Eskisehir, in einen Hinterhalt der Seldschuken und wurde vernichtend geschlagen.[603] Während **Otto von Freising** von seiner eigenen Fahrt wenig berichtet - er führte eine Kolonne unbewaffneter Pilger in Kleinasien an - konnten sich König Konrad, der junge Barbarossa und Heinrich Jasomirgott gerade noch aus der Schlacht bei Doryläum retten.[604] Sie mussten fliehen und zogen sich nach **Byzanz** zurück, um sich von den **Strapazen** der gescheiterten Fahrt zu erholen. Am Bosporus hielt Konrad

> *„Rast, denn er war durch den langen Zug ermüdet, durch die Anstrengungen erschöpft und litt an einer ziemlich schweren Unpäßlichkeit. Dort traf er Anordnungen bezüglich der Rückkehr und schickte den Sohn seines Bruders, Herzog Friedrich, voraus, damit er den Zustand des Reichs erkunde oder vielmehr stärke. Dieser zog durch Bulgarien und Ungarn und kam im April in seine Heimat;"*[605]

Friedrichs Rückweg führte auf dem **Landweg** über den Balkan nach Ö. und Deutschland. Heinrich Jasomirgott heiratete auf dem Rückweg **Theodora Komnena** - es sollte die erste von drei Verbindungen zwischen den Babenbergern und Byzanz werden - und fuhr mit Konrad im Frühjahr 1149 über das **Mittelmeer** zurück.[606] Sie landeten einige Wochen später

> *bei Pola, einer Stadt in Istrien; dort stieg er zu Pferde und ritt über Aquileia nach Juvavia, das jetzt Salzburg heißt und bekanntlich die Metropole Bayerns ist; hier feierte er Pfingsten zwei Jahre, nachdem er dieses Fest in Pannonien begangen hatte.*[607]

Der nunmehrige Kaiser **Friedrich I. Barbarossa** reiste im Sommer des Jahres 1165 von Regensburg über Passau nach Wien und besuchte seinen Onkel Heinrich II. Jasomirgott. Friedrich I. kam in kirchlichen Angelegenheiten (Würzburger Eide) nach **Wien**, wo er zwei Wochen weilte und von Heinrich und Theodora „**Am Hof**" untergebracht wurde.[608]

---

[603] Jonathan RILEY-SMITH, Kreuzzüge, In: Lex. MA V, Sp. 1511.
[604] Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 95f.
[605] Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 65, S. 264ff. *„(...) tamquam ex longa via fatigatus laboribusque fractus et non modica infirmitate correptus, per aliquod temporis spatium quievit. Ibi de rebitu ordinans Fredericum ducem, fratris sui filium, ad cogno-scendum vel potius ad corroborandum imperii statum premisit. Qui per Bulgariam Pannoniamque iter faciens mense Aprili ad propria rediit (...)."*
[606] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 199f. Die Hochzeit mit einer byzantinischen Prinzessin steigerte das Ansehen der Babenberger enorm. Heinrich tritt als Zeuge in Königsurkunden am 15.5. in Friesach und am 21.5. in Salzburg auf. SUB, Nr. 279 und 280.
[607] Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 65, S. 264ff.
[608] Die Münze Österreich hat den Besuch auf der „Jasomirgott-Gedenk-Münze" aufgegriffen und gibt am Revers den Ritt von Friedrich I. Barbarossa mit seinem Gefolge durch Wien wieder.

Die Beziehung von Barbarossa und Heinrich Jasomirgott stand nicht immer zum Besten. Zwar war man miteinander als Neffe und Onkel verwandt und kannte sich vom zweiten Kreuzzug und von diversen **Hoftagen**, allerdings belastete der Streit um Bayern ihr Verhältnis. Die Jahre zwischen 1147/48 und dem neuerlichen Wien-Aufenthalt 1165 waren ereignisreich verlaufen. Otto von Freising eröffnet das zweite Buch der *Gesta Frederici* mit der Königswahl Barbarossas 1152 in Frankfurt und beschreibt den **Weg zur Krönung**:

> *„Nachdem nun alle Fürsten, die dort zusammengeströmt waren, sich ihm durch Treue und Mannschaft verpflichtet hatten, bestieg der König mit wenigen, (...) die Schiffe, fuhr den Main und den Rhein hinunter und landete bei dem Königshof Sinzig. Dort bestieg man die Pferde und gelangte am Samstag darauf nach Aachen.“*[609]

Bald nach der Königskrönung in Aachen und der Kaiserkrönung 1155 in Rom,[610] suchte Barbarossa den **Streit um Bayern** zwischen dem Welfen Heinrich dem Löwen und dem Babenberger Jasomirgott endgültig beizulegen. Barbarossa hatte den Konflikt von Konrad III. geerbt, der Heinrich dem Löwen das Herzogtum Bayern entzogen und es Leopold IV. zugesprochen hatte. Während Heinrich Jasomirgott beiden Krönungsfeiern fern blieb, erschien der junge Welfe mit großem Gefolge 1152 in **Aachen** und 1155 in **Rom**.[611]
Barbarossa, der mit beiden Seiten eng verwandt war, versuchte auf den Hoftagen in Würzburg, Worms und Speyer, bei denen Heinrich Jasomirgott zugegen war, die Sache zu klären. Letztlich sollte erst mit dem **Privilegium minus** beim Hoftag zu Regensburg 1156 eine Lösung gefunden werden: Friedrich erhob Ö. zum Herzogtum und löste es aus dem bayer. Herzogtum heraus, das bei Heinrich dem Löwen verblieb. Die **Hoffahrtpflicht** war für den österr. Herzog auf Bayern begrenzt, die **Heerfahrtpflicht** nur für Böhmen und Ungarn verpflichtend (siehe 3.2.2); dennoch findet sich Heinrich II. bei den Italienzügen 1158 und 1162 an der Seite des Kaisers. Darüber hinaus leitet Heinrich Jasomirgott den residenzartigen Ausbau von Wien ein, der sich im neuen Sitz des Herzogs „Am Hof“ äußerte.
Von Barbarossas **Wien-Aufenthalt** 1165 gibt es keine Urkunden, weshalb nur mittels Itinerars eine Zeiteinschätzung des Besuchs möglich ist. Friedrich I. kam im Juni von Würzburg nach Regensburg, wo er das Kloster Kastl und dessen Besitzungen unter seinen Schutz stellt, inkl. der von *Heinricus dux Austrie* geschenkten Güter zu Malsbach.[612]

---

[609] Otto von FREISING und RAHEWIN, Gesta Frederici II, Cap. 3, S. 286f.
[610] Beim Treffen zwischen Barbarossa und dem Papst kam es zum Eklat, als sich der Staufer weigert den Stratordienst zu vollziehen, das Führen der Pferdezügel des reitenden Papstes. Am nächsten Tag wiederholte man das Ritual und legte das Missverständnis bei. Roman DEUTINGER, Sutri 1155, In: DA 60 (2004), S. 97-133.
[611] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 202f.
[612] MGH DD F I, Nr. 478 – 487. Friedrich I. siegelte im Mai und Juni 1165 insgesamt neun Mal in Würzburg.

Etwa zur gleichen Zeit versucht er einen Streit innerhalb der Salzburger Kirche beizulegen und lädt die Streitparteien nach **Worms** ein; am 18. August weilt Barbarossa in der Nähe von Würzburg.[613] Der Wien-Aufenthalt von Kaiser Barbarossa ist zwischen dem 23. Juni und dem 18. August anzusetzen und dürfte im Juli 1165 stattgefunden haben.[614]
Danach dauerte es fast 25 Jahre, bis Barbarossa im betagten Alter von fast 70 Jahren ein drittes Mal die **Donau** abwärts fuhr. Am 10. Mai 1189 versammelten sich in **Regensburg** alle zum dritten Kreuzzug Willigen und trafen letzte Vorkehrungen.[615] Ansbert berichtet in der Historia de expeditione Friderici über den **Aufbruch der Kreuzfahrer**:

> *„Am 11. Mai brach der Kaiser mit dem Heer der Kreuzfahrer Christi von Regensburg auf und fuhr mit dem Schiff donauabwärts bis Wien, während der größte Teil des Heeres ihm auf dem Landweg bis dorthin vorausmarschierte. Auf dieser Fahrt ließ er das Dorf Mauthausen an der Donau zu Recht niederbrennen, weil dessen Bürger von durchreisenden Pilgern Christi (...) ungebührlichen Wegezoll gefordert hatten.“*[616]

Die Zerstörung des herzoglichen Mautortes **Mauthausen** scheint zu keinen größeren Verstimmungen geführt zu haben, zog Herzog Leopold V. dem Kaiser doch mit großem Gefolge entgegen und bereitete ihm einen herzlichen Empfang.[617] Arnold von Lübeck schreibt in der Chronica Slavorum über den **Empfang**, den Barbarossa *in Austriam* erhielt:

> *„cui occurrit cum multo comitatu dux eiusdem provintie, magnifice eum et omnes suos suscipiens cunctisque recipere volentibus donaria sua honorifice tribuens.“*[618]

Auch die Historia Peregrinorum berichtet über den Empfang der Kreuzfahrer durch Herzog Leopold V. und deren feierliche Ankunft und **Versorgung in Wien**:

> *„Cum autem Winam pervenisset exercitus, Lupoldus dux Austrie qui apud omnes liberalitatis preconio famosus et celebris habebatur, necessitati peregrinorum laudabiliter consuluit tum in ministratione mercati tum de rebus propriis hilariter largiendo.“*[619]

---

[613] MGH DD F I, Nr. 488 und 489.
[614] Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 36 und 154f. Vgl. DERS. Die Regesten Friedrich I. nach BÖHMER neu bearbeitet von OPLL (= RI 4,2).
[615] Zu Regensburg als Versammlungs- und Reichstagsort siehe: Dieter ALBRECHT (Hrsg.), Regensburg.
[616] ANSBERT, *Historia de expeditione Friderici imperatoris*, In: MGH SS rer. Germ. 5, S. 17. Zitiert nach Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 78. Historia peregrinorum, MGH SS rer. Germ. NS 5, S. 130. Cronica Reinhardsbrunnensis, MGH SS 30/1, S. 543 *in finibus Austrie castra metatus est.*
[617] BUB IV/1, Nr. 890 und 891. Die Ankunft in Wien wird auf den 18. Mai datiert. Ferdinand OPLL, Das Ititinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 99.
[618] ARNOLDI, Chronica Slavorum IV, In: MGH SS 21, S. 171, Cap. 8.
[619] Historia peregrinorum, In: MGH SS rer. Germ. NS 5, S. 130.

Der Herzog überreichte Geschenke und geleitete Barbarossa am 18. Mai in die Stadt, wo der Kaiser „Am Hof" **Quartier** nahm. Leopold V. versuchte alle notwendigen Waren auf den Wr. Märkten zur Verfügung zu stellen - nie zuvor hatte die Herzogstadt derartige Menschenmassen versorgen müssen.[620] Eine gute Woche blieben die **Kreuzfahrer** in Wien und Umgebung. Bei einer Heerschau ordnete Barbarossa das Ausscheiden von dubiosen Teilnehmern, unnützen Menschen (*homines inutiles*), Dieben und Ehrabschneidern an. Arnold von Lübeck spricht im Kapitel *de peregrinatione imperatoris* von Missständen im Heer, die zum Ausschluss von 500 Männern in Wien geführt haben.[621] Ob sich schon damals das Wort „**Pilger**" im Wiener Dialekt zum Schimpfwort „**Pülcher**" verwandelt hat oder erst im Spätmittelalter aufkam, als auf Strafwallfahrten viele Verbrecher Buße taten, lässt sich nicht sagen. Während der Kreuzzüge haben jedenfalls viele ohne ausreichende Versorgung ihre Heimat verlassen und erwarteten auf ihrer heiligen Mission Unterstützung und **Verpflegung**.[622]

Laut Ansbert erreichte Barbarossa am 25. Mai von Wien kommend mit dem Kreuzfahrerheer das **Vierfeld** bei Pressburg und Wieselburg, wo man vier Tage verweilt und am 28. Mai gemeinsam das Pfingstfest zelebriert.[623] Barbarossa trifft „Anordnungen für die **Marschroute** der Pilger", erlässt eine Lagerordnung und hat mit 12.000-15.000 Mann das bisher mächtigste Kreuzfahrerheer zur Verfügung. Er konnte auf seine Erfahrungen aus dem zweiten Kreuzzug aufbauen und hatte das Unternehmen „langfristig diplomatisch vorbereitet und generalstabsmäßig geplant."[624] In einem rastlosen Umritt mobilisierte Barbarossa von Dezember 1187 bis Mai 1189 alle Kräfte im Reich, schickte **Gesandtschaften** nach Ungarn, Bulgarien, Byzanz, Armenien und Syrien, ließ Durchmarschwege, Wechselkurse, Lebensmittelversorgung ja sogar die Konditionen für die Schiffsüberfahrt am Bosporus aushandeln.

Trotz aller Vorbereitungen läuft das Unternehmen mühevoll an; im Bulgarenwald treten **Wegsperren**, Überfälle und Proviantmangel auf. Wieder muss man über *viae difficultatis*, selbst die alten Römerwege, die 3 bis 9 m breit waren mussten für das Kreuzzugsheer verbreitert bzw. erneuert werden (Abb. 41). Mitte November schickt Barbarossa einen **Brief** aus Plovdiv an Leopold, der erst im August 1190 von Venedig aus ins Heilige Land segelte. Darin klagte der Kaiser über den Bruch aller Zusagen durch den Kaiser von **Byzanz**.[625]

---

[620] Ebd. Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 245.

[621] ARNOLDI, Chronica Slavorum IV, In: MGH SS 21, S. 171, Cap. 8. *„Morante qutem eo in civitate, que maior est in terra, nomine Wene, tanta per exercitum excrescere cepit inmunditia tantusque incestus, ut ex consilio sive precepto imperatoris huiuscemodi hominum fornicatorum et furum sei aliorum inutilium quingenti viri redire coacti dicantur."*

[622] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 353.

[623] Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 78. Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 99.

[624] Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 16ff.

[625] Ebd. S. 170. Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 247f.



Abb. 41 - Barbarossa lässt die Wege am Balkan für das Heer freimachen.

Barbarossa informiert Leopold V. über seine Pläne, ein **Winterlager** in Plovdiv und Edirne einzurichten und ersuchte ihn um Weiterleitung eines Briefes an den Papst. Dass sich Friedrich I. mit dieser Bitte an den Herzog wandte, zeigt die Wertschätzung und die Zuverlässigkeit des Babenbergers, der **Verbindungen** zu den großen Höfen pflegte.[626]

Skurril bleibt der Tod Kaiser Friedrich Barbarossas im Fluss **Saleph**. Während deutsche Quellen einen fast romantischen Tod beim Baden im eiskalten Wasser zeichnen, berichtet eine arabische Quelle, dass dem Kaiser beim Durchqueren des Hochwasser führenden Flusses ein Baumstamm die Schädeldecke einschlug und Barbarossa ertrank.[627] Für Barbarossa war es der zweite Kreuzzug - seine **eineinhalb Fahrten** ins Heilige Land ließen den Kaiser in den Jahren 1147/48 und 1189/90 über 10.000 km zurücklegen. Von Regensburg bis Silifke am Saleph sind es rund 3.000 km, für die das Kreuzzugsheer 13 Monate benötigte.[628]

Insgesamt fuhr Friedrich I. Barbarossa **drei Mal** donauabwärts nach Wien. Das erste Mal mit dem Kreuzzugsheer Konrads III., das zweite Mal, als er im Sommer 1165 Heinrich Jasomirgott besuchte und das dritte Mal beim Aufbruch zum 3. Kreuzzug. Zweimal sind es Kreuzzüge, die Barbarossa durch Nö. geführt haben. Seit diesen **Kreuzzügen**, vor allem aber unter Leopold V. (dritter Kreuzzug) und Leopold VI. (Kreuzzug von Damiette) war der Anteil der österr. Kreuzfahrer nennenswert(er).[629] Leopold V. war Anfang 1182 zu einer **Pilgerfahrt** nach Jerusalem aufgebrochen. Für den Hinweg wählte er den Landweg, für den Rückweg fuhr Leopold mit dem Schiff bis Apulien und zog durch Italien, bevor er seinem Lieblingskloster **Heiligenkreuz** einen vermeintlichen Span des Kreuzes Jesu brachte.[630] Von der zweiten Fahrt nach Jerusalem und dem Banner-Streit von Akkon berichtet Kapitel 2.3.3.

---

[626] MGH DD F I., Nr. 1010.
[627] Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 148f. Am wahrscheinlichsten dürfte ein Herzinfarkt sein, der in der Konstellation von Alter, Hitze, Anstrengung und eiskaltem Wasser auftrat.
[628] Unter Einbeziehung aller Pausen legte das Heer nur 7,7 km pro Tag zurück – zieht man die 14 Wochen des Winterlagers ab, steigt das Tagespensum auf 10 km. Siehe RI 4,2, Nr. 3265ff.
[629] Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 39. Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 149.
[630] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 236.

Nach Friedrich Barbarossas Durchreise 1189 dauerte es beinahe fünfzig Jahre, bis wieder ein röm. deutscher Herrscher nö. Boden betrat.[631] Als der Staufer-Kaiser **Friedrich II.** im Jänner 1237 nach **Wien** kam, blieb er vier Monate in der Stadt, so lange wie kein Reichsoberhaupt vor ihm (siehe Karte 2). Grund des Besuches war ein seit Jahren schwelender Konflikt mit Friedrich II., dem Streitbaren, der sich seit einem Treffen im steierischen Neumarkt zugespitzt hatte.[632] Mit seinem unbedarften Gehabe hat Herzog Friedrich II. neben seinen **Nachbarn** Bayern, Böhmen und Ungarn nun auch den Kaiser selbst gegen sich aufgebracht.

Hinzu kamen Beschwerden über das Durchfuhrverbot von ungarischem Getreide nach Bayern und Schwaben und ein **Wein-Ausfuhrverbot** aus Ö., das Fürsten und Klöster schädigte. Das gesamte bayerische Episkopat, aber auch der Patriarch von Aquileia, der Bamberger Bischof sowie der Herzog von Bayern, der Markgraf von Mähren und etliche Klöster besaßen an der mittleren Donau Weingärten und Lesehöfe.[633] Damit nicht genug, blieb Herzog Friedrich II. dem **Mainzer Hoftag** 1235 fern und berief sich dabei auf das *Privilegium Minus*, das nur zur Teilnahme an den Hoftagen in Bayern verpflichtete (siehe 3.2.2).[634] Nachdem Vermittlungsversuche scheiterten und der Babenberger Einladungen nach Augsburg und Hagenau ausschlug, verhängte der Kaiser die Acht über den Herzog und erklärte ihn seiner Länder verlustig, wobei „mit der Exekution seine Feinde betraut wurden".[635]

„Von allen Seiten rückten im Herbst 1236 **fremde Truppen** auf babenbergisches Gebiet vor": die Böhmen im Norden, die Bayern im Westen, die Andechser in der Steiermark - zahlreiche Ministerialen fielen vom Herzog ab.[636] Friedrich der Streitbare verschanzte sich in **Wr. Neustadt**, dann in der Burg **Starhemberg**, setzte auf die Uneinigkeit seiner Gegner und konnte bei einem glücklichen Ausfall die Bischöfe von Passau und Freising gefangen nehmen. So entstand eine Pattsituation, bei der Wien unter Kontrolle des Nürnberger Burggrafen fiel, das Gebiet zwischen Wr. Neustadt und **Mödling** aber vom Herzog behauptet wurde.[637]

In dieser Situation sah sich der Staufer-Kaiser genötigt, persönlich einzugreifen und von Oberitalien den Weg Richtung Nö. einzuschlagen. Kaiser Friedrich II. feierte Weihnachten 1236 in Graz und zog Anfang 1237 in Wien ein, wo ihn die Bürger mit offenen Armen empfingen und den Staufer in der **Babenberger-Pfalz** „Am Hof" einquartierten.[638]

---

[631] Von den Stauferkönigen Heinrich VI. und Philipp von Schwaben sowie vom Welfenkönig Otto IV. sind keine Aufenthalte im Herzogtum Österreich bekannt – wohl aber diplomatische Beziehungen zum Babenberger-Hof.
[632] Peter CSENDES, Stadtrechtsprivilegien, In: DA 43 (1987), S. 111. In Neumarkt soll der Herzog unbedarfte Worte gewählt und dem Kaiser das Geleit versagt haben. Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 316f.
[633] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 318.
[634] MGH DD F I, Nr. 151.
[635] Peter CSENDES, Stadtrechtsprivilegien, In: DA 43 (1987), S. 111. MGH Const. 2, Nr. 201, S. 269ff.
[636] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 323.
[637] Ebd. Siehe auch: Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 280ff.
[638] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 324.

Im Februar wurde der neunjährige Sohn des Kaisers auf einer **Reichsversammlung** in Wien zum König gewählt (*rex electus*) - möglich, dass der Kaiser eine staufische Machtbasis im **Südosten des Reichs** aufbauen wollte.[639] Friedrich stellte eine Reihe von Urkunden aus; vor allem die Klöster nutzten seine Anwesenheit aus und ließen sich verlorene **Mautprivilegien** erneuern.[640] Peter Csendes weist auf vierzehn Mautprivilegien hin, die während des Wien-Aufenthalts geregelt wurden, bevor Wien im April 1237 ein Stadtrechtsprivileg als Ergänzung zum Leopoldinum von 1221 erhielt und vom Kaiser als *nostra imperialis civitas* bezeichnet wurde.[641] Die Wiener waren auf die Erhebung zur **Reichsstadt** und den langen Aufenthalt des Kaisers stolz, spürten aber gleichzeitig die Belastung der **Hofhaltung**.[642] Nach dem Abmarsch des Kaisers können sich seine *capitanei* nicht behaupten und Wien fällt Ende 1239 zurück an Herzog Friedrich II., der die goldene Bulle des Stadtprivilegs entfernte; im Jahr darauf kam es zur Aussöhnung der Gegner, bevor der Babenberger 1246 starb.[643]

In den folgenden Jahren herrschen unklare **Herrschaftsverhältnisse** in den Herzogtümern Ö. und Stmk. Kaiser Friedrich II. setzt bis zu seinem Tod 1250 mehrere Statthalter ein, die entweder rasch sterben oder sich nicht durchsetzen können, sodass sich die Landherrn an den böhmischen König Wenzel wenden, mit der Bitte klare Verhältnisse zu schaffen.[644]
Als Markgraf von Mähren zog **Ottokar II. Premysl** über Oö. nach Nö.; seit Mitte November 1151 nannte er sich *dux Austriae* und hielt im Dezember in Korneuburg seinen ersten Landtag ab, bevor er nach Wien weiter ritt.[645] Damit brach für das Herzogtum eine neue Phase an, die 25 Jahre dauerte und Ottokar zum Herzog von Österreich (1251), Steiermark (1261) sowie Kärnten und Krain (1269) machte. Ottokar heiratete Margarethe, die viel älter war als er und als Schwester Friedrichs des Streitbaren seine Ansprüche legitimieren sollte.
Von 1253 bis 1278 war Ottokar **König von Böhmen** und zählte zu den mächtigsten Adeligen seiner Zeit. Der Prager Hof entwickelte sich zu einem Zentrum der europäischen Kultur, an dem zahlreiche Dichter und **Minnesänger** verkehrten und architektonische Impulse gesetzt werden (Veitsdom am Hradschin).[646] Ottokar erließ 1254 einen Landfrieden (*Pax Austriaca*), legt die Regierungsgeschäfte in die Hände der Landherren und setzte **vier Reiserichter** ein, die sich die Gebiete nördlich und südlich der Donau aufteilten (siehe 3.2.2)

[639] Ebd.
[640] Peter CSENDES, Stadtrechtsprivilegien, In: DA 43 (1987), S. 111f.
[641] Ebd. 120ff. Damit war Wien als Reichsstadt direkt dem Kaiser unterstellt. Zur Urkunde siehe: Klaus LOHRMANN/Ferdinand OPLL, Regesten, Nr. 566.
[642] Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 102.
[643] Peter CSENDES, Stadtrechtsprivilegien, In: DA 43 (1987), S. 126.
[644] Andreas KUSTERNIG, Die Zeit König Ottokars in Ö., S. 7f.
[645] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 444f.
[646] Ebd., S. 464.

Trotz der räumlichen Nähe von **Böhmen** und **Mähren** ist Ottokar nach seinem Herrschaftsantritt in Ö. „nur selten persönlich anwesend".[647] In den ersten Jahren der Machtübernahme erteilte Ottokar Zugeständnisse und arrangierte sich mit dem österr. Landadel - als Beispiel mögen die Beziehungen zu Ulrich von Liechtenstein gelten, der Ottokar auf Heerzügen als Marschall begleitete und Landrichter in der Steiermark wurde (siehe 4.2.2).[648]
König Ottokar bewirbt sich mehrmals um die **Reichskrone** und unterliegt 1273 Rudolf von Habsburg, mit dessen Wahl das Interregnum zu Ende ging.[649] Ottokar erkannte Rudolfs Wahl nicht an und dürfte den **Habsburger** unterschätzt haben. Besitz und Machtposition sahen Ottokar im Vorteil - Rudolf verfügte über Ländereien zwischen Aare und Bodensee sowie **Streubesitz** in Schwaben und im Elsaß, doch sein Geschick und die Suche nach neuen Machtpositionen ließen ihn auf die babenbergischen Länder im **Südosten** blicken. Nach der Wahl Rudolfs zum König erhob Rudolf I. Anspruch auf Ö., Stmk., Kärnten und Krain.[650]

Das Wahldekret der **Kurfürsten** von 1273 zog drastische Vergleiche mit der Lage des Landes, das kläglich und jämmerlich daliege und schon lange verwaist sei. „Damit wir nicht länger kopflos umherirrten" wird in **Frankfurt** die Königswahl Rudolfs I. angesetzt, der von Nürnberg aus anreiste und danach mit seiner Frau zur Krönung nach Aachen zog.[651]
In Aachen stellte Rudolf knapp 20 Urkunden aus und *kêrt gen Kolne*, wo er erneut intensiv „publizierte", bevor er rheinaufwärts fuhr und am 30. November in **Worms** eintraf.[652] Im Dezember kam es *in der selben ûfvart* zu einem Hoftag in **Speyer**, bei der König Ottokars Aneignung von Ö. Steiermark, Kärnten und Krain sowie der Windischen Mark und des Egerlandes auf der Tagesordnung standen.[653] Danach ging es über Weissenburg nach Hagenau und Anfang 1274 über Augsburg in die Schweiz, wo Rudolf mit hunderten Rittern in Basel eintraf und den Thurgau bereiste. Der dominierende Aufenthaltsort blieb in den Jahren 1274/75 das elsässische Hagenau. In **Hagenau** und **Nürnberg** stellte Rudolf mehr Urkunden aus als irgendwo sonst in den ersten Jahren seiner Regentschaft und unternahm kleinere und größere Fahrten, die ihn bis 1276 immer wieder zurück nach Hagenau führten.[654]

---

[647] Andreas KUSTERNIG, Die Zeit König Ottokars in Ö., S. 10.
[648] Ulrich MÜLLER/Franz Viktor SPECHTLER, Ulrich von Liechtenstein, In: Lex. MA VIII, Sp. 1199.
[649] König Richard von Cornwall (1257-72) hat sich kaum im Reich aufgehalten, Alfons von Kastilien hat das Reich dessen Gegenkönig er war (1257-75) kein einziges Mal betreten.
[650] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 471ff. Auch die Windische Mark und das Eger-Land wurden von Rudolf als Reichsgut gesehen.
[651] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen zur Verfassungsgeschichte, In: FSGA 33, S. 87.
[652] Oswald REDLICH (Hrsg.), RI VI/1, Nr. 1ff., Nr. 24a sowie Nr. 25ff.
[653] Ebd. 48a. Schwäbische Forts. der Kaiserchronik, S. 415. Lorenz WEINRICH, Deutsche Geschichte I, S. 432.
[654] Wichtige Aufenthaltsorte dieser Zeit waren: Hagenau - Oppenheim - Mainz - Gelnhausen - Rotenburg - Ulm - - Straßburg - Kaiserslautern - Nürnberg - Speyer - Weißenburg - Bruchsal - Basel - Augsburg - Konstanz – Thurgau - Baden - Arrau - Luzern - Breisach - Freiburg - Worms - Lausanne - Bern - Regensburg.

Im Mai 1275 sollte der Reichstag in **Augsburg** die „böhmisch-österreichische Frage“ lösen. König Ottokar schickte Boten zum Reichstag, an deren Spitze Bischof Wernhard von Seckau stand; Ottokar wurden am Reichstag schließlich seine Ländereien aberkannt.[655]

Am 1. September 1276 brach Rudolf von Nürnberg aus zur **Heerfahrt** gegen König Ottokar auf: *rex Rudolfus expedicionem movit versus Austriam.* Neuerlich sollte Regensburg zum Ausgangspunkt einer Heerfahrt donauabwärts werden, wo man Rudolf feierlich empfing und **Kriegsschiffe** (*naves castellatas*) für den Feldzug ausrüstete.[656] Heinrich von Bayern wechselte auf die Seite des Habsburgers, stellte Truppen zur Verfügung und hob die Donausperren bei Straubing und **Passau** auf.[657] Ein Teil des Heeres schlug den Landweg ein, der Rest fuhr auf Donauschiffen flußabwärts und passierte *Strubing et Patavie*.[658]

Ende September marschierte das **Reichsheer** ein: *transiens per Pataviam usque Lincam;* Ottokar stand inzwischen bei Freistadt.[659] Rudolf fuhr weiter nach **Enns**, wo ihm Konrad von Sumerau die Stadt übergab und die Rechte und Freiheiten der Stadt bestätigt bekam.[660] Über *Tulna ac alie civitates minores* ging es nach Klosterneuburg und **Wien**, wo Rudolf den Rat zur Übergabe aufforderte und die Stadt belagerte.[661] Ottokar traf an der Donau ein - *in campis qui vulgariter dicuntur Ganservelt* (siehe Karte 3). Fünf Wochen standen sich die Truppen im im Herbst 1276 an den **Donauufern** gegenüber. Kleinere Einheiten übersetzten die Donau, kundschafteten aus und versuchten dem Gegner zu schaden. Bei einem Überfall soll Wernhard von Wolkersdorf gefallen sein; er hatte sich mit Ottokar überworfen, musste fliehen und soll König Rudolf und dessen Reichsheer den **Weg** gewiesen haben.[662]

Während Rudolfs Heer stetigen Zulauf erfuhr, fielen von Ottokar wichtige Adelsparteien ab; zudem zettelten die Witigonen einen Aufstand in Südböhmen an. Am 2. November stellte Rudolf den loyalen Bürgern von **Bruck/Leitha** zwanzig Pfund des Brucker Zolls für ihren Städtebau zur Verfügung (Nr. 616). Als schließlich König Ladislaus von Ungarn zur Unterstützung Rudolfs nahte, Ottokars Position schwächer wurde und der nahende Winter beide Heere bedrohte, schloss man am 21. November vorläufig Frieden (Nr. 623).

---

[655] Oswald REDLICH (Hrsg.), RI VI/1, Nr. 372a und 374. Während sich der bayerische Herzog Heinrich VII. König Rudolf I. annäherte, wurden die Diskrepanzen mit dem Böhmischen König unüberbrückbar.

[656] RI VI/1, Nr. 595a und b.

[657] Ebd. 596c. Aldersbacher Annalen, In: MGH SS 17, S. 536. *„(...) mediante magnorum virorum consilio sine omni strepitu belli ipsi meatus in Strubing et Patavie patefiunt.“*

[658] RI VI/1, Nr. 598a. Contin. Vindob. zu 1276, In: MGH SS 9, S. 708. In Passau verpfändet Rudolf I. dem Bayernherzog Oö. für 40.000 Mark; auch König Ottokar versuchte Herzog Heinrich auf seine Seite zu ziehen.

[659] RI VI/1, Nr. 604a und b. Zu den Ortspositionen von Ottokars Truppen siehe Ebd. Nr. 610b.

[660] RI VI/1, Nr. 607a, 608, 609 und 610. OÖ UB 3, S. 445 und OÖ UB 4, S. 134. König Rudolf lieh sich auf der Fahrt 37 Pfund Wr. Pfennige von Ulrich von Kapellen aus: *„(...) nobis per alveum Danubii descendentibus.“* Auch andere Städte und Adelige erhielten für ihre Unterwerfung Zoll- und Mautfreiheiten bzw. Begünstigungen.

[661] RI VI/1, Nr. 610a, b, c und 611ff. Ähnlich wie Enns erhielt auch Tulln Privilegien, wobei neben der Gerichtsbarkeit auch Marktfreiheiten, Schiffszölle, Weineinfuhr und die Schiffahrt begünstigt wurden.

[662] RI VI/1, Nr. 611a. Cont. Vindob. zu 1276, In: MGH SS 9, S. 708.

Am 24. November bestätigte Rudolf der Stadt **Klosterneuburg** einen Wochenmarkt sowie Vorrechte, zu denen die Überfahrt gehörte. Spätestens am 30. November folgte der **Einzug in Wien**, das sich nach dem Friedensschluss ergab: *Vienna et alie civitates ad resignationem*.[663] Mit dem Einzug „in die österreichische Hauptstadt" wurde Wien in den folgenden Jahren zu Rudolfs Residenz.[664] Am 3. Dezember erließ Rudolf in Wien einen **Landfrieden**

> *„Ferner: In Vollmacht des Reiches beseitigen Wir und erklären für gänzlich ungültig: Alle Mauterhebungen, Zölle, Verkehrssteuern und Wegegelder, die neu zu Wasser und zu Lande eingeführt wurden, während die alten gemäß der seit alters bislang beobachteten Gewohnheit der Länder in ihrer Rechtskraft andauern."*[665]

Der Landfrieden samt Zollerlass galt für Ö., Steier, Kärnten und Krain: In weiterer Folge kam es zu einem regen **Briefwechsel** zwischen König Rudolf und König Ottokar.[666] Man legte die Thaya als Grenze fest und drohte im Falle eines Vertragsbruch mit dem Einreiten von Rudolfs Adeligen in Znaim bzw. von Ottokars Edlen in Laa/Thaya (Nr. 860). Rudolf stellte viele Urkunden jener Zeit in **Wien** aus, das zum Mittelpunkt seines Wirkens wurde. Er sicherte der Stadt im Landfrieden die Wahrung ihrer Freiheiten und Privilegien zu, erteilte Stadtrechtsprivilegien (Nr. 803) und regelte in etlichen Diplomen „**Verkehrsfragen**".

Mautner und Zöllner wurden angehalten, Konrad von Freising nicht zu belästigen, der Lebensmittel und Holz für sich und seine *familia* zollfrei transportieren dürfe; die Bürger von Wr. Neustadt sollten nicht in ihren Rechten beschnitten werden und keine ungerechten Mauten abführen.[667] Der Abt von Wilhering ließ sich **Maut-** und **Zollfreiheiten** für Lebensmittel bestätigen, das Kloster Heiligenkreuz jene für Salz; die Dominikanerinnen in Imbach durften täglich einen Wagen Holz aus dem Wald bei Krems heimführen, ebenso ihre Ordensbrüder in Wien aus dem Wienerwald.[668] Einige Urkunden sprechen von **Zollstationen** - so

---

[663] Oswald REDLICH (Hrsg.), RI VI/1, Nr. 624 und 629.

[664] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 476. Der lange Wien-Aufenthalt war dem Urkundenwesen und der Arbeit von Rudolfs Kanzlei zuträglich meint Franz-Reiner ERKENS, Das Königtum, In: Egon BOSHOF/DERS, Rudolf von Habsburg, S. 36

[665] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen zur Verfassungsgeschichte, In: FSGA 33, S. 125. MGH Const. III, Nr. 122, S. 117f. *„Item auctoritate imperiali tollimus et finaliter irritamus omnes mutas, thelonea, vectigalia et pedagia de novo inposita per aquas et terras, antiquis secundum terrarum consuetudinem ab antiquo hactenus observatum in suo robore duraturis."*

[666] RI VI/1, Nr. 639, 758, 789, 800, 801, 817, 820, 838, 869, 870, 871 und 885. Darin ging es u.a. um Kaufleute und Boten, deren sicheren Durchzug sowie um Land- bzw. Friedensfragen. Außerdem befreite Rudolf Ottokar vom Besuch des Hoftages 1277 und von der Teilnahme an den Heerfahrten des Reiches (Nr. 884).

[667] RI VI/1, Nr. 640, 658 und 685. Bei den Wr. Neustädtern stand Rudolf I. mit 1.000 Pfund Wr. Pfennigen in der Kreide (Heer und Bündnisse verlangten nach Geld). Neben den Städten waren es finanzkräftige Adelige wie Otto von Haslau (Nr. 915) und Bischöfe, die Rudolf mit Darlehen und Geld austatteten (Nr. 780).

[668] RI VI/1, Nr. 667, 669, 694, 700 und 925. Den Wr. Dominikaner wird gestattet einen Wagen Holz aus dem zum Reich gehörenden Wienerwald für den täglichen Feuerungsbedarf zu holen und größere Fuhren als Vorrat oder zwecks Nachholung von nicht genutzen Tageswägen zu befüllen.

durfte das St. Nikolaus Kloster zwei Pfund **Salz** pro Jahr auf der Donau durch Neuburg (bei Passau), Linz, Mauthausen, Ybbs und Stein abgabenfrei transportieren (Nr. 701). Niederaltaich ließ sich seine Zollfreiheiten ebenso bestätigen (Nr. 722), wie das Salzburger Domkapitel und St. Peter seine begünstigten **Weinfuhren** (*ratione mute*).[669] Letztlich sind diese Maut- und Zollbestimmungen so umfassend, dass sie ein eigenes Kapitel füllten.
Interessant ist, dass Rudolf den Graf von Werdenberg bat, seinem Sohn Albrecht für dessen Wien-Zug zehn **Streitrösser** (*falleratos dextrarios*) sowie hundert **Saumlasten** Veltliner (*vini Clevensis*) zu stellen - beides war kriegswichtig.[670] Rudolf schmiedete Bündnisse gegen den Böhmenkönig und schrieb an den Bayernherzog, der zuvor in Wien war, dass er mit der Hilfe der Ungarn, Kumanen sowie 16 böhmischer Herren rechnen könne (Nr. 783).
Im Juli erhielt Laa/Thaya erweiterte **Privilegien** und Freistadt erlangte das Stapelrecht; im August gewährte Rudolf Eggenburg Steuerfreiheit und einen Zoll, Bruck/Mur erhielt Zollfreiheiten im Umkreis von drei Rasten (sechs Meilen) und weiterhin Vorteile beim Salzhandel.[671]
Die Kremser durften sich in Anerkennung ihrer Treue die **Brückenmaut** am Stein (*sub Lapide*) für ihre Stadtbefestigung einbehalten und den Salzburger Erzbischöfen wird ihre Bruckmaut bestätigt, wenn sie mit den Einnahmen Wege und Brücken instand hielten.[672] Die Bürger von Judenburg und Fürstenfeld sowie andere Städte, Klöster und Landherren wurden bei Rudolf vorstellig, um Anliegen kund zu tun und **Vorrechte** zu erwirken.[673]

Während die frühen **Wiener Urkunden** vorwiegend regionale Bezüge aufweisen, widmeten sich die Diplome 1277 vermehrt einzelnen Reichsteilen, galt es für Rudolf doch, Entscheidungen von Straßburg bis Magdeburg und von Zürich bis Lübeck zu treffen. Bis 1281 wird Wien Rudolfs **Herrschaftsschwerpunkt** bleiben, von dem aus er transeuropäische Kontakte pflegte. Boten und Gesandtschaften zogen ein und aus und stellten die Kommunikation mit den italienischen Städten ebenso her wie mit Flandern oder Sizilien. Die **Kontakte** reichten von Lüttich bis Meissen und vom engl. Königshaus bis in den Nahen Osten.[674]

Zu Heiligenkreuz siehe: FRA II/11, Nr. 205. *„navis vel naves tria talenta nudis salis ... deferentes."* Weitere Zollfreiheiten betrafen u.a. RI VI/1, Nr. 775, 776, 865 (Lilienfeld), 1146 (Kremsmünster), 1228 (Freising), 1277 (Zwettl), 1278 Passau, erhielt Zollfreiheiten für Lebensmittel auf der Donau und dem Inn. u.a.

[669] RI VI/1, Nr. 730, 735 und 736. Zum Marchfutter siehe RI VI/1 Nr. 728 und 774. bzw. FRA II/18, 66. Im März 1277 bestätigte Rudolf den Wr. Schotten ältere Privilegien samt Befreiung von „Landding und Marchfutter"; auch die Haferabgabe für Freising blieb ausgesetzt.

[670] RI VI/1, Nr. 782. Der erhöhte Weinbedarf dürfte dem stehenden Heer geschuldet sein. Otto von Haslau wird im Jänner 1278 gebeten 20 Fuder Wein nebst 300 Pfund Wr. Pfennig dem König zur Verfügung zu stellen und erhält als Pfand das Gericht zu Fischamend, Nr. 915. Anfang Juli trafen Rudolfs erstgeborener Sohn Albrecht und die Königin in Wien ein.

[671] RI VI/1, Nr. 811, 832, 844a, und 848.

[672] RI VI/1, Nr. 769 und 787.

[673] RI VI/1, Nr. 692, 698, 707, 854 u.a.

[674] RI VI/1, Nr. 912, 928, 942, 1113 u.a.

Aber zuerst galt es, die Vorherrschaft im Südosten des Reiches zu klären. Am 11. November 1276 traf Rudolf I. in **Hainburg** mit König Ladislaus zusammen und man bekräftigte per Handschlag das Bündnis gegen Ottokar (Nr. 887a). Rudolf stellte zwei Urkunden in Hainburg aus und ritt über **Bruck/Leitha** (*apud Bruccam*) nach **Wr. Neustadt**, wo er Stadtrechte bestätigte und vermehrte sowie andere Agenden beurkundete.[675] Im Jahr 1277 beging Rudolf allem Anschein nach alle großen Feiertage, also Ostern, Pfingsten und Weihnachten in **Wien**. Trotz dieser Ehrung klagte Rudolf in einem Brief an den Bayerischen Pfalzgrafen über eine Verschwörung angeführt von Heinrich von Kuenring und Paltram vor dem Freithof sowie über die anhaltend feindliche Haltung Ottokars; ein Krieg erscheine unumgänglich, weshalb Ludwig von Bayern 140 **verdeckte Rösser** nach Wien entsenden möge.[676]
Der Ton zwischen dem Böhmenkönig und Rudolf wurde indes rauer, die Bündnisse waren aufgestellt, der Krieg stand bevor. Um Pfingsten 1278 begannen Kämpfe, wobei Rudolf seine neue **Hausmacht Wien** (*vere fideles nostri*) unter Schutz stellte und Privilegien erneuerte.[677] Rudolf konnte sich mittlerweile auf einen Großteil der österr. und steirischen Städte und der Adeligen stützen und hatte mit Ungarn einen starken Partner. Vom **Reich** war hingegen kaum Hilfe zu erwarten, summa summarum schien Ottokar überlegen zu sein.

Ottokar verließ Ende Juni Prag in Richtung Brünn, wo sich der Zuzug seiner Verbündeten aus Thüringen, Schlesien, Polen, Brandenburg und Meissen sammelte[678] und beging den wohl entscheidenden Fehler: er rückte nicht direkt gegen Rudolf vor, sondern zog Mitte Juli durch Mähren nach **Drosendorf**, das er 16 Tage belagerte. Nach der Einnahme von Drosendorf rückte Ottokar entlang der Thaya gegen Laa vor, das er 12 Tage erfolglos einkesselte. Ottokar verlor wertvolle Zeit, denn Rudolfs Zuzug war teils noch unterwegs (Karte 3).
Am 14. August dürfte Rudolf von Hainburg nach **Marchegg** aufgebrochen sein - *descendit Danubium in Haimburch et ibi transiens in Marchekke* - wo er bis 23. August blieb und den Zuzug versammelte.[679] Um Laa zu entlasten sandte Rudolf 2.000 leichte Kumanen-Reiter und zwang Ottokar II. mit Pfeilhagel zur Aufgabe der Belagerung von **Laa/Thaya**.

---

[675] Oswald REDLICH (Hrsg.), RI VI/1, Nr. 888, 889, 889a und 891.
[676] RI VI/1, Nr. 948a und 958. Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 477. Dass sich Rudolf mit dem Erbfeind Ungarn verbündete, landfremde Schwaben mitbrachte und an wichtige Posten setzte sowie Grundsteuer und Mittel für den Krieg aufbringen ließ, stieß bei Teilen der Führungsschicht auf Widerstand.
[677] RI VI/1, Nr. 974 und 975. *„insigne speculum Austrie nobilis illa civitas Wiennensis"*
[678] Ann. Otakar. In: MGH, SS 9, S. 192. Ebd. Cont. Vindob. S. 709f. *Porro Boemie iterato collecto exercitu forti et magno, cum machinis et diversis instrumentis et armis bellicis manu valida Austriam ingreditur,* (...). Die Cont. erwähnt fünfzig Streitrössern (*quinquaginta dextrarios*) und berichtet später von unzähligen Toten - *in campo iacentium inestimabilia corpora hominum occisorum, cadavera equorum innumerabilium* (...).
[679] RI VI/1, Nr. 991a, b, c. *in Haimburch et ibi transiens in Marchekke* Ann. Salisb. zu 1278, In: MGH, SS 9, S. 802. Siehe auch: Cont. Altah. zu 1278, In: MGH, SS 17, S. 410. Das ausgerechnet das von Ottokar gegründete Marchegg zur Rudolfs Babis vor der Entscheidungsschlacht wurde ist eine Ironie der Geschichte.

Ottokar brach am 19. August die Belagerung ab und wandte sich über Prinzendorf nach **Jedenspeigen**. Die Ungarn waren über Bratislava angerückt und querten die March, um sich mit Rudolfs Truppen zu vereinigen; am 23. August zog man mit vereinten Truppen Richtung Stillfried, wo am 24. August das Heer nochmals gemustert wurde.[680] Insgesamt verfügte Ottokar über mehr gepanzerte Reiter (*dextrarios*), Dopsch geht von einem **Kräfteverhältnis** von 1.000 auf Ottokars Seite zu 300-550 auf Rudolfs Seite aus, der etwa 5.000 Ungarn und Kumanen bei sich hatte. Am 26. August 1278 begann die Schlacht *in campo Chrutervelt* zwischen **Dürnkrut** und Jedenspeigen - der Ausgang der Kämpfe ist bekannt und in Quellen gut überliefert.[681] Trotz nummerischer Unterlegenheit gelang Rudolf mit einem Flankenangriff die Entscheidung und die Truppen Ottokars wandten sich zur Flucht.[682]
Über die **Flucht** von Ottokars Heer schreibt der Reimchronist Ottokar aus der Gaal:

> *„daz sie wolden fliehen, / do begunden si ziehen / hin dâ diu Marche flôz.*
> *dô wart daz îlen sô grôz, / daz ir manic tûsent ertranc."* (V. 17097ff.)

Wer durchs Wasser entkam oder Richtung Laa/Thaya floh wurde verfolgt und niedergemacht. Es kam zu **Plünderungen**: *manigen kamerwagen, / manic soumschrîn wart zeslagen / und genomen, swaz darinne lac.* Den Leichnam Ottokars hievte man auf einen Wagen und brachte ihn nach Wien.[683] Am nächsten Tag stand Rudolf in **Feldsberg** und schrieb einen Brief an den Dogen von Venedig, um über den Sieg zu berichten, während der junge König Ladislaus nach Laa nachrückte.[684] Rudolf rastete mehrere Tage in **Dyakovice,** stellte Urkunden aus und verabschiedete sich von Ladislaus, dessen Truppen beutebeladen abreisten (Nr. 1002a). Zudem setzte Rudolf Bruno von Olmütz und den Bischof von Basel als Statthalter für **Mähren** ein, bestätigte **Znaim** dessen Privilegien (Salzzoll, Schrottamt). Er gewährte Znaim diesselben Rechte wie sie Wien besaß und erließ Maut und Zoll im Umkreis von einer Meile. [685]
Rudolf ritt weiter nach **Böhmen** und kehrte Mitte November über **Iglau** zurück. Am 5. Dezember erhielt Berthold von Rabenswalde die Grafschaft Hardegg verliehen, nicht zuletzt für seine Dienste im Kampf gegen König Ottokar. Vor Weihnachten war Rudolf zurück in Wien,

[680] Ebd. sowie Nr. 993a. Laut Reimchronisten wird das Heer mit Übungen auf die Schlacht vorbereitet. Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, V. 15395ff.
[681] Oswald REDLICH (Hrsg.), RI VI/1, Nr. 993b und c. Historia Annorum zu 1278, In: MGH, SS 9, S. 653f. Cont. Vindob. zu 1278, Ebd. S. 709f. Zur Übersicht der Quellen siehe Andreas KUSTERNIG, Studien zur Schlacht bei Dürnkrut, S. 262ff. DERS. Schlacht bei Dürnkrut und Jedenspeigen, S. 196ff.
[682] Ebd. Vgl. Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 478ff.
[683] MGH Dt. Chron. 5/1, V. 17123ff. Cont. Vindo. zu 1278, In: MGH SS 9, S. 710f. Bei den Minoriten in Wien wird Ottokars entstellter Körper 30 Wochen lang zur Schau gestellt.
[684] RI VI/1, Nr. 994ff. Auch der Papst, Florenz, der Erzbischof von Salzburg u.a. werden informiert. Außerdem galt es Spannungen zwischen ungarischen und deutschen Einheiten nach der Schlacht zu überbrücken.
[685] RI VI/1, Nr. 1007, 1008 und 1010. Die mährischen Städte sollten günstig gestimmt werden und erhielt Vorrechte: Olmütz, Prerau, Modrice (bei Brünn) und bescheidener Brünn selbst. Ebd. Nr. 1013-1015.

verschnaufte zwei Wochen und brach Anfang 1279 neuerlich kurz nach Südmähren (Znaim) auf, um danach länger in seiner **Residenz** in Wien zu verweilen (siehe Karte 2).[686]

Ostern und Pfingsten 1279 feierte Rudolf wiederum in Wien. Die **neue Rolle Wiens** manifestierte sich in einem Rechtsspruch vom 17. Juni 1279 über verwaiste Vogteien, wo es in der Arenga heißt: *„Als wir jüngst in Wien auf dem allgemeinen Hoftag zu Gericht saßen.“*[687] Aus der Fülle an Urkunden jener Zeit seien hier einzelne erwähnt. **Mautern** bekam auf Wunsch des Passauer Bischofs alte Rechte zu Wasser und zu Land verbrieft, wie sie Krems und Stein bereits besaßen (Nr. 1079). **Spital/Pyrhn** erhielt jene Rechte bestätigt, die es einst von Bischof Otto von Bamberg und Herzog Leopold inne hatte und erlangte Mautfreiheit in den Herzogtümern Ö. und Stmk. (Nr. 1104). Außerdem entschädigte Rudolf Laa und andere treue und durch Kämpfe in Mitleidenschaft gezogene Orte und Klöster.

Im September 1279 brach Rudolf zu einer Reise in die **Steiermark** auf und kehrte über **Oö.** nach Wien zurück. Die Reise führte ihn über die Venediger Straße nach Hartberg und Graz, Judenburg, Admont, Pyhrn und Linz (4. Nov.).[688] Spätestens am 5. Dezember des Jahres war Rudolf zurück in Wien, wo er erneut Weihnachten und Neujahr feierte.

Zu einer Kaiserkrönung Rudolfs sollte es nie kommen, dennoch stand Rudolf mit den **Päpsten** in engem Kontakt und sendete beispielsweise den Bischof von Gurk von Wien nach Rom, um Urkunden zu überbringen.[689] Im Herbst 1280 fuhr Rudolf erneut nach Böhmen und Mähren. Am 11. Dezember stellte Rudolf in Klosterbruck bei **Znaim** eine Urkunde aus und ritt danach ins **Pulkautal**, wo er am 13. Dezember auf Burg Seefeld seinem Förderer Reinhard von Hanau für treue Dienste 200 Mark Aachener Pfennige versprach, sobald er an den Rhein komme.[690] Spätestens am 17. Dezember war Rudolf in Wien - für die 80 km Rückweg mag er drei Tage über die winterliche **Hollabrunner Straße** benötigt haben.

Im Frühjahr 1281 bereitete Rudolf von Habsburg eine längere **Abreise aus Wien** vor. Er erneuerte den Landfrieden und setzte seinen Sohn Albrecht als Reichsverweser für Ö. und Steier ein, bevor er zu Pfingsten aufbrach und über Linz nach Passau und Regensburg zog.[691] Damit möchte ich aus Rudolfs Itinerar aussteigen und auf die Belehnung der Habsburger mit Ö. verweisen, die am 27. Dez. 1282 in **Augsburg** feierlich vollzogen wurde.[692]

---

[686] RI VI/1, Nr. 1016ff.

[687] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen zur Verfassungsgeschichte, In: FSGA 33, S. 137. MGH Const. 3, Nr. 259, S. 254. *„Nobis nuper Wienna pro tribunali sedentibus in placito generali* (...)*“*

[688] Oswald REDLICH (Hrsg.), RI VI/1, Nr. 1128a. Ottokar von Steiermark schreibt dazu in der Reimchronik: *„kunic Ruodolf her fuor umb diu, daz er des landes phâht gewunne kund und aht, wand im waz niht verdagt gekundet und gesagt von Stîr des landes güete; des freut sich sin gemüete, dô er ez selb ersach.”* StR 248ff.

[689] RI VI/1, Nr. 1193a und 1210.

[690] RI VI/1, Nr. 1231 und 1232.

[691] RI VI/1, Nr. 1289 und 1326a und 1327ff.

[692] MGH Const. III, S. 325ff., Nr. 339ff. *In Feudatio Ducum Austriae et Stiriae*. Ebd. S. 268ff., Nr. 278ff.

Mit dem Sieg in der Schlacht bei Dürnkrut 1278 und der Belehnung seiner Söhne mit den babenbergischen Ländern zu gesamter Hand in Augsburg 1282 sicherte Rudolf seiner Familie eine **Machtposition** im Südosten des Reiches.[693] Albrecht wurde *verweser uber Osterrich und uber Steyer* und schlug seinen Sitz in Wien auf, dass nun *riches houptstat in Osterrich* war.[694] Nach Peter Csendes erreichten die Habsburger damit, was Friedrich II. 1237 und 1247 probiert hatte: „**Österreich** und seinen Vorort **Wien** dem Herrscherhaus zu gewinnen," indem das Reichsgut eingezogen und per Lehen vergeben wurde.[695]

Insgesamt sind in **Rudolfs Itinerar** 145 verschiedene **Aufenthaltsorte** belegt, wobei folgende Punkte auffallen: erstens hat Rudolf Norddeutschland nie betreten - seine nördlichsten Stationen waren Aachen (Königskrönung) und Köln (Erzbischof und Kurfürsten Kontakte) sowie Erfurt im mitteldeutschen Osten, wo er fast ein Jahr lang blieb, um den Landfrieden in Thüringen und Sachsen umzusetzen.[696] Zweitens lag ein Schwerpunkt seiner Reisewege im **Südwesten** - vom Bodensee entlang des Ober- und Mittelrheins bis ins Maingebiet - hier versuchte Rudolf an alte Königstraditionen anzuknüpfen und seine Position um den schwäbisch-nordschweizerischen **Streubesitz** weiter auszubauen.[697] Drittens hielt sich Rudolf von 1176 bis 1181 hauptsächlich in Wien und Nö. auf und sicherte seine neue Hausmacht durch Zugeständnisse an Städte, Adel und Klöster ab. Unter ihm kann **Wien** als eine Art **Residenzstadt** gelten, eine Funktion, die Wien für die Habsburger-Dynastie beibehalten sollte.
Eine **Romreise** samt Kaiserkrönung blieb Rudolf letztlich versagt. Zum einen wechselte das Papstamt während seiner Regentschaft acht Mal, zum anderen verschob Rudolf mehrmals die Fahrt.[698] Auffällig ist der Tag, den sich Rudolf für seine formal bereits zugesagte **Kaiserwahl** ausgesucht hatte - Maria Lichtmeß am 2. Februar. Dieser für eine Kaiserkrönung untypische Tag wurde nur von Otto dem Großen im Jahr 962 gewählt und wäre für Rudolf von Habsburg **reisetechnisch ungünstig** gewesen, da er entweder im Herbst anreisen und überwintern oder aber die Alpen im tiefsten Winter überqueren hätte müssen.[699]

Rudolfs Landfrieden von 1281 sowie von 1287, S. 373f., Nr. 390. Cap. 19. *„Alle die die zollen nement uf wazzer oder uf lande, die sulen den wegen und den brucken iru reht halten mit machen und mit bezzern, und den si den zoln nement, die sulen sie befriden und beleiten nach ir maht,* (...)." Cap. 20. *„Man sol die rehten strazen varn und sol nieman den andern twingen von der rehten strazen."* Cap. 21+25 zu Geleitfragen.
[693] Franz-Reiner ERKENS, Das Königtum, In: Egon BOSHOF/DERS., Rudolf von Habsburg, S. 46f.
[694] Peter CSENDES (Hrsg.), Rechtsquellen der Stadt Wien (=FRA III/9), Nr. 14, S. 91.
[695] Peter CSENDES, Stadtrechtsprivilegien, In: DA 43 (1987), S. 122.
[696] Thomas VOGTHERR, Rudolf von Habsburg, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 140f.
[697] Ebd. Franz QUARTHAL, Königslandschaft, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 126ff.
[698] Thomas FENZ, Das „Kaisertum Rudolf von Habsburgs, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 88ff.
[699] Ebd. S. 101.

Ein wichtiges Anliegen Rudolfs war seine **Landfriedenspolitik,** mit der er an den Mainzer Reichslandfrieden Friedrichs II. von 1235 anknüpfte. Beim steirischen Reimchronisten heißt es dazu: *wand er gebôt bî der wide / fride wegen und strâzen* (siehe 4.2.5).[700]
Symbolhaft und bewegend ist Rudolfs **letzter Ritt** als sterbender König von Germersheim nach Speyer, mit dem er an salisch-staufische Traditionen anknüpfte und an der Seite seiner Vorgänger die ewige Ruhe fand.[701] In **Straßburg** erlitt Rudolf im Juni 1291 einen Schwächeanfall und zog nach kurzer Erholung über Hagenau nach Germersheim und **Speyer**:

„allenthalben in den landen / begundens an den wîlen / zuo den strâzen îlen,
daz er si sach und si in. / und dô er kom gen Spîre hin, / dô muost er sich nider legen.“[702]

Überall eilten die Menschen zu den **Straßen** „damit der König sie sah und sie ihn“. Mit letzter Kraft schleppte sich Rudolf nach Speyer, wo er am Tag nach seiner Ankunft verstarb. Sein Sohn **Albrecht I.** übernahm das Herzogtum Ö., unterlag aber bei der Königswahl dem Außenseiter Adolf von Nassau und musste sich mit einer innerösterr. Adelsrevolte herumschlagen. Im Zuge des Aufstandes ließ Albrecht alle **Zufahrtsstraßen** nach Wien sperren:

die strâzen, stîge unde weg, / die het der furst in sîner phleg.
daz niemen her noch hin / her ûz moht noch hin in.
ouch wart diu Tuonou sô bewart, / daz niemen dhein enouwevart.[703]

Letztlich behielt Herzog Albrecht nicht nur beim **Adelsaufstand** die Oberhand,sondern wird, nachdem Adolf von Nassau bei den Kurfürsten in Ungnade gefallen war, 1298 zum König gewählt. Zehn Jahre später fiel König Albrecht einem **Attentat** durch seinen Neffen in der Nähe seiner Schweizer Stammburg zum Opfer - die Königswürde ging danach nicht an seinen Sohn Friedrich den Schönen über, sondern an den Luxemburger Heinrich VII.
Damit begann die Zeit der **Luxemburger,** die von 1308 - 1437 meist von ihrer Residenzstadt **Prag** die Zügel des Reiches führten. Unter Karl IV., der eine umfassende „Verkehrspolitik“ betrieb, die auf Prag zugeschnitten war, erreicht ihr Königtum einen Höhepunkt.[704]

---

[700] Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, V. 12850f. Siehe dazu die bereits erwähnten Landfrieden: MGH Const. III, S. 268ff., Nr. 278ff. und Kapitel 3.2.1.
[701] Franz-Reiner ERKENS, Das Königtum Rudolfs, In: Egon BOSHOF/DERS., Rudolf von Habsburg, S. 36.
[702] Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, V. 39045ff.
[703] Ebd. V. 65649ff. Dies führte zu Preissteigerungen die *grôz geschrei von dem povel in der stat* auslösten.
[704] Ivan HLAVACEK, Die Aufenthalte Rudolfs I. in Böhmen und Mähren, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, S. 79ff. Das Königtum Böhmen nimmt eine Sonderstellung im Reich ein und wurde von den röm.-dt. Herrschern kaum aufgesucht wenn gleich es intensive Beziehungen gab. Nach dem Sieg über Ottokar reist Rudolf mehrmals nach Böhmen und Mähren - mit dem Übergang der Königswürde auf die Luxemburger wird Prag zur Residenzstadt und die Königspräsenz im Land naturgemäß gefördert.

Unterbrochen wurde die Dominanz der Luxemburger durch Ludwig von Bayern und Ruprecht von der Pfalz, unter denen München bzw. Heidelberg zur **Residenzstadt** aufstieg.
Im Spätmittelalter spielt **Italien** im Itinerar der röm.-dt. Herrscher anders als unter Ottonen oder Staufern eine untergeordnete Rolle; viele Könige kommen nur zur Kaiserkrönung nach Rom und verfolgten die italienische Politik aus der Ferne. Der Luxemburger **Karl IV.** war einer der wenigen Könige, die im Spätmittelalter mehrmals nach Italien zogen; sein dortiges Itinerar hat Ellen Widder untersucht.[705] Für diese Arbeit ist die **aktive Verkehrspolitik** interessant, die Karl IV. ganz auf seine Residenz Prag hin ausgerichtet und mittels Straßenzwang und anderer Maßnahmen durchgesetzt hat. Das Itinerar Karl IV. weist Nürnberg und Prag als Zentren aus; die **goldene Straße** (*gulden straß*) verband diese Zentralorte und bildete eine Art Rückgrat für das Luxemburgische Herrschafts- und Verkehrsgefüge (siehe 2.2.2).
Von Karl IV. sind fast 9.000 Urkunden örtlich zuordenbar, wobei **Prag** mit 2.350 und **Nürnberg** mit 1.655 Ausstellungen deutlich aus dem Itinerar hervorstechen und seine wichtigsten Wirkungsorte markieren. Auf Platz drei landet abgeschlagen Mainz mit 360 Belegen; in Wien hat Karl IV. 39 Urkunden ausgestellt, rund die Hälfte davon im Mai 1366.[706]
Karl IV. pflegte gute Konakte zum österreichischen Herzog Albrecht II., da der **Ostalpenraum** für den König nach der gescheiterten Rückeroberung Tirols „das neue Tor zu Italien" bildete.[707] Im März 1353 fand in Wien ein Fürstentag (*parlamentum maximum*) statt, an dem neben Karl IV. und Albrecht II. auch der König von Ungarn, der Herzog von Sachsen, der Markgraf von Brandenburg, drei der geistlichen Kurfürsten, der Erzbischof von Prag, mehrere Bischöfe sowie Gesandte aus Polen und Venedig teilnahmen.[708] Heinz Stoob stuft diese Versammlung, bei der die Häuser **Habsburg** und **Luxemburg** durch eine Eheschließung näher zusammen rückten, als „Höhepunkt luxemburgischer Diplomatie" ein.[709]

Mitte des 15. Jh. fiel die Königskrone an die Habsburger zurück, wo sie bis zum 19. Jh. großteils bleiben wird.[710] Als Residenzstadt erlebte **Wien** in diesen Jahrhunderten einen kulturellen Aufschwung, von dem die Stadt bis heute zehrt. Wie „österreichlastig" das Itinerar unter den Habsburgern war, zeigen die Reisewege **Friedrichs III.** (1440-1493), die Laczny untersuchte. In seiner Arbeit verknüpfte er das Itinerar des Kaisers mit einer historisch-geograp-

[705] Ellen WIDDER, Itinerar und Politik, S. 11ff.
[706] Vgl. Eberhard HOLTZ, Itinerar Kaiser Karl IV. Zu den Wr. Urkunden vom Mai 1366 siehe RI VIII, Nr. 4303-4319. http://www.regesta-imperii.de/fileadmin/user_upload/downloads/ri_viii_itinerar.pdf (31.03.2017).
[707] Ellen WIDDER, Itinerar und Politik, S. 125ff.
[708] Ebd. S. 150. RI VIII, Nr. 1544a.
[709] Heinz STOOB, Karl IV. und der Ostseeraum, In: HGbll 88 (1970), S. 171.
[710] Ausgelöst durch die Causa „Maria Theresia" die nicht Königin/Kaiserin des HRR werden konnte kam es 1742-45 zum kurzen Wittelsbacher-Intermezzo unter Karl VII. Nach ihm setzte sich mit Franz I., der Mann Maria Theresias und damit die Habsburg-Lothringische Linie bis zu den Napoleonischen Kriegen durch.

hischen Datenbank (his-GIS).[711] Die Digitalisierung der Quellen bietet in Kombination mit geographic information systems neue Wege für die **Itinerarforschung** (siehe 2.2.2).
Friedrich III. wurde 1415 in Innsbruck geboren und starb 1493 in Linz. Seine **53 jährige Herrschaft** ist die längste aller röm.-dt. Könige. Aufgewachsen ist Friedrich in Innsbruck, Graz und Wr. Neustadt, wo er seine Königswahl am 6. April 1440 annahm.[712] Ein anonymer Begleiter hat Friedrichs Krönungsfahrt in einem **Reisetagebuch** festgehalten und berichtet über die Reise nach Aachen, die dortige Krönung und die Rückkehr nach Wien:

> *„Die Fahrt ging über Fronleiten, Bruck an der Mur, Aussee, Kremsmünster und Ischl. Am 27. Februar erreichte man Salzburg. Vier Meilen weit war der Bischof Friedrich von Salzburg seinem königlichen Herrn entgegengeritten, um ihn zu empfangen. Drei Tage verweilte der reisige Zug in der schönen Bischofsstadt, (...).“*[713]

Friedrich zog von Salzburg nach Innsbruck, wo man sechs Wochen verweilte, bevor es über Augsburg, Nürnberg und Mainz nach Aachen ging. Unterwegs erhielt der Zug steten Zulauf und weckte die Neugier von Schaulustigen.[714] Trotz dieser Reise verschob sich unter Friedrich III. der **Herrschaftsschwerpunkt** in den Südosten, war der Kaiser doch häufig mit Problemen im Inneren befasst und regierte **reichsfern**. In 53 Regierungsjahren hielt sich Friedrich nur neun Jahre außerhalb seiner Erbländer auf - zwischen 1444 und 1471 verließ er die Erbländer abgesehen von zwei Reisen nach Italien (1452 und 1468/69) nicht.[715] Auch die letzten Jahre seines Lebens verbrachte der Kaiser im **österr. Donauraum**, vornehmlich in Linz und Wien.[716] In gewisser Weise könnte man Friedrich III. den „Reisefaulen“ nennen, obwohl er dank seiner langen Herrschaft zigtausende Kilometer zurückgelegt hat.

[711] Joachim LACZNY, Friedrich III. auf Reisen. http://www.friedrichiii.his-gis.net (31.03.2017).
LACZNY hat seine Ergebnisse in sechs Videos zusammengeführt: Animation 1 zeigt das jährliche Reise-Itinerar Friedrich III., Animation 2 stellt Krönungsreise und Königsumritt von 1442/43 dar. Animation 3 stellt die erste Romreise und die Kaiserkrönung von 1451/52 dar. Animation 4 widmet sich der zweiten Romreise von 1468/69. Animation 5 und 6 zeigen die Reisen durchs Reich von 1473-76 und 1485-89.
[712] Heinrich KOLLER, Friedrich III., In: Lex. MA IV, Sp. 940ff.
[713] Wilhelm BRÜNING, Die Aachener Krönungsfahrt Friedrich III., S. 82.
[714] Ebd. S. 87. Fünf Tage und fünf Nächte seien die Strassen nicht leer von Reitern und Fussvolk geworden.
[715] http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_III._(HRR) (31.03.2017). Paul-Joachim HEINIG, Kaiser Friedrich III.
[716] Heinrich KOLLER, Kaiser Friedrich III., S. 249. DERS., Friedrich III., In: Lex. MA IV, Sp. 942.

2.2.4 Kirchlicher Streubesitz und Wolfgers Reiserechnungen

„Wolfger von Erla war ein weitgereister Mann. Er kannte das Heilige Land aus eigener Anschauung, war mehrmals in Rom und unzählige Male beim König in Deutschland gewesen. (...) Zusammengerechnet würde die Zeit, die Wolfger im Laufe seines Lebens auf Reisen verbrachte, wohl eine runde Summe von Jahren ergeben.“[717]

Bevor ich mich der illustren Persönlichkeit des **Wolfger von Erla** zuwende, der als Passauer Bischof seine Reiseausgaben in den Jahren 1203/04 aufzeichnen ließ, möchte ich mich kurz dem kirchlichen **Streubesitz** als Reisefaktor sowie den Kirchen und Klöstern als „Verkehrsinstitutionen“ widmen. Selbst ein arrivierter Mediävist wie Karl Brunner zeigt sich erstaunt darüber, wie beweglich Führungskräfte im Mittelalter waren. Adel wie Klerus strebten nach Macht und Besitz in günstigen Lagen, insbesondere an überregionalen **Verkehrswegen** und in Weinregionen. Dabei entwickelten sich komplexe Streubesitztümer, die ein Netzwerk über die Länder legten, was die Herrschaften förmlich zum **Reisen** zwang.[718]

Wilhelm Störmer hat sich mehrfach mit kirchlichem **Fernbesitz** befasst und weist auf eine Art Straßenfürsorge und Botenorganisation hin, die aus bayer. Quellen vom 9. bis 11. Jh. herauszulesen sei. Als König Ludwig der Deutsche 841 dem Kloster Niederaltaich Besitz in Ingolstadt an der Donau zusprach, wurden zwölf Sintmannenhufen erwähnt (*mansi ... sintmannorum duodecim*).[719] Mit der *curtis* Föhring gelangte 903 ein weiterer Zentralort samt Flußübergang an die Domkirche zu **Freising**.[720] Der vormals königliche Hof Föhring lag am Übergang einer alten Römerstraße, die als Salzstraße von Augsburg über die Isar nach Salzburg führte. Ludwig IV. schenkte dem Hochstift einen Hof zu **Föhring** samt *parschalchis, sindmannis, hengistfuotris, censibus* (...).[721] Ähnlich lauten die Pertinenzen in salischen Urkunden für Freising, die *parschalchis, sindmannis* und *hengistfuotris* kennen.[722] Aber wer waren diese Barschalken, Sindmannen und Hengstfütterer, die hier wirkten?

Barschalken gehen auf Romanen zurück, Personen eigenen Rechts, deren Orte oft an alten Verkehrswegen lagen. Karl Brunner spricht sie als Boten an, die „mit der Erhaltung und Sicherung der Straßen und der **Versorgung von Reisenden** beschäftigt waren.“[723] Karl Lechner hat in Nö. auf die Barschalken-Orte Pottschall bei Herzogenburg und Pottschollach bei St.

[717] Hedwig HEGER, Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide, S. 149.
[718] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 35ff.
[719] Wilhelm STÖRMER, Funktionen des kirchlichen Fernbesitzes, In: Helmut BEUMANN/Werner SCHRÖDER (Hrsg.), Die transalpinen Verbindungen, S. 393ff. MGH, DD LD, Nr. 30.
[720] MB 28a, Nr. 95.
[721] MGH DD LK, Nr. 28.
[722] MB 29, Nr. 346 und 394.
[723] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 115. Alphons DOPSCH, Herrscher und Bauern, S. 43ff.

Pölten hingewiesen (siehe 4.1.1), die auf **Barschalken** zurückgehen und er brachte die Überlandflur „Potschalln“ bei Hohen Ruppersdorf mit einer Heiligenkreuzer Traditionsnotiz in Verbindung die lautet: *duo praedia sita in R. ... quae vulgo Parschalches vocantur*.[724] In Oö. gehört Pachschallern (*ad Parscalchin mansum*), in der Steiermark Bachsdorf (*Parscalchesdorff inferius* bzw. *duabus villis, Parscalchisdorff dictis*) zu dieser Reihe.[725]
Der Blick auf die **Ortslagen** ist interessant: Pottschollach liegt an der **B1** bei Großsierning im Bereich der Limesstraße und der Westautobahn, Pottschall ist zwischen Atzenbrugg, Traismauer und Herzogenburg (südlich querte die Limesstraße die Perschling), Hohen Ruppersdorf liegt heute etwas abseits, befand sich aber zw. Lundenburger und Bernsteinstraße (im Einzugsgebiet der *platea Ungarica* und *Disinfurt*). Generell lagen diese Barschalken-Siedlungen also durchwegs **verkehrsgünstig** entlang alter Fernwege (siehe Karte 5).

Das Hengstfutter war ein Zins für das Pferd des Herren - *censum, qui hengistfuoter (...) dicitur* - die **Hengstfütterer** betreuten Pferdestationen und treten wie die Sintmannen und Barschalken vorwiegend in bayerischen Urkunden auf.[726] Störmer bezeichnet **Sintmannen** als „Wegmänner“, die zu Botendiensten verpflichtet waren.[727] Am Beispiel von Föhring und Ingolstadt lasse sich die Organisation von karolingischen Sindmanns- und **Pferdestationen** erahnen, die „keine Ausnahmen in der süddeutschen Verkehrslandschaft“ des Frühmittelalters seien, wie Störmer anhand von Urbaren des Erzbistums Salzburg zeigt, die eine Reihe von **Sindhuben** beinhalten.[728] Einige Salzburger Sindlehen bringt Störmer mit „königlichen Verkehrssicherungsmodellen“ in Verbindung, wie auch der klösterlicher Besitz an **Alpenstraßen** und Übergängen unterstreiche. So stellen sich Salzburger Eigengüter von Kufstein weg entlang des Inn wie auf einer „Perlenschnur“ aufgefädelt dar und der Besitz der Bistümer Augsburg und Freising längs der Brennerstraße zeige, „wie die neuralgischen Punkte eines **alpinen Fernstraßensystems** der Reichskirche zur Kontrolle übertragen wurden.“[729]
Der einzige Ortsname der sich in Ö. von Sindhuben herleitet ist Sinnhub an der B 99 im Pongau zwischen Rennweg am Katschberg bzw. Mauterndorf und Salzburg.[730]
Es scheint also einen Zusammenhang zwischen frühen **bayerischen Klosterschenkungen**

[724] Karl LECHNER, „Potschalln“ – „Parschalches“ – „Parschaler“, In: FS Theodor MAYER, S. 65ff. *quae vulgo Parschalches vocantur.* FRA II/11, Nr. 8. FRA II/52, 158. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 403-405.
[725] Isolde HAUSNER/Elisabeth SCHUSTER, ANB I, S. 58, 61 und 63. Bachsdorf befindet sich an der Phyrnautobahn zwischen Straß in der Stmk. und Graz; Pachschallern ist zwischen Kremsmünster und Steyr.
[726] SUB I, Nr. 181. ahd. *sint* = Weg. Vgl. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 195.
[727] Wilhelm STÖRMER, Funktionen des kirchlichen Fernbesitzes, In: Helmut BEUMANN/Werner SCHRÖDER (Hrsg.), Die transalpinen Verbindungen, S. 394ff. So verfügte Salzburg über *sinlehen* in mehreren Ämtern.
[728] Ebd., Vgl. Josef REICHERT, Sintmanni, In: Sammelblatt Hist. Verein Ingolstadt 61 (1952), S. 52-54.
[729] STÖRMER, Ebd., S. 399.
[730] Isolde HAUSNER/Elisabeth SCHUSTER, ANB II, S. 1014. Simmering (*Simmaningen*) lässt noch am ehesten an Sintmannen denken, wird von den Etymologen jedoch vom ahd. PN Sîman hergeleitet. Ebd. S. 1013.

und dem römischen Straßennetz zu geben; so lehnt sich nach Störmer der Besitz Benediktbeuerns und anderer Klöster „ganz stark an **Römerstraßen** an“.[731] Unter den Klöstern und um die besten Lagen gab es große Konkurrenz, die Heinrich II. mit der umfangreichen Ausstattung des neu gegründeten Bistums Bamberg an den **Alpenstraßen** weiter befeuerte.

Interessant ist ein Tauschgeschäft zwischen Heinrich II. und Passau, in dem der Kaiser **Boten** und deren Äcker von der Rechtshandlung ausnahm: *exceptis II itinerariis Cristano et Engilberto eorumque agris.*[732] Das Nö. Urkundenbuch stuft diese beiden *itinerariis* als „im **Postdienst** der Fiskalgutsverwaltung stehende Boten“ ein. Diese Boten waren Heinrich wichtig genug, um sie nicht einzutauschen. Überdies seien die dazugehörigen Äcker typisch für die Versorgung solcher Sendboten, die für ihre Tätigkeit Pferde benötigten. Hengstfütterer waren „Spezialisten auf Gestüten oder **Pferdewechselstationen**” und vielleicht selbst mit ihren Pferden unterwegs. “*Veredarii*, Eilboten, konnten schnell vorankommen, wenn sie Relaisstationen hatten. Ihr Name kommt vom “Dienstpferd”, *paraveredus* (…).”[733]

Beim Blick auf die **Bamberger Besitzungen** in Bayern fällt eine gewisse Regelmäßigkeit auf: Bamberg hatte Güter im Donautal, in Regensburg mitsamt einem Hof, an der Isar, vor allem aber sehen die Standorte im oö. **Alpenvorland** für Karl Brunner so aus, „als habe sich jemand etwas dabei gedacht.“ Während es am Inn für Bamberg nicht mehr viel zu holen gab, eröffneten Schenkungen von Heinrich II. Bamberg Besitzfenster im Wr. Raum und in Friaul. „Auf dem Wege nach Kärnten lag bambergischer Besitz im oberösterreichischen Kremstal von Kirchdorf bis Spital am Pyhrn,“ sowie im Ennstal und im Lungau. [734]

Bambergs Rolle im **Kanaltal** unterstreicht, dass den Bischöfen „die Sicherung verkehrsgeographisch wichtiger Alpenpässe anvertraut“ wurde. Als der Passauer Bischof Wolfger von Erla die Strecke mit seinem Tross beging, besorgten sie sich in Villach „trittsichere Esel, um besser durch die Berge zu kommen,“ wie seine **Reiserechnungen** zeigen. Wenig später stieg Wolfger zum Patriachen von Aquileja auf und stand damit in „Verkehrskonkurrenz“ zu Bamberg, hatte Aquileja doch mit Ossiach einen Brückenkopf in Kärnten inne.[735]

Im Ostland versuchte man durch **Verpflanzung** von Adeligen und Siedlern Strukturen zu schaffen.[736] Details dieser Migration sind kaum bekannt, aber Grundherren und Klöster

[731] Wilhelmd STÖRMER, Fernstrasse und Kloster, In: ZBLG 29 (1966) S. 302f. Eine ähnliche Entwicklung entlang der Römerstraßen lasse sich für die Klöster Scharnitz-Schlehdorf oder Schäftlarn beobachten.
[732] RI II/4, Nr. 1636.
[733] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 115. Herolde, Schergen (Schörghufe), Fronboten und Büttel hatte jeder Adelige. Oft waren sie mehr als nur Boten, sollten sie doch den „Willen ihres Herrn durchsetzen“.
[734] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 109.
[735] Ebd. S. 110. Hedwig HEGER, Lebenszeugnis. (Beilage Blatt IV, Zeile 11).
[736] Als Bsp. seien die Sachsenganger genannt, die nach WELTIN aus der freisingischen *familia* stammten. Nach 1021 kamen sie ins Marchfeld und errichteten einen Stützpunkt, bevor sie zu Gefolgsleuten der Babenberger aufstiegen. Max WELTIN, Herrschaft Groß-Enzersdorf, In: Hubert GLASER (Hrsg.), Hochstift Freising, S. 281.

dürften aktiv auf die **Wanderungen** eingewirkt haben (siehe 2.1.3).[737] Rar bleiben Nachrichten über Siedler in Nö., *de Bauuaria missis colonis incoli fecit*, die der Regensburger Bischof dank einer ottonischen Schenkung 979 bei *Zuisila* durch den Bau einer Fluchtburg (Wieselburg) vor Übergriffen durch die Ungarn beschützen möchte.[738] **Regensburg** verfügte in Nö. früh über Güter an der Erlaufmündung um Pöchlarn (*Herilungoburg*), von wo aus man die Umgebung **kolonisierte** und ihren Besitz durch die enge Beziehung zu den Wilhelminern ausbaute;[739] später kamen Güter im Wr. Raum Simmering, Orth etc. hinzu.

Gertrud Thoma hat sich mit kirchlichem Streubesitz beschäftigt und versucht anhand des Bistums **Freising,** den Reisebedarf aufgrund Güter-Zersplitterung darzustellen. **Streubesitz** erfordere vielfältige Bewegungen von Personen und Waren, von Gruppen und Einzelnen, über große Entfernungen hinweg oder im Nahbereich sowie regelmäßige, temporäre oder dauerhafte Ortswechsel.[740] Zudem zogen Streulagen unzählige Tauschgeschäfte, diplomatische Aktivitäten sowie **Waren-** und **Nachrichtenverkehr** aller Art nach sich.
Die einzelnen Grundherrschaften trachteten danach, ihre Einflusszonen abzusichern, auszudehnen sowie ihre verteilten **Güterinseln** nach Möglichkeit zu verdichten. An dieser Mobilität partizipierten die Bischöfe ebenso wie Kanoniker, Ministerialen, Verwalter, Boten, Fuhrleute und teils Siedler. Freising verwaltete große Streugüter, die neben dem bayerischen **Kernraum** in Slowenien, Kärnten, der Steiermark und Nö. lagen. Viele der außerbayerischen Besitzungen gehen auf Königsschenkungen aus dem 10. und 11. Jh. zurück, die teilweise erschlossene, teilweise noch zu kultivierende Räume betrafen.[741]
Früher Freisinger Besitz lag um Innichen und in Südtirol. Im **nö. Donauraum** war man wohl schon im 9. Jh. begütert, wobei zwei Aspekte im Mittelpunkt stehen: Erstens der Erwerb von Gütern mit **Expansionspotenzial** und zweitens gute **Weinlagen** für die Eigenversorgung. In einer Freisinger Tradition von 908 erlässt Bischof Dracholf der Abtei Moosburg jährlich mehrere Fuhren Wein aus dem Donauraum und aus Bozen: *de orientali vero vino huc allato annuatim carradas duas et de vino Bauzano illic dato carradas III.*[742]

Adelheid KRAH, Freisinger Besitz in Nö. Blog: http://dighist.hypotheses.org/109 (31.03.2017). Vgl. DIES., Migration nach Südosten, In: Ferdinand KRAMER/Wilhelm STÖRMER (Hrsg.), Adelsfamilien.
[737] Gertrud THOMA, Räumliche Mobilität, In: Geschichte der Alpen 3 (1998), S. 151. DIES., Bischöflicher Fernbesitz, In: ZBLG 62 (1999), S. 32f. THOMA nennt bayerische Adelige, die Freisinger Bischöfe nach Nö. begleitet haben und teils hier Fuß fassten (Anfelder) und teils wieder nachhause zurück wanderten (Vertinger).
[738] NÖ UB I, Nr. 17.
[739] NÖ UB I, Komm. S. 33. Früher Salzburger Besitz lag im Gebiet um Traismauer, St. Peter hatte im Wr. Raum eine bedeutende Stellung inne Vgl. NÖUB I, Komm. S. 220ff.
[740] Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz, In: ZBLG 62 (1999), S. 15-40. DIES. Räumliche Mobilität, In: Geschichte der Alpen 3 (1998), S. 145-156.
[741] Ebd. S. 40 bzw. S. 148.
[742] TF Nr. 1045. Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz, In: ZBLG 62 (1999), S. 36. Bayern verfügte über

Ob Bischof Dracholf 926 die Freisinger Besitzungen im **Ostland** aufsuchen wollte oder in „diplomatischer Mission" unterwegs war, bleibt offen, aber er starb in den Donaufluten.[743] Das Bistum Freising hatte im 9. und 10. Jh. in Pitten, der Wachau und im Mostviertel Besitz und wirkte von Krems aus kolonisatorisch im **Kamptal** rund um Stiefern. Die Klöster Niederalteich und Kremsmünster verfügten zu dieser Zeit über bedeutenden **Grundbesitz** an der Donau, im Alpenvorland, der Buckligen Welt und dem südlichen Weinviertel.[744]
Eine der berühmtesten Zuwendungen an Freising ist die Schenkung eines Wirtschaftshofes mit Fiskalgütern in **Neuhofen** *in regione vulgari vocabulo Ostarrîchi* durch Otto III.[745] Die „Osterrichi-Urkunde" von 996 spricht eine neue Hofstelle an der Ybbs an, einen königlichen Fronhof, in dessen Umgebung dreißig Königshufen auszumessen und in Besitz zu nehmen waren. Im Frühmittelalter verwalten **Fronhöfe** die Güter und sammelten die Zehenten ein, um sie teils an Kloster- und Adelshöfe zu transportieren. Im 12. und 13. Jh. werden diese Großhöfe vielfach zerschlagen, dienen aber bis ins Spätmittelalter und in die Neuzeit hinein als Sammelstelle für Abgaben.[746] Diese Höfe waren regionale Verwaltungszentren und Sammelplätze mit überregionalen Dienstleistungs- und **Transportaufgaben**. Thoma fasst die Besitzungen des Hochstifts Freising in Nö. wie folgt zusammen:

> *„In Niederösterreich konnte Freising im Ybbstal um Ulmerfeld und Neuhofen und weiter östlich entlang der Donau (Ebersdorf, Wachau, Hollenburg, Ollern und Enzersdorf) eine stattliche Zahl von Orten und Höfen erwerben, denen trotz zum Teil geringer Ausbaumöglichkeiten und weitgehenden Streubesitzcharakters lange Lebensdauer und gute wirtschaftliche Erträge beschieden waren."*[747]

Einerseits machte der Streubesitz eine **vielfältige Mobilität** notwendig, andererseits förderte er deren Verwirklichung. Generell suchten die Bischöfe auf ihren Reisen wenn möglich die **Zentren ihres Streubesitzes** auf.[748] Im Falle von Freising waren das im Süden Innichen und Bischoflack, im Osten Ulmerfeld und Waidhofen an der Ybbs sowie Enzersdorf und Wien, wo Freising einen Stadthof besaß. In der Umgebung von Wien war es im Spätmittelalter noch möglich, ertragreiche Weingüter zu erwerben; gerade im 14. Jh. hielten sich die Freisinger Bischöfe häufig im **Ostalpenraum** auf und residierten hier mitunter länger.[749]

---

zu wenig Wein und importierte aus guten Weingegenden den Rebensaft als Meßwein und Genussmittel.
[743] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 59. Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 27.
[744] Roman ZEHETMAYER, Geschichte des nö. Raums, In: Schicksalsjahr 907, S. 19. NÖ UB, Nr. 4ff.
[745] D.O. III. Nr. 232. Vgl. Ernst BRUCK-MÜLLER (Hrsg.), Ostarrîchi – Österreich 996-1996.
[746] Werner RÖSNER, Fronhof, In: Lex. MA IV., Sp. 989f.
[747] Gertrud THOMA, Räumliche Mobilität, In: Geschichte der Alpen 3 (1998), S. 148.
[748] Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz, In: ZBLG 62 (1999), S. 30ff.
[749] Ebd., S. 31. Die Gründe für die freisinger Aufenthalte zu jener Zeit waren politischer Natur.

Weilte der Bischof außerhalb, so musste er stets Regelungen treffen und entsprechende Urkunden durch **Boten** verlautbaren lassen. Kam ein Bischof ums Leben, so musste seine Leiche überstellt und am gewünschten Ort beigesetzt werden. Nicht selten starben Bischöfe unterwegs, so der erwähnte Dracholf bei Grein oder Bischof Leopold, der die Kapuzinerbrücke in Bischoflack erbauen ließ und als ihr erstes Opfer nach einem **Sturz** von derselben in der Zaier ertrank. Andere fanden auf den Kreuzzügen, in Schlachten oder bei herkömmlichen Reisen den Tod. Wie heikel winterliche Fahrten und **Alpenquerungen** waren, zeigt der Unfall des Freisinger Bischofs Ludwig von Kammerstein, der auf dem vereisten Jaufenpass zu Tode stürzte.[750] Mehr Glück hatte Gegenpapst Johannes XXIII., der mit seinem **Wagen** bei der Anreise zum Konzil von Konstanz am Arlberg umstürzte und mit dem Schrecken davon kam (Abb. 65). Aber auch einfache Kleriker mussten reisen und erlitten **Unfälle**. So schildert ein fränkischer Priester in einem päpstlichen Gesuch, wie er zu seinem Holzbein kam:

> *„Als er einst zu Pferde in Geschäften unterwegs war, scheute sein Pferd, weil zufällig einige Ochsen entgegenkamen. Er stürzte mit dem Pferd und brach sich ein Schienbein, das er sich, auf den Rat erfahrener Chirurgen, (...) absägen ließ.“*[751]

Im Vergleich zu den **Bischofsreisen**, die mitunter über weite Strecken gingen, hatten die Bauern relativ geringe Entfernung zu überbrücken, wenn sie an die Herrenhöfe zogen. Waren Abgaben fällig oder der Grundherr gerade anwesend, so mussten die Bauern Zehente abliefern oder **Küchendienst** leisten. Der Küchendienst versorgte die Herrschaft samt ihrem Gefolge mit frischen Lebensmitteln; daneben konnten auch Holz und Baumaterial, Wasser und Heu für die Pferde oder Spannwerk und **Transporthilfe** gefordert werden.[752]
In Herrenhöfen sammelte man pflanzliche und tierische Produkte und versuchte den Weitertransport von Wein und Naturalien auf **Fernwegen** möglichst effektiv zu halten. In Nö. besaß Freising um Hollenburg und in der Wachau Weingärten, deren Erträge ebenso wie von anderen Gütern zum Teil nach Bayern gingen. Durch eine Notiz ist ein Ybbser Bürger bekannt, der von Freising Geld für den Weintransport nach Bayern erhalten hat.[753]
Im Spätmittelalter gehen die **Naturalabgaben** zugunsten finanzieller Abgaben zurück, sofern sich der Transport über größere Entfernungen nicht rechnete und das Einkaufen auf lokalen Märkten billiger kam. Thoma führt einen Freisinger Geldtransport im Jahr 1318 an, als man

[750] Hermann NEHLSEN, Bayerische Rechtsgeschichte, S. 64.
[751] Arnold ESCH, Wahre Geschichten aus dem Mittelalter, S. 47. Das Holzbein ermöglichte dem Priester das Gehen; am Altar musste man ohne weitere Hilfe stehen können.
[752] Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz, In: ZBLG 62 (1999), S. 35.
[753] Ebd. S. 36f. Auch Weintransporte von Hollenburg und der Wachau nach Wien und Enzersdorf, Ulmerfeld und Waidhofen sowie nach Bayern sind belegt. Vgl. FRA II/36, S. 36 und 95ff.

sechs Geldkassetten mit Silber und Prager Mark „hinter dem Bischof her von verschiedenen Amtsträgern von Enzersdorf und Waidhofen nach Wölz und weiter nach Freising“ brachte und Geld für die Sicherheit auf den **Straßen** einsetzte. Bemerkenswert an diesem **Transport** ist, dass der Freisinger Tross nicht den logischen Weg entlang der Donau wählte, sondern über Freisinger Stützpunkte und über gebirgige Wege ging, die sicherer schienen.[754]

Um Finanzen, allerdings unter anderen Umständen, ging es bei einer **Inspektionsreise** von Bischof Albert von Freising**,** die ihn 1160 zu den Stifts-Gütern in die Ostalpen führten.[755] Im Jahr zuvor brannte der Freisinger Dom aus, zudem verlor das Hochstift durch den Aufstieg Münchens Einnahmen in Föhring, sodass Bischof Albert ein **Einkünfteverzeichnis** anlegen ließ. Er fuhr über Kärnten und Krain in die Steiermark und weiter nach Nö. und Wien, um die hiesigen Güter zu besuchen und Gelder für den Wiederaufbau aufzutreiben. Zu Alberts Gefolge gehörte Rahewin, der die *Gesta Frederici* nach dem Tod Bischof Ottos von Freising fortsetzte.[756] Über Ottos Tod schreibt Rahewin, Otto habe „sich auf den Weg“ zum Zisterzienserkapitel Cîteaux gemacht und „nach einer **anstrengenden Reise**“ (*laborioso itinere*) in Morimund gerastet, wo er erkrankte und starb (siehe 2.1.4).[757]

Anhand der Biografie **Ottos von Freising** lässt sich das Reisen in Zusammenhang mit einem geistlichen Amt nachzeichnen: Studienreisen, Eintritt in eine Gemeinschaft, Botenfahrten, Besuch von Heimat und Verwandtschaft, administrative und politische Reisen, Wechsel des Arbeitsortes, Pilger- und Kreuzfahrten sowie Visitationen.[758] In der Biografie des Passauer Bischofs **Wolfger von Erla** finden sich ähnliche Mobilitätsaspekte wie bei Otto von Freising. Wolfger kam im nö. Erla an der Enns zur Welt und machte im „Dunstkreis“ der Babenberger Karriere. Beim Tod Ottos war der um 1140 geborene Wolfger etwa 18 Jahre alt und widmete sich zunächst profanen Dingen. Wolfger stand den Babenbergern sehr nahe und wird von Hedwig Heger als „schillernde Persönlichkeit mit bewegtem **Lebenslauf**“ beschrieben.[759] Erst als Witwer im Alter von über 40 Jahren und als Vater eines Sohnes trat er in den geistlichen Stand über und verdingte sich als Probst von Münster und Zell am See.

Als Domkanoniker kam Wolfger 1184 nach Passau, profilierte sich dort und wurde 1191 zum 31. Bischof von Passau gewählt. [760] Das **Donaubistum Passau** reichte vom Unterlauf der Isar und dem Böhmerwald bis nach Ungarn. Wolfger leitete die flächenmäßig größte Diözese des

[754] FRA II/36, Nr. 65 und 139. Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz, In: ZBLG 62 (1999), S. 38.
[755] Ebd. S. 30f. DIES, Räumliche Mobilität, In: Geschichte der Alpen Band 3 (1998), S. 151f.
[756] Ebd. FRA II/31, Nr. 110 und 111.
[757] Otto von FREISING und RAHEWIN, Gesta Frederici IV, 14. S. 540ff.
[758] Leopold GRILL, Das Itinerar Ottos von Freising, In: Herwig EBNER (Hrsg.), FS Friedrich Hausmann, S. 153-177. Siehe auch: Gerhard JARITZ, Monastische Kommunitäten, In: DERS./Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 157ff.
[759] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 19ff.
[760] Annette ZURSTRASSEN, Wolfger von Erla, In: Lex. MA IX, Sp. 308.

Reichs, die sich auf ca. 42.000 km² erstreckte und die heutigen Bistümer Passau, Linz, St. Pölten und Wien umfasste. In **Nö.** verfügte Passau über erheblichen Besitz, der sich südlich der Donau konzentrierte und nördlich davon ausdünnte. Frühe Schwerpunkte lagen im oö. Machland, bei Amstetten, in der Wachau und östlich des Dunkelsteiner Waldes.[761]

Passauer Besitzzentren entwickelten sich um Amstetten und Waidhofen, entlang der Ybbs, an der Erlaufmündung, um St. Pölten, im Tullner Becken sowie um Krems und Wien.[762] Hinzu kamen vielfältige Zehent- und Besitzrechte, die sich über Nö. verstreuten und Zonen, auf die Passau kaum Einfluss hatte (Teile des Wald- und Weinviertels, Leithagebiet, Voralpenraum).[763] Das **Ostland** stellte für Passau die einzige Entwicklungsoption dar; in Bayern gab es nicht mehr viel zu verteilen und Passau besaß anfangs keinen hohen Stellenwert innerhalb der bayerischen Hochstifte.[764] Also trotzte man den Awaren und Ungarn und zählte neben Salzburg zu den Hauptnutznießern der einsetzenden Südostexpansion.[765]

Die **Passauer Bischöfe** entstammten wie andere Bischöfe meist adeligen Familien: Pilgrim (971-991) war ein Sieghardinger, der Passau große Gebietserweiterungen bescherte und im Nibelungenlied geehrt wird: *in der stat ze Pazzouwe saz ein bischof (...) Pilgrîn.*[766]

Gerade das **Nibelungenlied** wusste über die Passauer Besitzungen im Donautal Bescheid und lässt seine fiktiven Figuren entlang realer Stützpunkte reisen. Der Zug der Nibelungen führte im nö. Donauraum über Pöchlarn - Mautern - Tulln - Zeiselmauer - Wien. Während man Melk erwähnte fallen wichtige **Stützpunkte** wie Traismauer (Salzburger Besitz) und Klosterneuburg (Babenberger) durch den Rost der Autorenzensur (siehe 4.2.1 und Karte 6).

Bischof Altmann von Passau kam aus altem sächsischem Adel, Reginbert war Hochfreier von Hagenau, Konrad ein Babenberger mit illustrer Verwandschaft und Wolfgers **Vorgänger** Heinrich und Diepold, entstammten der oberschwäbischen Grafenfamilie von Berg. [767]

> *„Wolfgers Vorgänger Diepold hatte sich mit sechs Passauer Kononikern dem Kreuzzug Friedrich I. Barbarossas angeschlossen, unter ihnen der Domdekan Tageno, dessen tagebuchartiger Bericht eine wichtige Quelle zur Geschichte des dritten Kreuzzugs darstellt. Alle starben im Heiligen Land, Dietpold am 3. November 1190.“*[768]

[761] Ebd. NÖ UB, Komm. S. 19. Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Bistum_Passau (31.03.2017).
[762] Die umfangreichste und aktuellste Arbeit zur Besitzstruktur Passaus stammt von Martin HOFBAUER, Herrschafts- und Besitzverhältnisse, S. 237ff. Siehe auch: Adam MAIDHOF, Die Passauer Urbare.
[763] Vgl. Joachim WILD, Quellen, In: Helmuth FEIGL (Hrsg.), Die bayerischen Hochstifte und Klöster. S. 77-90.
[764] Martin HOFBAUER, Herrschafts- und Besitzverhältnisse, S. 4ff. Die Ursprünge des Bistums Passaus gehen auf die Kirchenorganisation unter Bonifatius im 8. Jh. zurück.
[765] NÖ UB I, Komm. S. 67
[766] Helmut BRACKERT, Das Nibelungenlied, Str. 1296.
[767] Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Bischöfe_von_Passau (31.03.2017).
[768] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 30.

Umgekehrt ereilte Bischof **Altmann von Passau** die Nachricht seiner Ernennung zum Bischof auf dem Rückweg einer glücklicheren Jerusalem-Fahrt, die ihn 1064/1065 mit vielen anderen Pilgern über die *platea Ungarica* donauabwärts geführt hatte (siehe 2.3.2). Der Reformer und Gregorianer Altmann spielt für Nö. eine wichtige Rolle, gründete er doch 1083 **Göttweig** und reformierte Klöster wie Melk und St. Pölten. Nach seinem Tod im passauischen Zeiselmauer wurde Altmann nach Göttweig überstellt und hier beigesetzt.

Reginbert von Hagenau fuhr 1147 mit König Konrad III. und dem Kreuzfahrerheer donauabwärts und weihte im selben Jahr den Stephansdom in Wien nach dem Patronat der Mutterkirche in Passau. Auf der Rückreise aus dem Heiligen Land erkrankte Reginbert und starb in Byzanz.[769] Sein Nachfolger als Bischof von Passau sollte **Konrad von Babenberg** werden, der von 1148 bis 1164 die Geschicke Passaus lenkte, bevor er gegen Ende seines Lebens zum Erzbischof von Salzburg bestellt wurde. Konrad war Sohn Leopolds III., Bruder Ottos von Freising und Herzog Heinrich Jasomirgotts, Halbbruder von König Konrad III. und ein Onkel Friedrich Barbarossas. Nach drei kürzeren Regentschaften leitete Bischof **Diepold von Berg** von 1172 bis 1190 das Bistum; wie Reginbert folgte er dem Aufruf zum Kreuzzug und kam wie sein Vorgänger und der alte Kaiser nicht lebend zurück.[770]

Danach war es **Wolfger von Erla**, der von 1191 bis 1204 an der Spitze des Bistums Passau stand. Der Nachwelt blieb Wolfger weniger durch Akzente innerhalb seines Bistums als durch sein diplomatisches Geschick auf europäischem Parkett, durch seine **Reiserechnungen** 1203/04 sowie als Mäzen Walthers von der Vogelweide und wohl auch des Nibelungenliedes in Erinnerung.[771] Wichtige Arbeiten über Wolfger von Erla haben Heger „Lebenszeugnis" samt Faksimilie und Auswertung der Reiserechnungen sowie Boshoff und Knapp im Sammelband Wolfger von Erla als „Kirchenfürst und Literaturmäzen" vorgelegt.[772]



Abb. 42 - Gefangennahme Richard Löwenherzs und Unterwerfung vor Heinrich VI.

[769] Wolfram ZIEGLER, König Konrad III., S. 246ff.
[770] Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Bischöfe_von_Passau (31.03.2017).
[771] Werner GOEZ, Gestalten des Hochmittelalters, S. 293-314. Egon BOSHOF, Regesten 1, Nr. 964-1201.
[772] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis. HEGER wählte „Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide" als Titel und spricht im Untertitel „Die Reiserechnungen des Passauer Bischofs" an. BOSHOF und KNAPP legten einen Sammelband vor, der die Ergebnisse eines Passauer Kolloquiums samt historischen und philologischen Aspekten von Walthers Schaffen beleuchtet. Vgl. Egon BOSHOF/Fritz Peter Knapp (Hrsg.), Wolfger von Erla.

Franz-Reiner Erkens bezeichnet **Wolfger von Erla** als einen

> *„Diplomat von Rang, der sich im Dienst von König und Papst bewährte und sein auf Ausgleich drängendes Talent in schwierigen Missionen erfolgreich erprobte."*[773]

Für das Bistum Passau blieb Wolfgers Amtszeit unscheinbar; zwar erfüllte er seine Pflicht, blickte dabei aber oft in die **Ferne** und durch seine Beziehung zu den Babenbergern unterstützte er sogar deren Bistumsplan für Wien, der das Passauer Territorium geschmälert hätte. Wolfger befand sich häufig **auf Reisen**, „nicht nur innerhalb seines Bistums, wie es der mittelalterlichen Verwaltungspraxis entsprach, sondern auch außerhalb: Immer wieder war er Monate lang abwesend, hielt sich am Königshof oder beim Papst auf und verdingte sich in **Geschäften**, die ihn von seiner Diözesanarbeit fernhielten: Hinzu kamen die Überführung des Leichnams Erzbischof Konrads nach Mainz, diplomatische Reisen, die Teilnahme am Kreuzzug oder das **Geleit** für Friedrich I. nach Heiligenkreuz (Abb. 49 - Kapitel 2.3.3).[774]
Sein diplomatisches Geschick stellte Wolfger mehrfach unter Beweis. Auf höchster Ebene vermittelte er 1193 die Freilassung von König **Richard Löwenherz**, der auf seiner Heimreise vom Kreuzzug am 21. Dezember bei Wien in Gefangenschaft geriet.[775] Ein Umstand, der sich mittels Eilboten wie ein Lauffeuer im Reich verbreitete und zum Handeln zwang:

> *„Herzog Leopold schickte sofort nach der Gefangennahme des englischen Königs einen Eilboten zum Kaiser, (...). Der Bote erreichte zu Weihnachten den Kaiser in Eger. Dieser brach sofort Richtung Regensburg auf, wo er in dem Vorort Reinhausen am 28. Dezember dem französischen König Philipp die Gefangennahme (...) mitteilte."*[776]

Bei einer durchschnittliche **Reisegeschwindigkeit** von 50 km/Tag wären für die gut 400 km zwischen Wien und Eger rund acht Tagesritte zu veranschlagen. Ein **Eilbote** kam auf einen höheren Schnitt und erreichte Eger nach 4 bis 5 Tagen bei einem Schnitt von 80-100 km/Tag (siehe 3.3).[777] Danach wirkte Wolfger von Erla federführend an den Verhandlungen zur Freilassung von Löwenherz in Regensburg, Würzburg und Speyer mit und konnte als Lohn den **Passauer Besitz** um das Frauenkloster Niedernburg vermehren. Niedernburg erhielt von Wolfger den böhmischen Zoll und die Erlaubnis, den Mautner daselbst einzusetzen.[778]

---

[773] Franz-Reiner ERKENS, Wirken, In: Egon BOSHOF/Fritz Peter KNAPP (Hrsg.), Wolfger von Erla, S. 44.
[774] Ebd., S. 46.
[775] Zur Gefangennahme: BUB IV,1 Nr. 921-927 sowie Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 156ff. Der genaue Ort der Festnahme ist unklar; er könnte in Erdberg im heutigen 3. Wr. Gemeindebezirk gelegen haben, wo die Namen „Landstraße" und „Rennweg" alte römische Fernstraßen anzeigen.
[776] Helmut KARIGL, Studien zum Itinerar Heinrich VI., S. 39.
[777] Ebd., S. 74.
[778] Egon BOSHOF, Regesten I, Nr. 1045.

Wolfger fungierte als **Vermittler** zwischen Papst und Kaiser; der ausersehene *vir magnae discretionis* wurde 1195 nach Italien beordert, wo er am 30. März im kaiserlichen Hoflager in Bari nachweisbar ist und Heinrich VI. zum Kreuzzug motivierte.[779] Als Reaktion auf den 3. Kreuzzug nahm Wolfger beim **Reichstag in Worms** gegen Ende des Jahres 1195 selbst das Kreuz. Im Jahr darauf war er in der Umgebung des Kaisers unterwegs und brach im Sommer 1197 nach Jerusalem auf.[780] Der **Kreuzzug** Heinrichs VI. versank nach dem Tod des jungen Kaisers in Messina im Chaos. Zum österr. Kontingent gehörten Herzog Friedrich I. und Heinrich von Mödling (siehe 2.3.2). Der junge Herzog starb am Rückweg; seinen Leichnam geleitete Wolfger ins Stift Heiligenkreuz zurück. Danach zog Wolfger nach **Rom**, um beim Papst die Anerkennung des Deutschen Ordens zum Ritterorden zu betreiben.[781]
Wie alle Fürsten seiner Zeit geriet Wolfger von Erla in den Sog des staufisch-welfischen Konflikts. So soll er am „**Protest von Halle**" - eventuell sogar als Verfasser der Protestschrift - beteiligt gewesen sein. Trotz der konfliktreichen Zeit gelang es Wolfger durch seine integre Persönlichkeit und durch geschickte Diplomatie Gehör zu finden.[782] Dabei kam **Wolfgers Hof** eine Vermittlungsrolle zu, waren Fürstenhöfe doch zentrale Kommunikationsorte und komplexe Gebilde mit ausgeprägten personellen Komponenten.[783] Ab dem 12. Jh. bildeten sich immer mehr weltliche und geistliche Höfe heraus. Diese Höfe waren „**mobile Institutionen**", denn sie waren „immer dort, wo sich sein Mittelpunkt, der Fürst, aufhielt."[784] So reiste mit Wolfger stets sein bischöflicher Fürstenhof durch die Lande:

> *„Innerhalb der Diözese findet der Bischof mit seinem Gefolge meist reguläre Gastung, aber Zusatzausgaben fallen an: für Reparaturen, Kleidung, Waschen, Beleuchtung, Pergament, Almosen, manchmal auch für Speisen und die Unterbringung der Pferde."*[785]

Bischöfliche Reisen hatten verschiedene Anlässe: Einweihungen und Jubiläen, Ausbau oder Kontrolle. Die Reisen der Bischöfe „galten aber auch der Verwaltung, Erhaltung und politischen Absicherung ihres weltlichen Besitzes."[786] Im Fall der österr. Reisen von 1203/04 dürfte Wolfger seine Ernennung zum **Patriarchen von Aquileia** betrieben und dies mit dem Besuch der Hochzeit von Leopold VI. und Theodora verbunden haben.

---

[779] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 34. FRA I/5, S. 86. *Historia de expeditione Friderici*. Für Bari und zurück dürfen ohne größere Umwege etwa 3.000 km angenommen werden.
[780] Egon BOSHOF, Regesten I, Nr. 1012, 1015, 1016 und 1033. DERS., Wolfger von Erla, In: Ostbairische Lebensbilder I, S. 29. Vgl. Peter CSENDES, Heinrich VI.
[781] Die Strecke von Wolfgers Kreuzfahrt machte rund 8.000 km aus, die Romreise nochmals gut 2.000 km.
[782] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 16ff.
[783] Zum „engeren Hof" gehörten Hofämter wie Kämmerer, Truchsess, Mundschenk und Marschall, die Kanzlei und das Dienstpersonal. Im weiteren Umfeld eines Hofes wirkten oft hunderte Personen.
[784] Franz-Reiner ERKENS, Wirken, In: Egon BOSHOF/Fritz Peter KNAPP, Wolfger von Erla, S. 58.
[785] Karls BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 56.
[786] Gertrud THOMA, Räumliche Mobilität, In: Geschichte der Alpen Band 3 (1998), S. 149.

Die Aufzeichnungen über Wolfgers Reisen fand man 1874 im friaulischen Cividale.[787] Brunner bezeichnet die **Reiserechnungen** als „eine der kostbarsten Quellen des Mittelalters", die nicht für die Öffentlichkeit gedacht waren, sondern Stationen und Notizen der internen Buchhaltung des Unternehmens „Passau" versammelten. Der Wert der Quelle liegt darin, dass sie einen unfrisierten Eindruck der **Reisekultur** am Anfang des 13. Jh. vermittelt. Ein Magister Heinrich hielt als Schreiber die Einnahmen der regulären Abgaben an Passau ebenso fest, wie die Ausgaben für Waren und Dienstleistungen.[788] Wolfger besuchte demnach die österreichischen **Bistumsgebiete** 1203/04 zwei Mal. Die erste Reise führte über:

> Göttweig - St. Pölten - Mautern - Krems - Zöbing - Znaim - Retz - Altenburg - Weikertschlag - Weitra – Senftenberg - Krems - Zeiselmauer - Wien - Schwadorf - Wien - Klosterneuburg - Zeiselmauer - Tulln – St. Pölten - Mautern - Kühnring - Retz - Thaya - Mauthausen[789]

sowie über Ebelsberg und Eferding zurück nach Passau. Diese **erste österreichische Reise** ist vom 22. September 1203 bis zum 3. Jänner 1204 überliefert. Auffallend ist, dass die Route entlang Passauer Stützpunkten und Orten mit Abgabenpflichten führte.[790]

Die Aufzeichnungen setzen in **Göttweig** (*in monte Gotwico*) ein, ohne dass eine Schifffahrt dorthin nachweisbar wäre. Wolfger brach im Herbst zu dieser Reise auf, war am 29. September in Mautern, verharrte länger in Wien und startete am 12. November in Zeiselmauer zur winterlichen Rückreise, die ihn ein zweites Mal ins Waldviertel führte.

Wolfgers Aufzeichnungen stellen die ältesten **Reiserechnungen** des deutschen Sprachraums dar und bergen die einzige Nennung Walthers von der Vogelweide außerhalb literarischer Quellen.[791] Am 12. November 1203 schenkte Wolfger *apud Zeizemurum Walthero cantori de Vogelweide pro pellicio v. sol. longos* (Abb. 43).[792] Diese Gabe eines Pelzmantels weist den Wolfger als **Kunstmäzen** aus, zu dessen Günstlingen Walther zählte.

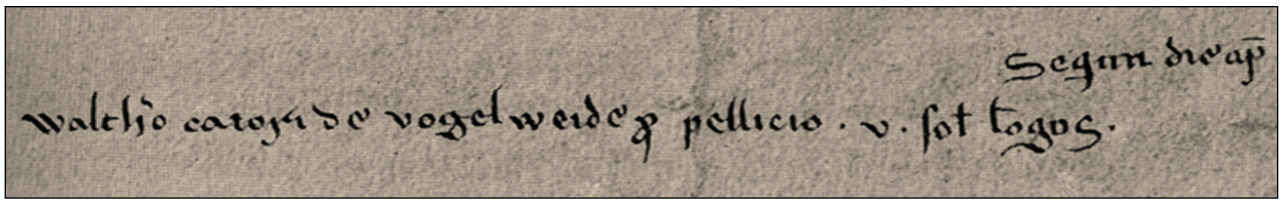


Abb. 43 - Die „Walter-Zeile" in den bischöflichen Reiserechnungen vom November 1203.

[787] Zur älteren Literatur: Ignaz von ZINGERLE (Hrsg.), Reiserechnungen Wolfger's und August HÖFER, Die Reiserechnungen des Bischofs Wolfger. Wolfger wurde lange ins bayerische Ellenbrechtskirchen verortet, obwohl er aus dem nö. Erla an der Enns kam. FRA II/5, Nr. 339 sowie SUB I, Nr. 695.
[788] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 56f.
[789] Vgl. Beilage 1 (Itinerar I) im Anhang von Hedwig HEGER, Lebenszeugnis.
[790] Martin HOFBAUER, Herrschaft- und Besitzverhältnisse I S. 235ff., II S. 232ff. Eine ausführliche Darstellung „der Herrschafts- und Besitzverhältnisse des Hochstifts Passau im 13. und 14. Jh." legte Martin Hofbauer vor.
[791] Annette ZURSTRASSEN, Wolfger von Erla, Lex. MA IX, Sp. 308.
[792] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 16. Vgl. Blatt II, Zeile 54f.

Zeiselmauer fiel bereits unter den Karolingern an Passau und blieb jahrhundertelang ein wichtiger **Stützpunkt** des Bistums.[793] Es war mehrfach Aufenthaltsort der Passauer Bischöfe und Sterbeort von Bischof Altmann am 8. August 1091. Neben der Nennung von Walther von der Vogelweide *apud Zeizemurum* ist der Ort im Nibelungenlied verewigt (siehe 4.2.1). Neben Zeiselmauer verfügte Passau über **Hofmarken** in Amstetten, Wieselburg, St. Pölten, Schwadorf und Wien; diese spielten bei der Unterbringung des Hofes auf Wolfgers Fahrt eine Rolle. Für Heger zeigt das **Ausgabenverzeichnis** der Reise deutlich, dass

> *„Wolfger in seiner Diözese - ganz im Gegensatz zur italienischen Reise - kaum Spesen erwuchsen. Der Bischof und sein Gefolge wurden von den Klöstern, den Pfarren, den Ministerialen aufgenommen; es gab bischöfliche Pfalzen im Land; bischöfliche Güter konnten zur weiteren Versorgung herangezogen werden; in der Hauptstadt war er Gast des Herzogs - wie sollen (...) da tägliche Ausgaben für Unterkunft und Verpflegung"*[794]

anfallen. Wolfger besuchte auf der Reise **Verwandte** wie seinen Bruder Sighard, der Propst in St. Pölten war. Außerdem engagierte der Bischof Falkner, ging jagen und korrespondierte. Wo immer sich der Bischof befand, trafen **Boten** aus allen Himmelsrichtungen ein, die ihren Lohn bekamen.[795] Neben Visitation und Diplomatie war die Hochzeit von Leopold VI. und der byzantinischen Prinzessin Theodora Ziel der Reise. Die **Reisegesellschaft** steuerte Ende Oktober auf Wien zu, das aufgrund der Feier überlaufen war.[796] Die Jahrbücher sprechen von einer pompösen Hochzeit *aput Wien magnifice nuptias celebravit,* bei der *multis principisbus ibidem convenientibus*.[797] Die Stadt war von **Schaulustigen** und **Gästen** so übervoll, dass der Bischof sein Gefolge in Zeiselmauer und Schwadorf unterbringen musste. Zeiselmauer ist ca. 35 km von Wien entfernt (Halbtagesritt), Schwadorf liegt etwas näher (ca. 25 km).
Heger glaubt, dass Wolfger der Verbindung seine Weihe gab, da er nach dem Erzbischof von Salzburg, der zu dieser Zeit in Regensburg weilte, als nächster der zuständigen Diözesanbischöfe zum Zug käme. Wolfger war seit langem ein enger **Vertrauter** der Babenberger: Er unterstützte Leopold V. in der **Causa Löwenherz**, er zog mit Herzog Friedrich I. ins Heilige Land und geleitete seinen Leichnam in die Heimat zurück und er erhob wohl Leopold VI. zu Pfingsten 1200 zum Ritter.[798] Gut möglich, dass er Leopold nun in Wien traute, wenngleich

[793] Martin HOFBAUER, Herrschaft- und Besitzverhältnisse I S. 261.
[794] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 154.
[795] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 57. Einige waren hauptberuflich Boten, andere nur nebenbei.
[796] Bei großen Versammlungen und Festen kam die Logistik rasch an ihre Grenzen. Nach dem großen Brand von 1194 war Wien dem Andrang von tausenden Menschen kaum gewachsen; unter ihnen waren viele Fahrende.
[797] Contin. Admunt. zu 1203, In: MGH SS 9, S. 590. Contin. Claustroneob. zu 1203, In: MGH SS 9, S. 620. BUB IV, Nr. 947. (...) *pomposissime.* Klaus LOHRMANN/Ferdinand OPLL, Regesten, Nr. 279f.
[798] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 159.

der Beweis dazu ebenso fehlt, wie für die Annahme, dass Walter von der Vogelweide in Wien sein bekanntes Preislied *Ir sult sprechen willekomen* zum Besten gab.[799]

Fest steht, dass der **Wiener Hof** ebenso wie Wolfgers Hof ein Zentrum der zeitgenössischen Kunst bildete.[800] Die **Hochzeit** von Leopold VI. und Theodora könnte als Vorlage für die Feier von Kriemhild mit Etzel gedient haben, wo es heißt: *do riten si von Tulne zu Wiene.*[801] Es spricht einiges dafür, dass das **Nibelungenlied** im Umfeld von Wolfger von Erla entstand.[802] Die Hochzeit vom November 1203 blieb den Wienern im Gedächtnis und Enikel schilderte das Fest Jahrzehnte später detailreich im Fürstenbuch (siehe 4.2.3).[803]

Nach der Hochzeit, die um den 4. November 1203 stattfand, brach Wolfger wieder auf. Seine ersten **Stationen** waren Klosterneuburg und Zeiselmauer, wo der berühmteste Eintrag der Reiserechnungen entstand - die Gabe an Walther von der Vogelweide. Über Tulln und St. Pölten zog Wolfger nach Kühnring und Retz. Von Thaya aus trat der Bischof die Heimreise durch das Waldviertel an und erreichte bei Mauthausen die Donau. Am 5. Dezember 1203 setzte man bei Ebelsberg über die Donau, wie die Ausgaben *naute* und *pro transitu* zeigen.[804] Die einzige **Donaubrücke** jener Zeit überspannte den Fluss in Regensburg und so blieb eine Überquerung stets problematisch und auf Furten und Fähren beschränkt (3.1.1).

Nach der **Fährfahrt** wird ein Bader bezahlt und Schuhe werden repariert. Ein alter Mann, ein durchreisender Kleriker, Boten des böhmischen Königs und eines italienischen Herren bekommen Geld; ebenso eine Wäscherin und der Kammerdiener. Proviant wird gekauft, ein Pferd muss neu beschlagen werden. Danach ging es entlang der südlichen **Donautalstraße** stromaufwärts nach Eferding, wo die Reisegruppe Ausgaben für Wachs, Holz und Wein verzeichnete und schließlich auf **winterlichen Straßen** heimwärts zog.[805]

Spätestens am 3. Jänner 1204 war Wolfger zurück in Passau, empfing einen Boten eines Erzbischofs und den *nuncius conditoris de Wienna;* er sandte einen **Eilboten** namens *Wildelmus cursor* an den König, entlohnte *Fridericus de Peringen* mit zwei Talenten und machte sich auf eine Reise in die nähere Umgebung von Passau auf.[806] Generell fällt auf, dass Boten und **Gesandte** Wolfgers Hof umschwirrten (*garcio de Roma*, *nuncio regis Hungarie, Burchardo garcioni Vicentiam, nuncio Constantinopolitano* etc.) und dass die Verschnaufpausen kurz

[799] L 56,14. *der iu´maere bringet, daz bin ich.* Der, der euch Neuigkeiten bringt, das bin ich (siehe 2.3.1.)
[800] Leopolds Hof war Anlaufstelle für Minnesänger: neben Walther von der Vogelweide wirkten Neidhart von Reuental, Ulrich von Liechtenstein und andere „Stars" ihrer Zeit auf dem babenbergischem Parkett (siehe 4.2).
[801] Helmut BRACKERT, Das Nibelungenlied, V. 1349ff. Karl BRUNNER, Singen und Sagen, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 113. Vgl. Fritz Peter KNAPP, Nibelungenlied.
[802] Ebd. Siehe auch: Werner GOEZ, Gestalten des Hochmittelalters, S. 295ff.
[803] Karl BRUNNER, Vielfalt und Wende, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 113.
[804] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, Blatt I, Zeile 139ff. und Blatt II, Zeile 95ff.
[805] Ebd. Karl BRUNNER, Vielfalt und Wende, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 57.
[806] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 165f. Egon BOSHOF, Regesten I, Nr. 1100.

waren, denn am 8. März urkundete Wolfger zuletzt in Passau und am 1. April ging man bereits von **Wr. Neustadt** Richtung Semmering und **Venediger Straße**.[807]

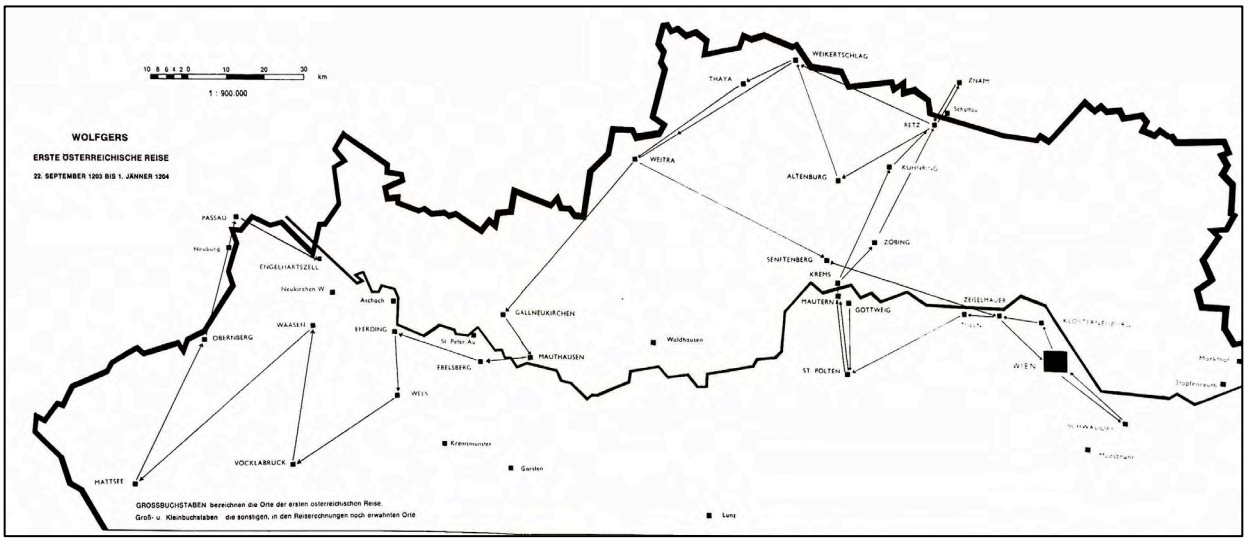


Abb. 44 - Das Itinerar von Wolfgers erster österreichischer Reise (22. Sept. 1203 bis 3. Jän. 2014).

Hinzu kommt, dass Wolfger bei diesen **Reisen** bereits über 60 Jahre alt gewesen sein soll und einen Kreuzzug sowie etliche diplomatische wie kirchliche Reisen am Buckel hatte, und dass in seiner **Absenz** die Ortenburger seine Passauer Gebiete verwüsteten, was er blutig rächen ließ (ähnliches wiederholt sich in Aquileia mit den Grafen von Görz).[808]

Zu Wolfgers Pflichten gehörte das Abhalten von Gerichtstagen vor Ort und die permanente **Kommunikation** gemäß seines Amtes. Erkens spricht diesbezüglich von einem „florierenden Nachrichtenwesen" Wolfgers, das weit reichende Kontakte anzeigt.[809]

Viele Ausgaben der Rechnungsnotizen stehen mit dem „**Fuhrpark**" in Verbindung: Neben laufenden Kosten für die Unterbringung der **Pferde** (*stabulatum*, *equis camere*) und deren Beschlag (*pro sufferandis equis episcopi*, *pro ferramentis et clauis*) werden Saumschreine erworben (*pro parandis sovmscriniis*) und Lasten transportiert (*pro calciis garcionis qui trahit sovmarium*, *pro corrigiis sovmarios*) sowie Bulgen und Säcke erwähnt.

In Wien deckte sich Wolfgers Reisegesellschaft mit **Sattel** und Saumzeug ein: *Apud Wiennam pro subselliis et sellis parandis lxx. den.* sowie Ausgaben *pro sella sovmari* und *pro frenis et capistris xxiiij. den.* Aber auch Satteldecke (*filtrum*), Riemen und Zügel (*frenis*), Ledergurte (*pro cinculis equinis, pro feno et corrigiis ad sovmarios*), Steigbügel (*pro ferruncis*) und dergleichen finden Eingang in die Notizen. *De parandis bulgis* sind **Säcke**, „die als Geld-

[807] Ebd. S. 167f. Regesta Boica II, S. 10. Dazwischen soll Wolfger zwischen 18. und 24. Jänner *apud Walthusen* gewesen sein, wobei dieser Teil der Rechnungsblätter sehr vage bleibt. Beilage Itinerar I. Eine Botenreise (*cum ad Archiepiscopum iremus*) ließ Wolfgers Boten Eberhard II. von Salzburg hinterher reisen. HEGER, S. 164f.
[808] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 55f.
[809] Franz-Reiner ERKENS, Wirken, In: Egon BOSHOF/Fritz Peter KNAPP, Wolfger von Erla, S. 55.

säcke, Gürteltaschen, Felleisen, Ranzen usw. besonders auf Reisen Verwendung fanden."[810] Diese Bulgen, Saumschreine, Reiseladen und Felleisen begegnen in der mhd. Literatur regelmäßig in **Reisekontexten**, wie die Kapitel 4.2.1 bis 4.2.5 zeigen werden.

Neben *equus* und Saumtieren unterscheidet der Schreiber Gepäckpferde (*palefridus, paraveredus*) und einen Reitgaul (*spado*). **Spielleute** (*joculatori*), *lodderpfaffen*, Arme (*pauperi*), irdische Genüsse (*pro bono uino* in Zeiselmauer), Falkner (*Boemico falconario*) und Jagdausgaben tauchen auf. Die *puellae cantantes* ordnet Heger einem kirchlichen Mädchenchor zu, der sich von *spilwîp*, *bansatrix* und *cantatrici et duobus ioculatoribus* unterscheide.[811]

Die **zweite österreichische Reise** bietet ohne Datum ein Itinerar von Passau bis *Dewin*. Heger vermutet, dass Wolfger diesmal von Passau nördlich der Donau entlang zog, weil er „etwas zu erledigen hatte". Interessant sind die **Fahrausgaben**: Bei Eferding überquerte er die Donau (*Naute*), bei Mautern wechselte er aufs linke Ufer, bei Klosterneuburg setzte er wieder aufs rechte Ufer über, bevor *apud Stvtpherrich nautis* vermerkt wurde.[812] Neben *naute* und *pro transitu* erscheint häufig *pro uadis* in den Notizen, so zwischen *Stuotpherrich nautis xxx den. Apud Curiam pro uadiis* (Hof an der March)*, Item nautis xxiiij den*. Eine **Marchquerung** würde auch den Eintrag *apud Dewin* sinnvoll erscheinen lassen. *Vadum* konnte neben einer **Furt** auch „(Durch)Fahrt, Weg" bedeuten und scheint allgemein an Flussübergängen auf; Wolfger könnte auch auf fremde Kosten die Donau übersetzt haben (womit ein Eintrag ausbliebe), wie dies Helga Papp für Wolfgers Reisetross zweimal bei der Überfahrt Hollenburg - Theiss/ Marquartsurfar annimmt, das dem Freisinger Bischof unterstand.[813]

Am 1. April 1204 brach Wolfger von Wiener Neustadt zur **italienischen Reise** auf. Hierfür wählte er den Weg über den **Semmering**. Erste Station war Gloggnitz, seit 1094 Propstei des Benediktinerstiftes Formbach, dann ging es über den Semmering nach Krieglach. Ab Spital zog man entlang des Mur- und Mürztals nach Leoben und Friesach - St. Veit - Feldkirchen - Villach - Kanaltal - Gemona.[814] Diese Route erlebte seit dem 13. Jh. einen Aufschwung und ist Schauplatz der Venusfahrt Ulrichs von Liechtenstein (siehe 4.2.2). „In Villach muß er für die beschwerliche Reise durch das Kanaltal wie üblich **trittsichere Esel**" ausborgen, in Padua waren Spielleute, in Ferrara Schausteller nebst reisenden Scholaren zu bezahlen.[815]

---

[810] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 121. *materia ad bulgas parandas apta, pro corrigiis et arunio ad bulgas* u.ö. Zudem schenkte Wolfger der böhmischen Königin Konstanze einen edlen Reitsattel, einem Ministerialen teure Kamelhaarkleider und Walther von der Vogelweide den viel beachteten Pelzmantel.

[811] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 93 und 147.

[812] Ebd. S. 169. Siehe auch: Blatt II, Zeile 195f.

[813] Ebd. S. 89, 91 und 97. *apud Ebbelzperch pro uadio* (durch die Traun bei Linz), *apud Euerdingen pro uadio* (könnte die Aschach oder das sumpfige Umland betroffen haben); *apud Glockenze pro uadio* (durch die Schwarza)*, apud Livben pro uadiis* (durch die Mur). Ebd. S. 169. Helga PAPP, Altwege nach Eggenburg, S. 6f.

[814] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 173ff. und Beilage 2 - Itinerar II.

[815] Karl BRUNNER, Vielfalt und Wende, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 57.

Wolfgers Ziel war **Rom**, das er Anfang Mai erreichte. Die Reisegruppe legte die über 1.000 km in fünf Wochen zurück und kam auf einen Durchschnitt von rund 30 km pro Tag. Ende Mai brach man in Rom auf; der **Rückweg** führte über Verona und Innsbruck nach Nürnberg und Passau, wo man am 14. Juli 1204 einlangte.[816] Papst Innozenz III. lud Wolfger schon im März 1203 vor die Kurie. Bischof Wolfger erwirkt einen Aufschub und stattet der Kurie nach seinen österr. Reisen im Mai 1204 einen **Besuch** ab.[817] Vor dem Papst setzte Wolfger sein Geschick ein und meinte, er habe seine Unterschrift blanko auf eine strittige Urkunde gesetzt.[818] Der Papst beendet den Disput, wenig später wird Wolfger Patriarch von **Aquileja**, wo er im August 1204 feierlich einzog.[819] Am neuen Hof in Aquileja stellte sich ein bekannter Gast ein: Walter von der Vogelweide preist **Wolfgers Gastfreundschaft** im „Unmutston" und spricht den Patriarchenhof als einen von *drî hove sô lobelîcher manne* an, neben dem Hof Herzog Leopolds und dem Hof Heinrichs von Mödling.[820]

Leopold VI. wollte Wien als **Diozöse** von Passau herauslösen und wurde von Wolfger von Erla und dem Papst unterstützt. Nach der Weggelobung zum Patriarchen blockierte Wolfgers Nachfolger in Passau die Bistumspläne, die erst Friedrich III. realisierte. Für die **Passauer Jahre** hat Erkens die Zeugenlisten von Wolfgers Urkunden durchleuchtet. Dabei zeige sich, dass Geistliche und Dienstleute das Bild bestimmten und der Adel auf Distanz blieb.[821] Die Urkunden weisten ein relativ stabiles Zeugen- und **Gefolgsbild** auf, zu dem nö. Edelfreie wie die Herren von Chambe-Hals, Griesbach, Hagenau oder Anzbach gehörten.[822]

Ein letztes Mal gelang Wolfger 1216 eine Friedensvermittlung zwischen Treviso-Padua und Venedig, die von seinen Zeitgenossen als größte seiner Taten rezipiert wurde. Im Jahr zuvor versuchte Wolfger vergeblich, seine Teilnahme am vierten **Laterankonzil** in Rom mit der Bitte um Dispens ob seines hohen Alters abzuwenden. Ende 1217 erkrankte er und starb am 23. Jänner 1218, angeblich mit 82 Jahren. Die Melker Annalisten vermerkten:

„Wolfkerkus Aquilejensis patriarcha post multorum sudores laborum feliciter ... moritur."[823]

---

[816] Allein für diese Romreise Wolfgers sind gut 2.500 km für den Hin- und Rückweg zu veranschlagen. In Italien konnte sich Wolfger nicht auf seine Hausmacht stützen sondern musste tiefer in die Tasche greifen, ebenso in einzelnen österr. Orten wo wie z.B. in Retz: *ad coquinam et panem et pabulum et potum*. Ebd. S. 82.

[817] Egon BOSHOF, Regesten I, Nr. 1081, Nr. 1144-1146. Siehe auch: Egon BOSHOF, Wolfger von Erla, In: Ostbairische Lebensbilder I, S. 36. Hedwig HEGER, Lebenszeugnis S. 41f.

[818] Othmar HAGENEDER, Bischof Wolfger von Passau – ein Lügner? In: WBGN 20, S. 19-34. Der Papst warf Wolfger vor, er habe „auf ein päpstliches Mandat, dem König von Ungarn 2000 Mark zurückzuzahlen," die dieser für einen Kreuzzug benötige, nicht geantwortet und das Lösegeld für Löwenherz nicht refundieren lassen.

[819] Egon BOSHOF, Regesten I, Nr. 1170 und 1201. Contin. Claustroneob. zu 1204, In: MGH SS IX, S. 621. *Wolfgerus Pattaviensis episcopus Aquilegensis patriarcha efficitur.*

[820] L 34,34. Manfred Günter SCHOLZ, *Der biderbe patrîarke,* In: BOSHOF/ KNAPP, Wolfger von Erla, S. 301.

[821] Franz-Reiner ERKENS, Wirken, In: Egon BOSHOF/Fritz Peter KNAPP, Wolfger von Erla, S. 64f.

[822] Wilhelm STÖRMER, Adelsgesellschaft, In: Egon BOSHOF/Fritz Peter KNAPP, Wolfger von Erla, S. 98.

[823] Zitiert nach Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 54ff.

2.3 FAHRENDES VOLK - *WIE DAS ALLES VERT*

2.3.1 Spielmänner und Fahrende - *ze hove und an der strâzen*

„Fahrendes Volk ist ein Sammelbegriff, der unterschiedliche soziale Gruppen, von Spielleuten und Gauklern über die Wanderärzte bis hin zu den armen Rattenfängern, umschließt. Gemeinsam ist all diesen Menschen der Zwang zur Mobilität.“[824]

Die Kultur des Mittelalters ist stark vom „Unterwegs sein“ und vom „Erfahren“ geprägt.[825] Neben Adeligen, Rittern oder Kaufleuten waren es gerade auch Fahrende, die als „**mobile Randgruppen**“ ständig herum reisten und dabei „reichhaltige Welt- und Lebenserfahrung“ sammelten.[826] Diese „**Erfahrung**“ ist für Werner Faulstich „ein Katalysator für den kulturellen Wandel und die funktionale Reorganisation des gesamten mittelalterlichen Gesellschaftssystems.“[827] Die Fahrenden des Mittelalters waren oft gebildeter als jene, die ihnen Gaben überreichten. Dies trifft nicht nur auf **wandernde Scholare**, sondern auch auf Spielleute, Straßenkünstler und so manche Wallfahrer zu.[828] Die heterogene Gruppe der Fahrenden führte ein Leben im Spannungsfeld von Ausgestoßensein und Anerkennung, von Kritik üben und Auftraggebern nach dem Mund reden, von Tradition und Wandel.

Aufgrund des breiten Spektrums der „mobilen Randgruppen“ stellt sich die Frage, wer zählt zu den „**Fahrenden**“ des Mittelalters und was macht einen „**Spielmann**“ aus? Ernst Schubert hat eine umfassende Monografie über „Fahrendes Volk im Mittelalter“ vorgelegt, die einen Überblick über die Vielschichtigkeit der **mittelalterlichen Mobilität** und ihrer Protagonisten gibt. Ich möchte in diesem Kapitel vor allem auf die Spielleute eingehen, wobei die Grenzen zu anderen Berufs- und Lebensfeldern fließend waren, wie sich zeigen wird.

Schon der Versuch die Fahrenden zu definieren, ist mit Problemen verbunden, denn *varende lute* ist eine **Sammelbezeichnung** des Spätmittelalters, die für Angehörige verschiedener Gruppen aufkam, deren Gemeinsamkeit darin bestand, dass sie **keinen festen Wohnsitz** hatten.[829] Zu den Fahrenden zählten Spielleute, Schausteller, Wanderhuren, Lotterpfaffen, Vagabunden, Landstreicher, Scholare und die Migrationsgruppen der Roma und Sinti. Zusammenschlüsse der Fahrenden fanden neben einfachen Schicksalsgemeinschaften auch in Form von Bruderschaften, Banden oder dem *kunigreich varender lute* im Elsaß statt.[830]

---

[824] Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, Klappentext.
[825] Ebd. S. 440.
[826] Wolfgang HARTUNG, Spielleute, S. 3 und 63.
[827] Werner FAULSTICH, Medien und Öffentlichkeit im Mittelalter, S. 227.
[828] Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, S. 439. Helen WADDELL, The Wandering Scholars.
[829] Frantisek GRAUS, Fahrende, In: Lex. MA IV, Sp. 231. Vgl. DERS., Die Randständigen.
[830] Ebd. Siehe auch: Hartwig BÜSEMEYER, Das Königreich der Spielleute.

„Die mittelalterliche Unbehausung ist Teil der Lebensform des ‚Fahrens', des Wanderns; (...). Unbehauste Fahrende sind für die Kommunikation, die Verbreitung von Nachrichten, den Austausch von Künsten und Fertigkeiten unerläßlich."[831]

Neben *varnde liute* (Fahrende) treten in den Quellen oft *gernde diet* (Fordernde) auf, während sich die Beifügung „Volk" erst im Nachhinein entwickelte. Zumindest Teile des „**Fahrenden Volkes**" zählten zu den „**Randständigen**" der mittelalterlichen Gesellschaft und wurden von der Kirche immer wieder getadelt und vom Abendmahl ausgeschlossen.[832] Auch die weltliche Gesetzgebung diskriminiert diese Gruppen (siehe unten). Für die geschlossene Gesellschaft des Mittelalters blieben die Fahrenden **Fremde**, denen man mit Argwohn und Skepsis begegnete. Die **Eindringlinge** gehörten keiner vertrauten Gemeinschaft an; sie standen in keinem Treue- oder Dienstverhältnis und galten als Vagabunden und Tunichtgute.[833]
Ähnlich diffus wie das Bild der Fahrenden gestaltet sich jenes der **Spielleute**. Daher möchte ich mir wie Wolfgang Hartung behelfen und auf ein Zitat aus Edmond Farals Klassiker „Les jongleurs en France au Moyen Age" zurückgreifen, das etwas weiter ausholt:

„Ein Spielmann ist ein vielgestaltiges Wesen: Er ist Musiker, Dichter, Schauspieler, Gaukler. Er ist eine Art von Vergnügungsmanager (intendant des plaisirs) an Höfen von Königen und Fürsten. Er ist ein Vagabund, der auf den Straßen herumirrt und in den Dörfern auftritt. Er spielt Leier und singt Heldenepen (chansons de geste) bei der Pilgerrast. Er ist der Scharlatan, der die Menge an den Wegkreuzungen unterhält."[834]

Der **Spielmann** war Autor, Darsteller, Gaukler, Tänzer, Trommler, Trompeter, Erzähler, Sänger, Kunstreiter, Akrobat, Feuerschlucker, Spaßmacher, Bärentreiber und Possenreißer. All das „ist der Spielmann und (...) noch viel mehr", denn diese „**mobilen Entertainer**" stehen für alle, „die den Menschen berufsmäßig Unterhaltung" geboten haben.[835]
Für Hartung verkörpert der Spielmann „wie kein anderer die Gestalt des *homo viator*," den seine Lebensform als **Heimatloser** und **Unbehauster** „in einer Welt der festen Bindungen zum Außenseiter" machte.[836] In den Quellen tauchen verschiedene Bezeichnungen wie *joculator, cantor, histrio, mimus* oder *spilluit, spilman* und *spilwib* auf.[837]

---

[831] Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, S. 439.
[832] Ebd. S. 7ff. Frantisek GRAUS, Fahrende, In: Lex. MA IV, Sp. 231.
[833] Jaques LE GOFF, Kultur des europäischen Mittelalters, S. 523.
[834] Zitiert nach Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 8.
[835] Ebd.
[836] Ebd. S. 7. Der Topos des *homo viator* lässt sich bis zu Gilgamesch und Homers Odyssee zurückverfolgen.
[837] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 18. Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 16. Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, S. 13ff. Das lat. *jocus* steckt in „Jongleur" und „Gaukler".



Abb. 45 - Spielleute waren Jongleure, Fidler, Tänzer, Boten, Musiker, Possenreißer, Schausteller.

Auf welche **Wurzeln** geht das mittelalterliche Spielmanns-Werk zurück, hat es mit besitzlos umherwandernden Schamanen, Mystik, Gesang, Zauberei und Theater zu tun?[838] Schamanen, Zauberer, Mimen, Rhapsoden, Barden, Sänger und Tänzer - sie alle waren in gewisser Weise **Vorgänger der Spielleute**. Mit dem Niedergang der spätantiken Infrastruktur standen viele Unterhaltungskünstler im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Straße".
Einige Forscher sprechen von einer **Intensivierung der Mobilität** im 11. Jh., die ihren Höhepunkt mit den Pestwellen Mitte des 14. Jh. erreicht habe.[839] So werde die Mobilität für

„viele mittelalterliche Menschen zu einer relevanten Größe. (...) Es sind Kaufleute und Bauern, Mönche und Schüler, Studenten und Soldaten, die von der Bewegung mitgerissen"

wurden, aber auch Pilger, Kreuzfahrer und Spielleute.[840] Im Spätmittelalter ließ die Mobilität nach; die Städte konsolidieren sich und viele Fahrende lassen sich nieder.
Über den **Lebensrhythmus** der Fahrenden schreibt Faral: „Es gab immer Fahrende auf den Straßen, und das Publikum versäumte zu keiner Zeit eines der gebotenen Spektakel, (...). An den **Feiertagen** hatten die Spielleute ihren großen Auftritt."[841] Hochzeiten und große Feste waren ohne Spielleute undenkbar, sowohl bei den kleinen Leuten als auch in der Oberschicht. In seinem Eneasroman aus dem 12. Jh. schreibt **Heinrich von Veldeke** dazu:

„Aus allen Himmelsrichtungen kamen / die Fürsten von weither
in Schiffen und auf der Straße / und dazu unzählige Ritter.
Spielleute und Bettelvolk / blieben nicht aus, diese Weltkinder.
Das täten sie auch heute nicht / wo ein solches Fest stattfände.
Erführen sie davon / kämen sie von allen Seiten herzu."[842]

[838] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 23.
[839] Werner FAULSTICH, Medien und Öffentlichkeit im Mittelalter, S. 230ff.
[840] Antonie SCHREIER-HORNUNG, Spielleute, Fahrende, Aussenseiter, S. 167.
[841] Edmond FARAL, Les Jongleurs, S. 95. Zitiert nach Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute, S. 209.
[842] Dieter KARTSCHOKE (Hrsg.), Heinrich von VELDEKE. Eneasroman, V. 13103ff.

Heinrich spricht im Eneasroman von *spilman* und *gerende diet,* deren **Performance** er als *spil unde sank / (...) phîfen unde springen, / videlen unde singen, / orgeln unde seitspil* schildert.[843] Über die bunte Mischung der Darbietungen heißt es im **Renner** (siehe 4.2):

„Dirre wil summern, der wil gîgen, / der wil trummern, der wil swîgen
der wil harpfen, der wil rotten, / der wil tanzen, der wil notten,
der wil singen, der wil sagen, / der wil springen, der wil jagen.“[844]

Nach **Oswald von Wolkenstein** (1377-1445) müssen Fahrende *aller welt êin gast* sein, da sie in andauernder Mobilität und Abhängigkeit von Spendern und Gönnern lebten. Oswald hat sich mit nur zehn Jahren als Knappe aufgemacht, um die Welt zu bereisen: *Es fügt sich, do ich was von zehen jaren alt, / ich wolt besehen, wie die werlt wer gestalt.*[845]
Oswald reiste wohl im **Gefolge eines fahrenden Ritters** durch viele Länder, wenngleich die aufgezählten Reiseziele in seinem Singspruch *„Durch Barbarei, Arabia“* überzogen scheinen. Am Konzil in Konstanz traf Oswald im Gefolge des Herzogs Friedrich IV. von Tirol ein und tritt im Februar 1415 in den Dienst des Luxenburgers König Sigismund.[846]
Fast zweihundert Jahre vor Oswald von Wolkenstein wirkte **Walther von der Vogelweide** (1170-1230). Walthers Herkunft ist nicht geklärt, mehrere Textpassagen lassen eine Affinität zu Österreich anklingen: *ze Oesterrîch lernde ich singen unde sagen; liute und lant, dar inn ich von kinde bin erzogen; ûf mit mir, und vare wir dâ heim in Osterrîche.*[847] Walther war wie Oswald ein „**Ausnahme-Fahrender**“, dessen Texte bis heute rezipiert werden.

„Ir sult sprehen willekomen / der iu maere bringet, daz bin ich
allez, daz ir habt vernomen, / daz ist gar ein wint: ir frâget mich.“[848]

Walther fordert *miete* und betont seine **Mobilität**: *ich hân lande vil gesehen* (L 56,30) berichtet der Sänger *von der Elbe unz an den Rîn / und her wider unz an Ungerlant* (L 56,38) und darüber hinaus. Sein **lyrisches Ich** - *ich sach mit mînen ougen* (L 9,16) - lässt Walther bis an die Seine im Westen, bis Rom im Süden und bis ins Heilige Land im Osten ziehen:[849] *sît mîn sündic ouge siht daz reine lant* (L 14,38). Gleich in mehreren Gedichten geht Walther auf die **Kreuzzüge** ein und ruft zu deren aktiver Teilnahme auf (siehe 2.3.2).

[843] Ebd. V. 13159ff.
[844] Hugo von TRIMBERG, Der Renner, V. 16197ff.
[845] Oswald von WOLKENSTEIN, Alterston, V. 1f. Vgl. Franz Viktor SPECHTLER, Oswald von Wolkenstein sowie http://de.wikipedia.org/wiki/Oswald_von_Wolkenstein (31.03.2017).
[846] Ebd.
[847] Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, S. 1ff. Christoph CORMEAU, Leich, Lieder, Sangspruch, S. 58. Karl LACHMANN (Hrsg.), Walther von der Vogelweide, 32,14. 124,7 und 29,7.
[848] Karl LACHMANN, Walther von der Vogelweide 56,14ff. = L 56,14ff.
[849] L 31,13. (...) *von der Seine unz an die Muore, / von dem Pfâde unz an die Trabe /erkenne ich ir aller fuore.*

Von Walthers Selbstbewusstsein kündet seine Kritik an weltlichen wie geistlichen Fürsten. Er klagt Gerhard Atze an, dass er ihm sein **Pferd** erschossen habe (siehe 3.1.2) und übt „Spielmannsrache" am Abt von Tegernsee, den er als **geizigen Wirt** abkanzelt:

„dar kêrte ich mêr dan eine mîle von der strâze.
(...) ich nam dâ wazzer: alsô nazzer
muost ich des münches tische scheiden."[850]

Der Wr. Hofton beginnt mit dem **Reisesegen** *waz wunders in der werlte vert* (L 20,16); es folgt eine Wehklage über das Wegziehen müssen.[851] Walther spricht vom Verfall der Sitten in Wien und geht auf Probleme mit dem Hof ein - *der hof ze Wiene sprach ze mir* (L 24,33). War er unter Herzog Friedrich I. bis 1198 ein gern gesehener Gast am Wiener Hof, so fiel Walther unter Leopold VI. in Ungnade, ging an deutsche **Fürstenhöfe** und trat für Philipp von Schwaben, Kaiser Otto IV. und Friedrich II. auf, von dem er 1220 ein Lehen erhielt.
Vereinzelt besucht Walther seine alte **Heimat**, wie der Reiseeintrag von Bischof Wolfger am 12. November 1203 in Zeiselmauer zeigt. Als sich beide wohl auf dem Weg nach Wien zur **Hochzeit** von Leopold VI. und der byzantinischen Prinzessin Theodora Komnena befanden, erhielt Walther einen **Pelzmantel** im Wert von fünf langen Schillingen (150 Silberpfennig): *walthero cantori de vogelweide pro pellicio V. sol. Longos* als Sold (siehe 2.2.4).[852]
In einem Gedicht Walthers wird *der keiser* zum zweideutigen *spileman* für die *vrowe* (L 62,36ff.), ein anderes behandelt das Aufschreiben lassen und Geldborgen bei Juden: *Frô Welt, ir sult dem wirte sagen* / *(...) ich wil ze herberge varn* (L 100,24ff.). In mehreren Texten klagt Walther über die **kalte Jahreszeit**: er fürchtet *hornunc an die zêhen*, wünscht sich im *sumer luft und in dem winter hitze* (L 28,32) und klagt *uns hât der winter geschat über al* (L 39,1). Erst wenn Mädchen auf der Straße wieder Ball spielen, wenn *die megede an der strâze den bal werfen,* sei der Frühling ins Land gekommen und das Leben wieder leichter.[853]
Das Motiv der **Wegelagerer** taucht im König-Friedrichs-Ton (26,3ff.) und im Reichston auf. Der Reichston setzt mit *Ich saz ûf eime steine* an, bringt die Sehnsucht nach Sicherheit und Schutz zum Ausdruck und prangert Verrat und **Gewalt auf den Straßen** an:

"stîg unde wege sint in benomen; / untriuwe ist in der sâze,
gewalt vert ûf der strâze, / fride unde reht sint sere wunt."[854]

[850] L 104,25ff. Es handelt sich dabei um den sogenannten „Tegernsee-Spruch".
[851] L 20,16ff. Im Wiener Hofton schwingt durchaus ein gewisses „Raunzen" und „Sudern" mit.
[852] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide, Anhang, Blatt II, Zeile 54f.
[853] L 39,4f. *sæhe ich die megede an der strâze den bal werfen! / sô kæme uns der vogele schal.*
[854] L 8,23ff. Aus dem sogenannten Reichston.

Walther spricht vom *übel ûf der strâze* und lässt in Nürnberg *umb ir milte frâgen varndez volk* (L 84,18). Während Landfahrzeuge wie **Wagen** bei Walther kaum vorkommen, spielen **Pferde** vor allem in den Atzetönen eine Rolle; im König Friedrichston werden **Meeresschiffe** in Form von *kieln* und *barken* genannt (L 27,9), denn der *helt will Kristes reise varn* (L 29,18) bzw. *in sîne strâze varn lân* (L 29,20). Straßen und Wege treten meist in Metapherform auf - etwa in religiöser Konnotation, wenn die Sünden als Hindernisse den **Heilsweg** blockieren - *der wege-werender mêre* (L 26,21*)* oder *krumbe wege die gênt bî allen strâzen, / dâ vor got behüete mich. / Ich will nâch dem rehten varn* (L 113,25ff.), Walther lässt *waller unde pilgerîne klagen* (L 13,15) und bedient sich wie andere Autoren der *strâze* als Reimwort, dass sich häufig auf *mâze* oder *sâze* reimt, wie hier: *sus strebte ez sêre nâch der übermâze. / swer der mâze brechen will ir strâze, / dem gevellet lîhte ein enger pfat* (L 80,5ff.).[855]

Scholz hält fest, dass „die Grenzen zwischen **Hofsässigkeit** eines Dichters und fahrendem Leben fließend sind," überhaupt wenn man die **Mobilität des Königshofes** berücksichtigt.[856] Ein höfischer Spielmann, ein anerkannter Spruchdichter und Minnesänger stand in der Gunst weit höher als **einfache Spielleute**, Lottersänger und „Muotelpfaffen", wobei die Grenzen fließend sind. Von Walther von der Vogelweide ist bekannt, dass er im Alter ein eigenes Lehen von Friedrich II. erhalten hat, das er mit emotionalen Worten kommentiert:

> *„Ich hab mein Lehen, hört es, ihr Leute alle, ich hab' mein Lehen! Nun fürchte ich nicht mehr den Februarfrost an den Zehen und will in Zukunft die geizigen Herren nicht mehr anbetteln. Der edelmütige König, der großzügige König, hat so für mich gesorgt, daß ich im Sommer Kühlung und im Winter Wärme habe. Gleich erscheine ich auch meinen Nachbarn um manches vornehmer. Sie sehen mich nicht mehr als Schreckgespenst an."*[857]

Trotz des Lehens dürfte Walther nicht dauerhaft **sesshaft** geworden, sondern weiter umhergezogen sein. Scholz kann sich vorstellen, dass Walther neben seinem künstlerischen Schaffen auch als Gesandter, Bote oder Reisender im Herrendienst gewirkt hat.[858]
Der frz. Spielmann **Ruteboef** (*rude boef* = rüder Ochse) sehnte sich im 13. Jh. in seinen Texten mitunter nach einem bürgerlichen Leben und **Winterquartier**:

---

[855] Das umfangreiche Werk Walthers von der Vogelweide mag noch weit mehr Bezüge zum Thema „Reise und Mobilität" beherbergen. ich möchte es vorerst bei diesen Beispielen belassen und auf Karl LACHMANN (Hrsg.), Die Gedichte Walthers von der Vogelweide und auf die Neubearbeitung Walther von der Vogelweide. Leich, Lieder, Sangsprüche von Christoph CORMEAU verweisen.
[856] Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, S. 73.
[857] L 28,35. Zitiert nach Paul STAPF, Walther von der Vogelweide, S. 72f.
[858] Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, S. 15 und 40.

„Wenn ich sehe, wie es kalt wird / und Frost aufkommt, / (...) und es Winter wird, / dann möchte ich es gut sein lassen, / am warmen Feuer, neben der Glut / und verbleiben / mit funkelndem Wein / in einem gemütlichen Haus / bei schlechtem Wetter.“[859]

Die Spielleute trugen **sprechende Namen**, die witzig bis provokant waren: *Lutenschlaher, Lobdenfrumen, Irrganckh, Sorgnicht, Schanprüllen, Cluchentot, Nimmerselich, Unverdorben, Frowenknecht, Minnebode, Meyenfogel, Lasterbalk, Hellefuwer, Nernsnabel, Suchsbrot, Suchendank, Suchenland, Hoppertanz, Hupfauff, Hoveleich* oder *Rumslant*.[860]
Aus dem Franz. sind Namen wie *Mal Quarrel* (Übelstreit), *Ruteboef* (Rüder Ochse), *Dent de Fer* (Scharfzunge), *Pistoleta* (Brieflein), *Sansgonele* (Ohnekleid) oder *Sansterre* (Ohneland) bekannt. „Ohne-Namen“ sind im Engl. sehr beliebt: z.B. Hoodless (Schutzlos), Foodless (Ohne-essen), Peerless (Herrenlos), Landless (Ohneland) oder Lawless (Rechtlos).[861]
Dass der **Rechtsstatus** der Spielleute nicht gut war, zeigt eine Überschrift im Wr. Stadtrechtsbuch*: von varinden leuten die man mit steckchen schlecht*. Das **Wr. Stadtrecht** (1244) sieht sie als unehrenhaft an und erteilt ihnen zum Spaß (*hilariter)* Schläge. Wenn

„jemand eine unehrenhafte Person schlägt, sei es Gesinde oder ein schlüpfriger Spielmann, und dieser es (...) verdient hat, dann soll er keine Strafe an das Gericht bezahlen. Lediglich dem Opfer sollen – drei Schläge verabreicht werden, aber nur zum Spaß.“[862]

Das **Passauer Stadtrecht** von 1300 stellt Beleidigen und Schlagen von Fahrenden straffrei: *„Wer farund volk (...) schilt oder slecht, der ist dem richter nichts darumbe schuldich.“* Im **bayerischen Landfrieden** von 1256 werden *Loterpfaffen mit dem langen hare und spielleut (...) uz dem fride* ausgeschlossen, der Landfrieden von 1300 fordert, dass *swer einen Spilman haben will, der sol in auch beraten und sol niemen nihts bitten und sol niemen niht geben.*[863]
Wer sich einen Spielmann hält soll schauen, dass dieser nicht woanders bettelt. In diese Richtung geht auch ein **Reichstagsbeschluss** aus dem späten 15. Jh.:

„Item: ain yeglicher Fürst und Oberkait hält billich seine Pfeiffer, Trummeter und Spilleut in zimlicher Besoldung, damit si ander leut unbesucht und unbelestigt lassen, (...).“[864]

---

[859] Zitiert nach Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 317.
[860] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 43ff. Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 34f.
[861] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 81. Bei Wernher DEM GÄRTNER heißen Maier Helmbrechts Räuberkumpel *Hellesac, Rütelschrîn, Küefrâz, Müschenkelh* und *Wolvesrüzzel*.
[862] Johannes SPRUIT, Rechtspositie van de Speellieden in de Middeleeuwen, S. 194f. Zitiert nach Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 155.
[863] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 10. MGH Const. IV, Nr. 1168, S. 1223.
[864] Joannes Christianus LÜNIG, Das deutsche Reichs-Archiv, S. 184

Die Fürsten sollen die Spielleute angemessen entlohnen, damit diese nicht andere Leute belästigen. Immerhin unterscheidet der **Sachsenspiegel** Spielleute von Dieben und Räubern:

> *„Wenn auch ein Mann Spielmann ist oder unehelich geboren ist, dann ist er damit noch nicht der Standesgenosse eines Diebes oder eines Räubers, (...).“*[865]

Diese Beispiele verdeutlichen den **schwierigen Lebensalltag** vieler Spielleute, die einer ständigen Doppelmoral ausgesetzt waren. Einerseits ist die mittelalterliche Kultur ohne Spielleute undenkbar - sie waren ein Fixpunkt aller Feste, Jahrmärkte und Turniere, andererseits waren die Spielleute an den Rand der Gesellschaft gedrängt. Seit Karl dem Großen sind sie vom Gericht ausgeschlossen, selbst der Sachsenspiegel ließ die *Spellude* „rechtlos“ zurück.[866]
Höfische Spielleute und **Stadtmusikanten** erlangten oft einen besseren Status; letztere schlossen sich zu Zünften zusammen, wie sie in Wien von der Nikolaibruderschaft oder in Form der Meistersinger aus Augsburg, Nürnberg und Straßburg bekannt sind. Turmsänger und -bläser waren Wächter, Signalgeber und Musiker zugleich; **Straßennamen** wie Pfeifer-, Trompeter- oder Fidlergasse können auf mittelalterliche Spielleute hinweisen.[867]
Ein Experte für fahrende Musiker des Mittelalters ist Walter Salmen, der nach seinen Büchern über Spielmänner „die Spielfrau im Mittelalter“ ins Blickfeld rückte.[868] **Spielfrauen** scheinen in den Quellen als *spilwip, varnde wiber, spielfrouwe, spielmannin* oder *mima, joculatrix* und *cantatrix* auf.[869] Der „Spielbetrieb“ bestand aus einem Alleinunternehmer, der sich mit Kollegen zusammen schloss, oder aus einem Familienbetrieb, bei dem Frauen und Kinder mitzogen. Diese Frauen und **Jongleurinnen** hatten einen schlechten Ruf und galten als käuflich, obwohl sich nur wenige prostituierten. Der Typus der **Wanderhure** existierte in vielen Kulturen und „je restriktiver eine Gesellschaft auf das Ausleben von Sexualität reagiert,“ desto mehr projizierte man auf auswärtige „Sünderinnen“, die wieder abreisten.[870]
Es verwundert nicht, dass viele Theologen Spielleuten und Fahrenden skeptisch bis hasserfüllt gegenüber standen. Dem Klerus galten die *histriones* und *joculatores* als **Vagabunden des Teufels**, wobei einige den Tanz besonders anfeindeten: *got hat uns die füß nit dar umme geben, daß wir mit den tufeln springen*.[871] Manche Spielleute wurden sogar als Personifizierung des Todes dargestellt, der *die wîsen als die narren* verführe und *mit hellischen pfifen*

[865] Eike von REPGOW, Sachsenspiegel, Landrecht I, Art. 50, 2.
[866] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 153ff. Einen gewissen Schutz boten die Landfrieden, das Kirchenrecht und die „Standesgenossen“.
[867] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 175.
[868] Walter SALMEN, Die fahrenden Musiker im europäischen Mittelalter. DERS., Der Spielmann im Mittelalter.
[869] Walter SALMEN, Die Spielfrau im Mittelalter, S. 3ff.
[870] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 243f.
[871] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 102.

locke.[872] Die Liste der **Vorurteile** gegenüber Spielleuten ist lang und reichte von lügenhaft, streitsüchtig und intrigenhaft bis zu trunksüchtig, träge und wollüstig. Berthold von Regensburg stellt *die gumpelliute, gîger unde tambûrer* außerhalb der göttlichen Ordnung und nannte sie *tuivels blâsbelge,* die hinter dem Rücken der Leute nur *daz boeste* reden.[873]

Noch schlechter als die Spielmänner waren die **Spielfrauen** angeschrieben - *spilwiper* und Tänzerinnen galten vielen als Huren.[874] Seit der Antike hat es ein Nahverhältnis von Wanderhuren und Spielfrauen gegeben, wenngleich längst nicht alle als *concubinen ofte spilfrowen* anzusprechen waren, wie es in einer Chronik aus Münster heißt. Der reisende Arzt Thomas Platter berichtete im 16. Jh. über ein Freudenhaus in Barcelona, dass die Frauen den ganzen Tag *vor ihrem zelt sitzen, ettwan ein seitenspiel oder gesang treibendt.“*[875]

Daneben gab es viele **Artistinnen** und **Musikerinnen**, die mit Prostitution nichts zu tun hatten. Selbst Wolfram von Eschenbach nimmt im Parzival das Motiv einer Spielfrau auf (*ein spilwib si sande*) und Wolfger von Erla entlohnt auf seiner **Italienreise** 1203/04 mehrmals Spielfrauen.[876] In Rom ist von einer Geige spielenden Französin die Rede - *Francigena cum giga* – in Ferrara empfängt eine *cantatrix* ihren Lohn und in Siena stehen eine Sängerin und zwölf Spielleute auf Wolfgers Reiserechnung (siehe 2.2.4).[877] Der Bischof hatte keine Scheu, Fahrende, Spielfrauen und einen **Zeitvertreiber** (*oblectarius*) zu engagieren. Allerdings bekamen nicht alle gleich viel bezahlt: *mimi* erhielten weniger als *cantarici* oder *gigarii*.[878] Vor dem Aufkommen des Geldverkehrs konnte die **Bezahlung** auch aus Verköstigung, Beherbergung, Kleidung, Naturalien oder Transportleistungen bestehen.

In den Quellen finden sich **Musikantenpaare**, wie Illustrationen (Abb. 46) oder ein Hauskauf in Köln 1226 zeigen, in der *Henricus fidelere et uxor Mahtildis citarista* auftreten.[879] Am Innsbrucker Hof wirkten 1460 ein *Lautenslaher mitsambt einer Singerin* und eine *Lautenslagerin von München*. Im Wormser Rosengartenlied spielte eine *spilmennen* für Kriemhilde auf und wurde dafür von Rüdiger von Pöchlarn reich entlohnt.[880] Im **Nibelungenlied** nehmen der Spielmann Volker und andere Fahrende breiten Narrationsraum ein (siehe 4.2.1)

---

[872] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 42. Instrumentalmusik fürchteten die Kleriker besonders.
[873] Ebd. S. 7. und S. 32f. Dieter RICHTER, Predigten Bertholds, S. 55. Franz PFEIFFER (Hrsg.), Berthold von Regensburg. Berthold war Kleriker, Visitator des Niedermünsters Regensburg und als Wanderprediger oft auf Reisen. Dabei fand er große Zuhörerschaft unter freiem Himmel - predigte gegen Ketzer und Spielleute, stand aber den Kreuzzügen skeptisch gegenüber und trat gegen die Verfolgung von Juden auf.
[874] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 229ff.
[875] Walter SALMEN, Die Spielfrau im Mittelalter, S. 12ff.
[876] Hedwig HEGER, Reiserechnungen des Passauer Bischofs, S. 86.
[877] Wolfang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 247.
[878] Walter SALMEN, Die Spielfrau im Mittelalter, S. 20.
[879] Ebd. S. 36. Vgl. Das Bild „Musikantenpaar“ von Lucas van LEYDEN anno 1524 - http://www.spielfrauen.de (31.03.2017).
[880] Walter SENN, Musik und Theater, S. 9. Walter SALMEN, Die Spielfrau im Mittelalter, S. 48f. Siehe auch: Georg HOLZ (Hrsg.), Die Gedichte vom Rosengarten, V. 999.

Fahrende und Spielleute haben auch Spuren in mittelalterlichen **Straßennamen** hinterlassen. Im 13. Jh. gab es in Köln eine *platea joculatorum*, in Halle/Salle eine *speleludestrate* und in Paris die *rue aux jugléeurs*; **Pfeifergassen** und -tore sind aus Amiens, Hamburg, Salzburg, Basel oder Mainz bekannt; **Trompetergassen** bestanden in Straßburg, Amsterdam und Wien.[881] Salmen schätzt die Einwohnerzahl Wiens um 1460 auf 25.000 Personen, davon waren ca. 500 Menschen Juden oder Fahrende (als Gruppen mit Sonderstatus).

In Hinblick auf die Reisefreudigkeit treten **Wr. Spielleute** als überaus mobil hervor, sind sie doch in Hildesheim, Augsburg, Freiburg, Hamburg, Basel oder Nördlingen nachweisbar.[882] Umgekehrt suchten zwei der umtriebigsten Spielleute ihrer Zeit - Valentin Bakfark und Everlin - auf ihren **Reisen durch Europa** auch Wien für ihre Darbietungen auf. Ein in Wr. Quellen als *Ewerl ioculator* bezeichneter Spielmann galt Ende des 14 Jh. als „europäische Berühmtheit" und stand im Dienste der Habsburger wie des aragonesischen Hofes; in einer Freisinger Urkunde schafft es ein *Ernst ioculator* sogar in eine Zeugenliste.[883]

Die älteste **Spielmannsbruderscha**ft im Reich dürfte die 1288 in Wien gegründete Nikolai-bruderschaft gewesen sein.[884] Im Wr. Stadtrecht heißt es *da zain jeder varender man nyndert antwurten sol dan vor seinem spilgraven.*[885] Der „**Spielgraf**" war ein bestellter Richter, der Spielleute vor Gericht vertrat. Mitte des 14. Jh. ist die Wahl des Erzkämmerers Peter von Ebersdorf zum obersten Spielgrafenamt im Herzogtum Ö. überliefert.[886] Die „Spielgrafen" hatten hohe Ämter inne; die Spielleute konnten sich den Ehrentitel „Spielmannskönig" erspielen.[887] Wie illuster die **Spielmannsgruppen** waren, zeigt die Straßburger Stadtordnung von 1405 die von *herolten, trumpetern, pfiffern, orgelern, lutenslahern, gigern, sprechern, sengern* und *andern varenden manne noch wibe* spricht.[888] Zusammen gewürfelt war auch die Herkunft der Spielleute, wie das Beispiel Augsburg zeigt, wo um 1500 Spielleute aus Wien, Sachsen, Ungarn, Neapel, Holland, Dänemark und Burgund belegt sind.[889]

Im Kapitel 4.2 habe ich fünf mhd. Texte in Hinblick auf ihre **Reisebezüge** untersucht. Eines der Ergebnisse ist, dass in allen fünf Texten Spielmänner und Fahrende auftreten. Im **Nibelungenlied** ist eingangs von *varender diete* die Rede; Spielmänner werden 42-mal genannt und übernehmen dabei auch Boten- und Unterhaltungsdienste. Der Spielmann Volker

[881] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 59.
[882] Ebd. S. 93ff.
[883] TF II, S. 539, Nr. 1758e. Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, S. 5.
[884] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 288.
[885] Wr. Stadtrechtbuch, Art. 26. Vgl. Ferdinand OPLL, Das große Wr. Stadtbuch.
[886] Helmut BIRKHAN/Susanne OBERMAYER, Spielgrafenämter In: Die Kuenringer, S. 466f. Das Spielgrafenamt übten vor allem die Eitzinger und die Grafen von Breunern aus. Vgl. Hans AMON, Spielgrafenamt in Österreich, In: JbVGStW 42 (1986). S. 7-33.
[887] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 286ff.
[888] Frantisek GRAUS, Die Randständigen, In: Peter MORAW (Hrsg.) Unterwegssein im Spätmittelalter, S. 92.
[889] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 182.

ist ein wichtiger **Handlungsträger**. *Dvrch daz er videln chonde / do was er der spilman genant*, heißt es über Volker, der edel, kühn und stark sei. Da er als Fahrender viel herumkam, führte er die Burgunder als Wegweiser ins Hunnenland. Von dort kamen zuvor *hivnen spilman,* die König Etzel als Boten an den Rhein geschickt hat (siehe 4.2.1).[890]

Im **Frauendienst** lässt Ulrich von Lichtenstein zwei Geiger eine Reisenote fideln: *sie fidelten dô ein reisenot;* beim Aufbruch von Frau Venus zur Turnierfahrt sind drei Spielmänner im Tross dabei.[891] **Reisetöne** begleiteten viele Fahrten: im Nibelungenlied erklingen beim Aufbruch am Rhein die Posaunen. Beim Friesacher Turnier entwickelt Ulrich einen wahren Klangteppich: Pferde schnaufen, Hufe schlagen, Lanzen bersten: *von pusûnen wart michel schal, / holer floiten, horncsdôz, / sum erslahen was dâ grôz.* Als Ulrich die Venusfahrt beendet, werden seine Frauenkleider den *varnden diet* geschenkt (siehe 4.2.2).[892]

In Enikels **Weltchronik** werden *spilman* und *spilliut* ein dutzend mal erwähnt. Als der König in den Saal ruft, erklingt ein *grôzer schal / und pusûn was dâ vil, / rotten, sagen, seitenspil; / man sluoc die hersumber.*[893] Im **Fürstenbuch** geigt ein *spilman* am Tisch des Markgraf auf: *do kom für in ein spilman (...) / dô pruoft er mit dem seitenspil / dem fürsten manic süeze nôt, / als im sîn kunst gebôt.* Beim Hochzeitsfest in Mailberg durften Spielleute auch nicht fehlen: *er hêt von floiten süezen dôn / und ouch von maniger pusoun* (siehe 4.2.3).[894]

Weniger gut kommen die Spielleute beim **Seifried Helbling**-Autor weg. Im Gedicht XIII richtet der *hofgumpelman Sîfrit Helblinc* einen Brief an den Spielmannsfreund *Jûlian*, in dem ihm „das Lachen vergangen ist".[895] *Sîfrit* beschwört die alten Zeiten, als er von edlen Landesherren ob seiner Künste geschätzt wurde und sinkt im Laufe des Gedichts zum Parteigänger von **Straßenräubern** herab, weil die Dienstherren die höfische Kultur nicht förderten.[896] Gedicht II stellt der *alten meister sanc* dem Gejaule der *lotersingaere* und *muotelsingaere* gegenüber: *der niuwen singer ist ze vil, / (...) ir wort, ir dôn sint ze krank.*[897]

Bei den *lotersingaere* (nichtsnutzigen Sänger) treten oberflächliche **Künstler** wie *Miltenfriunt* und *meister Rüebentunst* auf.[898] Die *muotelsingaere (*unverschämte Sänger) bekommen wiederum sprechende Namen wie *Strâfaer*, *Argenhaz* oder *Lasterrüeg* und seien Trinker. In Wien könne man nicht einmal in Ruhe essen, ohne dass ständig **abgerissene Sänger** kämen,

---

[890] Helmut BRACKERT Nibelungenlied, Str. 38 und 1433ff. Insbesondere in Aventiure 24 tummeln sich überaus viele Boten und Spielmänner.
[891] Franz Viktor SPECHTLER, Frauendienst, Str. 485f. Ein Flötenbläser und zwei Fiedler.
[892] Ebd. Str. 974f. *daß alles ihr den Fahr'nden gebt* bzw. *er gab das Zeug den fahr'nden Volk* (*varnden diet*).
[893] MGH Dt. Chron. 3, Weltchronik, V. 12963ff., 17689ff. und 21736, *sô ist der best spilman, / den al diu werlt geleisten kan, / daz ist ein frumez jungez kint. / all die spilliut die nû sint, / die kunnen sich niht gelîchen, (...).*
[894] Ebd. Fürstenbuch, V. 210ff. 720f.
[895] Angelika KÖLBL, Das kulturelle Leben, S. 89. SH XIII.
[896] Ebd. S. 91f. SH XIII, 91ff. In *merk und in stet* begegne einem nur Lasterhaftigkeit, Spiel- und Trunksucht.
[897] SH II, V. 1329ff. Siehe auch: Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 148f.
[898] SH II, V. 1291ff. Die Rübe war ein armer Leute Essen und der Dunst lässt an üblen Geruch denken.

die wie „Kälber nach den Kühen brüllten“. Auch Gedicht VII zeichnet ein negatives Bild der *frîschallaeren und valschen lobsingaere* und sehnt sich nach *alten spilman*.[899]
Selbst die Figur des *hofgumpelman* **Seifried Helbling** ist moralisch verwerflich, arbeitet er doch mit Straßendieben wie *Brichenvrid* und *Struttensac* zusammen, die einen Überfall auf der **Kremser Straße** planen (siehe 4.2.4).[900] Helbling gibt ihnen den Hinweis auf einen reichen Kaufmannszug, hält sich beim Überfall im Hintergrund und bietet seinem Freund Julian eine Gebietsaufteilung unter Spielleuten *von Lâ unz an den Meinhartsberc* an.[901]
Was einen *gumpelman* ausmacht, lässt uns **Konrad von Haslau** im „Jüngling“ erahnen:

> *„Manger vor dem tisch stat, / der anders niht ze schaffen hat*
> *denne stozen, dringen, spotten, lachen. / daz solten gumpelleute machen.*
> *(...) Nu kumen schelten, trullen, triegen, / effen, gumpelen und liegen*
> *mit parat als ein gumpelman, / der niewan laicherie kann.“*[902]

Ottokars **Steirische Reimchronik** verwendet das Wort *varnde(n)* an 23 Stellen und nennt *meister* wie Wildunc, Wernher von Ruofach und Reinold den Fidler.[903] Besonders angetan hat es Ottokar Heinrich von Meißen, der als **Frauenlob** bekannt war. Am Hof von König Manfred waren laut Ottokar sechzehn deutsche *meister* zu finden, die von den gewöhnlichen Spielleuten (*vidlaere*) unterschieden werden. Diese Passage ist ein Zeugnis für die lückenhafte Überlieferung der **Spruchdichtung**, denn von den genannten Meistern ist nur Sibot von Erfurt bekannt, während die Werke der anderen Sänger verloren sind.[904] Franz weist darauf hin, dass die überlieferten Handschriftensammlungen vorwiegend aus Südwest- und Mitteldeutschland stammen und je nach Interessenslage ihrer Sammler kompiliert wurden.
Neben den *meistern* und den hervorragenden Spielmännern beschwert sich der Steierische Reimchronist über die **Masse an Musikern** die *noch vidlaere hiezen,* von denen es *mêre denne genuoc* gebe und die in verschiedenen Städten großen *unfuoc* treiben würden.[905] Dieser Konflikt kommt in den Seifried Helbling-Texten deutlich zum Ausdruck (siehe oben) und veranlasste im 13. Jh. die etablierteren *wise gernden* und *meister,* sich so gut es ging von den *künstelosen gernden*, *valschen singern, lotern* und *leckern* abzusetzen.[906]

---

[899] SH VII, 802f. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 43 und 149.
[900] SH XIII, 134ff.
[901] Ebd. Siehe auch: Angelika KÖLBL, Das kulturelle Leben, S. 92.
[902] Konrad von Haslau, Der Jüngling V. 139ff. und 997ff.
[903] MGH, Dt. Chron. 5/1, V. 685ff. Zur Straße in der Reimchronik siehe generell Gertrude BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: DIES/Kornelia HOLZER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße.
[904] Ebd. V. 86550ff. Vgl. Kurt FRANZ, Studien zur Soziologie des Spruchdichters, S. 22.
[905] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 59ff.
[906] Burghart WACHINGER, Sängerkrieg, S. 116f. Vgl. Angelika KÖLBL, Das kulturelle Leben, S. 94.

Zur Masse der untersten Schicht gehörte **Gedrut-Geltar**, der nur „um alte Kleider schnorrte", wodurch sich „ein enormer Unterschied des Standes und des Selbstverständnisses" manifestiert.[907] Im 14. Jh. wirkte **Peter Suchenwirt** in Wien, der stylistisch nicht an die Großen heran reichte; eine seiner Zeilen lautet *vil rais ward in daȝ lant getan.*[908]

Das Reisen wurde von allen sozialen „Spielmannsschichten" betrieben und oft von *reisenoten* begleitet. Schon bei der **Anreise** zu Festen und Versammlungen, zu Turnierfahrten und Kriegszügen durften Musiker im Gefolge nicht fehlen.[909] Ob bei der Ankunft zu Hofe oder der *ûzreise* aus der Stadt; Musik und **Signaltöne** gehörten zum Zeitvertreibung und zur Repräsentation. Zudem trugen sie akustisch zur psychologischen „Kriegsführung" bei: Könige zogen unter Businen, Trommeln und Tamburinen in den Kampf, das Heer setzte sich beim Erklingen der Posaunen in Bewegung, Hörner, Pfeifen und Trommeln spornten das Fußvolk an, große Pauken und Trompeten ließen die Reiterei losgaloppieren.[910]

Friedlicher verliefen die **Reisenoten**, über die es in Wolfram von Eschenbachs Parzival heißt: *der dôn iedoch gemischet wart / mit floytieren an der vart: / ein reisenote sie bliesen.*[911] In Rudolf von Ems Alexander ist *von reisenoten* und *floitenspil vil suoze* die Rede.[912] Ulrich von Liechtenstein hat bei seinen **Turnierfahrten** *zwên fidelaere guot, holrblâser, einen sumber meisterlîch* und *busûnaere* im Schlepptau (V. 168ff.). Auch Meister Irregang (!) ist stets unterwegs: *Ich gân in dem riche / von lande zu lande / als der visch in dem sande.*[913] Gerade diese **Mobilität** war es, die Spielleute als Fremde abstempelte, denen die „Alteingesessenen" misstrauten. Das Reisen war nun einmal die Berufung der Fahrenden:

> *„Ein Spielmann, der muss reisen, das ist ein alter Brauch,*
> *drum weht aus seinen Weisen auch stets ein Abschiedshauch.*
> *Ob ich einst wiederkehre? Mein Lieb, das weiß ich nicht.*
> *Des Todes Hand, die Schwere, viel Rosenknospen bricht."*[914]

Bei großen **Hoffesten** repräsentierte die Zahl der Spielleute Prunk, wie die Erwähnung von vierhundert Spielleuten bei der Schwertleite von Prinz Eduard 1306 in England zeigt.[915] Der

---

[907] Helmut BIRKHAN, Ministerialliteratur in Österreich, In: Die Kuenringer, S. 28
[908] Alois PRIMISSER, Peter Suchenwirt's Werke, Gedicht 18, V. 367f.
[909] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 142.
[910] Ebd. S. 166. Zu Reisen vgl. Peter CSENDES, Wolframs Willehalm, In: Zs dt. Altertum 92 (1986), S. 196ff.
[911] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, V 63. Die Reisenote weckt die Stadt: *die hellen pusînen / mit krache vor im gaben dôz / von wörfen und mit slegen grôz / zweên tambûre gaben schal: / der galm übr al die stat erhal.*
[912] Rudolf von EMS, Alexander, 12237ff.
[913] Rüdiger von MÜNER, Meister Irregang V. 138 ff.
[914] Elimar von MONSTERBERG greift hier die Tradition der mittelalterlichen Spielmänner auf. Zitiert nach Sara Balduf ADAMS, Alban Berg's Compositional Style, S. 32.
[915] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 190.

polnische König erschien zu einer **Doppelhochzeit** in Wien im Jahr 1515 mit: *Trumeter vnd herpaucken / auch jr zwerchpfeyffer vnd trumelschlager gut / der waren bey drehundert*; dagegen nehmen sich die elf Musiker, mit welchen Albrecht VI. 1449 nach Freiburg reiste, bescheiden aus.[916] Neben den höfischen Spielleuten traten auf Dorfplätzen und Jahrmärkten, in Wirtshäusern und bei Festen **einfache Fahrende** auf. Sie fehlten weder im Heertross, noch bei Hochzeiten oder größeren Pilgergruppen. In den warmen Monaten schliefen sie mitunter im Freien oder stiegen in Bauern-, **Gasthäusern** und Klöstern ab.[917]

„Spielman sin, das ist unreht leben" wird der Komplexität des Lebens der Fahrenden nicht gerecht. Neben den Fürstenhöfen freuten sich abgelegene Klöster am Land mitunter über Besuch, Zerstreuung und Nachrichten aus der Welt.[918] Der **Stricker** mimt die Fahrenden als Nachrichtensprecher, die *mit niuwen maeren durch daz lant* gehen, wie es auch Walther von der Vogelweide tut: *der iu maere bringet, daz bin ich*. Fahrende und Spielleute waren die „Journalisten ihrer Zeit"; „Reiseberichterstatter", „Entertainer" und „**best-teller**", die wie ihre modernen Standesgenossen meist in Abhängigkeiten standen wie in Walthers Spruch *„wes Brot ich ess', des Lied ich sing*" zum Ausdruck kommt.[919] Dass selbst arrivierte Vertreter ums **Überleben** kämpfen mussten, zeigt wiederum Walther: *„Ich bin ze lange arm gewesen an minen danc, / ich was so voller scheltens daz min atem stanc* (L 29,1)*."*

Einen stinkenden Atem hatten mitunter auch Vaganten und Goliarde, die als akademische Landfahrer mit und ohne Abschluss umherzogen (siehe 3.3.2) und die **Carmina Burana** beeinflussten.[920] In der Vagantenbeichte und dem *Estuans interius* heißt es:

„Wie ein meisterloses Schiff / fahr' ich fern dem Strande,
wie der Vogel durch die Luft / streif' ich durch die Lande.
Hüten mag kein Schlüssel mich, / halten keine Bande.
Mit Gesellen geh' ich um - / es ist eine Schande."[921]
„Die breite Straße fahr ich / Nach der Art der Jugend,
Geselle mich zum Laster, / Frage nichts nach Tugend.
Nach Sinnenlust dürstend / Mehr als nach dem Heil,
Will ich, an der Seele tot, / Gütlich tun dem Leib!"[922]

[916] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 69.
[917] Ebd. S. 78.
[918] Ebd. S. 52. Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 49.
[919] Walter SALMEN, Die fahrenden Musiker, S. 49 und 138f. Antonie SCHREIER-HORNUNG, Joculator – Homo viator, S. 75. Werner FAULSTICH, Medien und Öffentlichkeit im Mittelalter, S. 243ff.
[920] Dieter SCHALLER, Carmina Burana, In: Lex. MA II, Sp. 1513 Vgl. Günter BERNT, Carmina Burana. Als „Carmina Burana" wird eine Sammlung von Vagantenliedern und „lateinischer Lyrik" aus dem Hochmittelalter bezeichnet, die man in der Klosterbibliothek Benediktbeuern fand; berühmt ist die Vertonung von Carl Orff.
[921] Zitiert nach: Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 104.



Abb. 46 – Fahrendes Volk in Holzschnitten aus der Zeit um das Jahr 1500.

Mit der Vagantenbeichte konnte sich wohl auch der berühmteste Vagant des Spätmittelalters **François Villon** Mitte des 15. Jh. identifizieren, der mit seinen Balladen und Liedern Literaturgeschichte schrieb. In seiner **Vagantenlyrik** versammelte Villon Kritik an den Herrschenden (Lästerzungen), schwärmt von Frauen und Sinnlichkeit in Liebesballaden (Erdbeermund) und gewährte Einblicke in den Lebenswandel des Vagabundierens.[923]

Im „Kleinen Testament" verrät Villon wie er zu Geld kommt: er habe sich oft „nicht nur mit einer Pulle Wein begnügt, er nahm, von wems grad kam, auch **Reisegeld**."[924] Kam er zu Münzen, verprasste er sie sogleich, weshalb er meist mit leeren Taschen dastand: „Der Wein ist teuer, ein Bett im **Wirtshaus** ist es auch. Im Beutel ging die Laus nur mit, das Geld lag längst verfault im Bauch."[925] Gnadenlos spricht Villon die Schattenseiten an:

> *„(...) wer nichts hat, sein Haupt darauf zu betten, / kein Haus und auch kein Rock, wenns ihn im Winter friert; / der fühlt, wie schwer die armen Knochen wiegen."*[926]

Villon kannte Entbehrungen und Gefängnisleben. Aus der **Verbannung** sandte er eine Ballade an den König: „Ich, François Villon, ein Dichter und Vagant, Franzose und verbannt aus seinem Vaterland," suchte er um Gnade an.[927] Die Generalamnestie, die König Ludwig XI. für ihn erließ, hat François Villon nicht mehr erlebt; die Lebensweise des **Vagabunden** hatte seine Lunge zu sehr in Mitleidenschaft gezogen.[928]

---

[922] Ebd. Vgl. Günter BERNT, Carmina Burana.
[923] Villon war wie viele Vaganten auf der Landstraße und in den Wirtshäusern zuhause, zog mit Räuberbanden umher und musste häufig flüchten.
[924] Paul ZECH, Francois Villon, S.45.
[925] Ebd., S. 24.
[926] Ebd., S. 30.
[927] Ebd., S. 111.
[928] Ebd., S. 169f.

2.3.2 Pilger und Kreuzfahrer - *pelegrinatio religiosa*

„Die Bedeutung von Wallfahrten für das Reisen der Menschen im Mittelalter kann man kaum überschätzen. Wallfahrten ins Heilige Land, nach Rom, Santiago, Canterbury, (...) setzten Massen in Bewegung und schufen ein Wir-Gefühl, über unterschiedliche Hautfarbe, Sprache, rechtlichen und sozialen Status, Alter und Geschlecht hinweg."[929]

Das **Aufsuchen** heiliger Orte reicht weit in die Geschichte zurück: am Göbekli Tepe in der heutigen Türkei errichteten Menschen vor rund 12.000 Jahren zentrale Tempelanlagen, lange bevor Stonehenge oder die Pyramiden zu Kultplätzen wurden.[930] Die Menschen der Antike pilgerten zu Orakeln und Tempeln wie jenen in Delphi, Athen, Ephesus oder Siwa.
Heilsversprechende Orte sind Bestandteil vieler Religionen, man denke an das Umrunden des Hl. Berges Kailash in Tibet oder an den Haddsch (arab. حج), die muslimische Pilgerfahrt nach Mekka.[931] In biblischer Tradition gilt Abraham als **erster Pilger**, der sich auf die Suche nach dem gelobtem Land machte; die abrahamitischen Religionen kennen wie andere auch die Wallfahrt als Reise des *homo viator* zu heiligen Stätten.[932] Für das europäische Mittelalter, das christlich geprägt war, bildete die **Wallfahrt nach Jerusalem** das höchste Ziel.
Es ist wohl kein Zufall, dass die spätantiken Itinerare der Egeria und jenes aus Bordeaux **Pilgerberichte** nach Jerusalem darstellen.[933] Auch im Frühmittelalter bestimmen die Pilgerwege die Narration der Reiseberichte, etwa im Sigeric Itinerar oder der Njall Saga, allerdings steht hier bereits Rom im Mittelpunkt; bald tritt Santiago hinzu (siehe 2.2.1).
Grundsätzlich bezeichnet eine Pilger- oder Wallfahrt ein **religiös motiviertes Reisen** zu einer heiligen Stätte. Wie andere Religionen kennt auch das Christentum die *peregrinatio religiosa*, das fromme Unterwegssein zu einem Ort besonderer Heilsvermittlung.[934] Nach Apostel Paulus befinden sich Christen zeitlebens auf einer Pilgerfahrt, die Mühsal und Gefahren einschließt. Im 2. Brief der Korinther beschreibt Paulus seine **Reiseerlebnisse**:

„Ich war oft auf Reisen, gefährdet durch Flüsse, gefährdet durch Räuber, gefährdet durch das eigene Volk, gefährdet durch Heiden, gefährdet in der Stadt, gefährdet in der Wüste, gefährdet auf dem Meer, gefährdet durch falsche Brüder. Ich erduldete Mühsal und Plage, durchwachte viele Nächte, ertrug Hunger und Durst, Kälte und Blöße."[935]

---

[929] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 116.
[930] Vgl. Klaus SCHMIDT, Sie bauten die ersten Tempel. DERS. Göbekli Tepe.
[931] Möglich, dass es einen Konnex zw. der Haddsch und dem Dialektwort „hatschen" (schleppend gehen) gibt.
[932] Den Begriff *homo viator* prägte Gerhard LADNER, Homo Viator, In: Speculum 42 (1967), S. 233ff.
[933] Alfred HEIT, Itinerar, Lex. MA V, Sp. 772f. Werner HEINZ, Reisewege der Antike, S. 81f.
[934] Ulrike LIEBL, Pilger, In: Lex. MA VI, Sp. 2148. *ubi steterunt pedes eius* heißt es über Jesus Wirkungsorte.
[935] PAULUS, Zweiter Korintherbrief, 11, 23-28. Zitiert nach Die Bibel, Einheitsübersetzung (1986), S. 1292f.

Paulus war inhaftiert, wurde ausgepeitscht und überlebte laut Eigenaussage mehrere Unfälle zu Wasser: „dreimal erlitt ich **Schiffbruch**, eine Nacht und einen Tag trieb ich auf hoher See." Diese Schilderungen verdeutlichen die mannigfaltigen Gefahren und Belastungen, denen sich Reisende aussetzten. **Reisende Kirchenhirten**, Wandermönche und Missionare gaben Impulse für ein Pilgerwesen, dass sich zu einem Phänomen der mittelalterlichen Religiosität auswuchs. Grundsätzlich zeichnen sich drei Möglichkeiten der **Motivation** ab:

* die Pilgerfahrt als Hingabe (*devotio*)
* die Pilgerfahrt als Buße oder Strafe (*poena*)
* die Pilgerfahrt im Rahmen einer Abordnung (*delegatio*).

Heilige hinterließen, so der Glaube, an ihren **Wirkungsstätten** und mittels Reliquien ihre *virtutes*, eine spirituelle Kraft. Dies gilt insbesondere für Jesus, weshalb eine Pilgerreise zu den Orten seines Lebens, Wirkens und Sterbens zur höchsten Pilgerfahrt wurde.[936]
Neben dem **Jesus-Grab** in Jerusalem und dem Heiligem Land selbst entwickelten sich bald Rom mit dem **Petrus-Grab** und Santiago de Compostela mit dem **Jakobs-Grab** zu religiösen Zielen erster Güte. Schon Einhard berichtete, dass „viele vornehme Franken Wallfahrten nach Rom machten".[937] Um eines der drei großen Pilgerzentren zu erreichen legten die Menschen hunderte, oft tausende Kilometer zurück. Neben **Fernwallfahrten** (*peregrinationes maiores*) unterscheidet man überregionale und lokale Wallfahrten, wobei es im Mittelalter alle drei Kategorien von *peregrinatio* nebeneinander gab.[938] Von den *peregrinationes maiores* brachten die Pilger geweihte Andenken wie Petersschlüssel aus Rom, Palmzweige aus Jerusalem und Jakobsmuscheln aus Compostela mit.[939] Neben **Pilgerzeichen** gehörten Reliquien und Ablässe, ab dem 15. Jh. auch Ablassbriefe zu beliebten Souvenirs. Wichtige **Symbole der Pilger** waren der Pilgerstab, der gleichsam als „dritter Fuß" fungierte sowie die Pilgertasche und der ponchoartige Reise- bzw. Pilgermantel (Kutte, Kotze).[940]
Für einige der Pilger spielten im Mittelalter neben den religiösen Beweggründen sicher auch die „Neugierde", das Entdecken und gewissermaßen das „Flirten mit der Welt" eine Rolle.[941]
Das mittelalterliche **Pilgerwesen** erlebte Abschwächungs- und Boomphasen, die sich je nach

[936] Johnathan RILEY-SMITH, Geschichte der Kreuzzüge, S. 37.
[937] EINHARD, Vita Karoli Magni, Kap. 2. *Sed cum ex Francia multi nobilium ob vota solvenda Romam (...).*
[938] Ludwig SCHMUGGE, Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 264f.
[939] Der Ritter Arnold von Harff hat Ende des 15. Jh.s alle drei großen Wallfahrtsorte aufgesucht und ein Pilgertagebuch hinterlassen. Vgl. Folker REICHERT/Helmut BRALLTUCHEL, Rom – Jerusalem – Santiago.
[940] Klaus HERBERS, Der Jakobsweg, S. 21 ff. mhd. *kotze* = grobes, zottiges Wollzeug - hängt die Redewendung etwas ist zum Kotzen damit zusammen? Vgl. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 113f.
[941] Helmut HUNDSBICHLER, Spätmittelalterliches Reisen, In: In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur, S. 269.

Pilgerweg und Wallfahrtsort unterschieden. So bekam der **Jakobsweg** und mit ihm Santiago de Compostela die Eroberung Spaniens durch die Mauren negativ zu spüren und gewann erst nach der Reconquista ab dem 9. Jh. wieder an Bedeutung. Im Hochmittelalter erlebte der *camino* einen Höhepunkt, wobei die Quellen im 12. Jh. von verstopften **Pilgerwegen** und einer überfüllten Kathedrale berichten.[942] Im Spätmittelalter schwächte sich der Ansturm durch den Einfluss der **Buß-** und **Strafwallfahrten** ab, die viele Kleinkriminelle anzogen. In jüngster Vergangenheit ist der *camino* wieder äußerst populär geworden. Weist die Statistik des Domkapitels von Santiago für 1970 offiziell nur 68 Pilger aus, so kam es 2016 sowie im „heiligen Jahr" 2010 mit über 270.000 Pilgern zum bisher größten **Ansturm**.[943]
Daneben förderte die Bindung der fränkischen Herrscher an das Papsttum den Pilgerzustrom nach **Rom**. Die *via Francigena* bzw. *via Romea* war vom 9. bis 12. Jh. sehr populär und ließ Xenodochien und Spitäler an den Straßen entstehen, bevor im 13. Jh. eine gewisse Flaute einsetzte. Rom reagierte mit der „genialen Idee des periodischen Pilgerns" und kurbelte durch große Ablassversprechen in „**Heiligen Jahren**" (erstmals 1300) die Pilgerschaften an; andere Pilgerorte übernahmen diese Strategie.[944] Schmugge schätzt die Rompilger in Heiligen Jahren auf einige Zehntausend, im 15. Jh. sogar auf Hundertausende, während nach **Jerusalem** von **Venedig** aus pro Jahr nur mehr 300 bis 500 Menschen auf Galeeren aufbrachen.

Mittelalterliche Texte griffen das **Motiv** des „Pilgerns" vielfach auf, wobei „die literarische Figur 'Pilger' als Schnittmenge von realem und imaginärem zu begreifen ist," wie Samson-Himmelstjerna in ihrer Arbeit über „Deutsche **Pilger des Mittelalters** im Spiegel ihrer Berichte und der mhd. erzählenden Dichtung" festhält. Sie beschäftigte sich sowohl mit realen Berichten wie Johannes von Würzburgs *Descriptio Terrae Sanctae*, Burchard von Straßburgs *Itinerarium* oder Arnold von Lübecks *De peregrinatione Heinrici ducis*, als auch mit fiktionalen Quellen der **Spielmannsepik**.[945] Samson-Himmelstjerna legte dar, wie sich der Typus „Pilger" im Laufe des Mittelalters veränderte: In der vorhöfischen Spielmannsepik tritt er kurz und als Randfigur auf, die die Handlung in eine andere Richtung lenkt (Herzog Ernst, Orendel) und anhand eines **katalogartigen Äußeren** beschrieben wird. Zu seinen Attributen gehörten Tasche, Stab, Kutte, Hut, ausgelatschte Schuhe, rissige Füße und Pilgerabzeichen.[946] In der höfischen Dichtung wachsen Pilger zu **Nebenfiguren** heran (Gregorius), erscheinen in

[942] Klaus HERBERS, Der Jakobsweg, S. 154f. Das Bevölkerungswachstum jener Zeit begünstige den Zulauf.
[943] http://de.wikipedia.org/wiki/Jakobsweg (31.03.2017). Beim Vergleich der Zahlen mag man sich vorstellen, wie die jeweilige Situation auf Herbergen, Gasthäuser und Händler entlang des Weges wirkte.
[944] Ludwig SCHMUGGE, Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 264ff. Der Verlust des Hl. Landes 1291 förderte diese Ersatzform des Kreuzzugsablasses. Die *via romea* wird erstmals im Itinerar Alberts von Stade genannt -
[945] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters.
[946] Ebd. S. 270f.

sozialen Kontexten (Parzival) und überprüfen bzw. bestätigen die **Rolle des Helden** (Tristan). Im Laufe der Literaturgeschichte gewinnen sie weiter an Konturen und werden zu tragenden Erzählelementen, so etwa in der Bittwallfahrt bei „Wilhelm von Österreich", beim Schwenk „Wiener Meerfahrt" oder beim pilgernden (Frauen)held in Ulrichs Venusfahrt.[947]

Ulrich von Liechtenstein nimmt symbolisch eine Tasche und einen Stab, um sich als Pilger verkleidet nach Venedig abzusetzen (siehe 4.4.2). Im Laufe der Venusfahrt fordert die umworbene Frau von Ulrich, dass er für sie an einem **Kreuzzug** teilnehme, *so muoz er varn durch mich ein vart / über mer*, Ulrich antwortete er werde zum längsten aller Kreuzzug aufbrechen, eine *vart sô starc, sô lanc* und vermengte das **Motiv des Pilgerns** mit seinem „Frauendienst", will er doch der Dame *waller sîn.*[948] Als Ulrich mit *taschen und stap* aufbrach um *gotes grap* zu sehen und für seine Dame Pilger spielte, blieb „nur noch Topos, der Assoziationen von Aufbruch, Demut, Frömmigkeit und Ferne weckt."[949]

Im „Wilhelm von den Wenden" beschreibt **Ulrich von Etzenbach** Pilgerkleidung und lässt im Plot den Heiden Wilhelm auf durchreisende Pilger treffen, die ihm von Christus erzählen: *Willehalm ersach / von verre bilgerîne gân* (V. 454f.). Die Pilger stecken ihn mit der Idee an *wie er quaeme in daz lant / dâ im Krist würde bekant* (V. 557f.). Wilhelm wendet sich an seinen Kämmerer, der ihm **Pilgerkleider** bringt: *einen grâwen roc und zwêne schuo / nâch gebûres ahte (...) / einen stap und einen huot / der dâ wese niht ze guot.* Danach legt Wilhelm seine **Fürstenrobe** ab und streift die Pilgertracht über, um Christus zu suchen.[950]

Auch in Gottfried von Straßburgs Tristan werden Pilger detailreich beschrieben und durch die **Pilgerzeichen** Jakobsmuschel und Palmzweig deren Destinationen eingeflochten. Tristan sitzt nach langer Wanderung an einer schönen Straße *do gesách er zuo von verre gân / zwên alte wálláere* (V. 2620f.). Die Pilger ziehen vom Mont Saint Michel her und die

> „*wállénden man / die truogen unde haeten an / lînkappen unde solhe wât, / die wálláeren rehte stât, / und ûzen an ir waete / mermuschelen genaete / und fremder zéichen*"[951]

Tristan schließt sich den Pilgern ein Stück weit an und versucht von ihnen **Neuigkeiten** aus anderen Ländern und von Fürstenhöfen zu erfahren. Hier tritt der Typus des Pilgers auf, als jemand, der durch das **viele Reisen** viel weiß und viel zu erzählen hat.[952]

---

[947] Ebd. S. 270f.
[948] Ulrich von LIECHTENSTEIN, Frauendienst, V. 1314,3f und 1323,5f.
[949] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 255.
[950] Wendelin TOISCHER, Wilhelm von Wenden, V. 295f. und 447ff.
[951] Gottfried von STRASSBURG, Tristan, V. 2627ff. Die Beschreibung geht weiter und endet mit *füeze und enkele wâren blôz / vür den trit und vür den stôz. / ouch truogen s'über ir ruckebein, / geistlîche stênde balmen.*
[952] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 224ff. Gottfried von STRASSBURG, V. 15564ff. *nu diz geschach: Tristan kom dar / in bilgerîmes waete. /* Er *wât verstellet.*

Im „Herzog Ernst“ kommen Pilger aus Deutschland über das Meer - *die zît kâmen über mer / bilgerîn von diutschem lande* (V. 5704ff.). Sie übermitteln **Nachrichten** und treten barfuß und in Wollgewand vor den Kaiser: *sie kâmen wullen und barfuoz* (V. 5922ff.).[953] Eine Aufnahme bei Hofe, um *maere* zu bringen und zu unterhalten, schwingt bisweilen im „König Rother“ mit. Zunächst zeigen Stab, schwarzes Gewand und Palmzweig den **Aufbruch** der Pilger an - *do sluffen die helede guode / in pilegrimis gewete* (V. 3687f.) - bevor ein wiederkehrender **Aspekt der Pilgerschaft** und der höfischen Epik-Dichtung durchschimmert:

> „*Ich bin fremder Reisender und muß, um mein Essen zu bekommen, auftreten. Nun sage mir, verehrter Herr, ich bin ein armer Pilger und reise sehr armselig durch die verschiedenen Länder. Wer Not leidet, der muß oft an den Hof gehen: da fragt man den Pilger gerne nach Neuigkeiten.*“[954]

Hartmann von Aue macht im *Gregorius* die **Beschwerlichkeiten des Reisens** auf *der saelden strâze* deutlich, die man *wallen und klimmen, waten unde swimmen* müsse (V. 87ff.). Dazu gehören **zerschundene Pilgerfüße**: *dîn vüeze solden unden / breit sîn und zeschrunden / als einem wallenden man* (V. 2917ff.) Das beschwerliche Umherreisen verdeutliche den Sinn der *peregrinatio* als zielloses **Umherirren** in der Fremde auf der Suche nach Vergebung.[955]
Im Parzival begibt sich der Ritter auf einen langen und beschwerlichen **Weg zu Gott**, während im *Orendel* das Pilgerziel in der Einleitung benannt wird: *dô kam ein armer wallender man / der wolt zuo dem heilgen grabe gân.* Als das Heilige Land 1291 mit dem Fall Akkons endgültig als **Pilgerziel** verloren ging, reagierte die Literatenwelt, wie Johann von Würzburgs Roman „Wilhelm von Österreich“1314 zeigt. Darin zieht *Luitpold*, der Vater des Helden, nicht nach Jerusalem, sondern nach **Ephesus**, um dort freilich nicht Artemis, sondern das Grab des Johannes aufzusuchen. Er bittet seine Frau, zur Wallfahrt aufbrechen zu dürfen - *gammer / ze varn dise walle vart* (V 236f.) - und stattet **Schiffe** für die Fahrt aus:

> „*(...) einen klugen Steuermann, / der mir mein Leben bewahren wird*
> *so daß ich sicher auf Strom / des wilden Meeres reisen möge.*“[956]

---

[953] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 172ff. Im Parzival treten Männer in *grâwe röcke herte* auf, die *giengen alle barvuoz.* Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, V. 446,6ff.
[954] Zitiert nach SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 169. Walter Johannes SCHRÖDER, König Rother, V 3697ff. w*az dar meres ware. / Ich bin ein elender man. / Na miner spise moz ich gan. / Nu sage mir truch herre min / Ich bin ein arin pilegrim / Vnde uare durch die riche / Vil gamerliche. / So moz der nothafter man / Dicke zo houe gan. / Dar uragit man den wallere / Gerne numar.*
[955] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 176 und 203ff. Im Gregorius schläft der Held, vom Teufel verführt, mit seiner Schwester und tritt deshalb eine Bußwallfahrt an.
[956] Zitiert nach HIMMELSTJERNA, S. 246ff. Johann von WÜRZBURG, V. 278ff. "*(...) weisen ockerlier, / der mir daz leben kuenne bewarn, / so daz ich sicher muege gevarn / uf des wilden meres flum."*

Grund für Luitpolds Reise nach Ephesus ist sein Kinderwunsch, der sich durch eine **Bittwallfahrt** erfüllt. Nach *manig aventuer* kommen die Pilger *gein Wienne* und Luitpold wird ein Sohn geborgen. Im „Graf Rudolf" liegt der Held verwundet **am Straßenrand** und wird von einem verbeikommenden Pilger mit Wein und Fürsorge bedacht, bevor der Pilger weiterziehen muss *dô gienc sine straze / der wellere gute / mit trurigen mute.* Waren davor Reiter nicht stehen geblieben, kümmert sich der arme, zu Fuß gehende Reisende rührend um den verletzten Grafen und wird als „**echter Pilger**" zu einer plastischen Figur.[957]

Diese mhd. Texte vereint, dass sie auf gemeinsame **Erfahrungshorizonte** zurückgreifen und das literarische „Pilger"-Motiv am realen Leben andockten. Auf der anderen Seite ist Arnold von Lübecks *peregrinatione Heinrici* ein realer Pilgerbericht (siehe unten), in dem der Autor eine Auswahl trifft und in einem „Akt des Fingierens" Personen und Ereignisse in ein bestimmtes Licht rückt.[958] Dabei bedient er sich **Topoi** wie Reisestrapazen, Entbehrungen und Überfällen, um die Reise schwierig darzustellen und die Leistungen der Pilger zu erhöhen. Obwohl es diese Dinge gab wirken sie teils übertrieben, teils subjektiv ausgewählt und gipfeln bei Arnold in der Drogo-Helias Episode als „Attribute eines fiktionalen Werkes" trägt."[959] So wie Quellen und ihr Kontext kritisch zu hinterfragen sind, so gilt es auch, die mhd. Literatur als Informationsquelle zu befragen und letztlich kritisch zu bewerten.

Die umfassende **Rezeption der Pilger** in den mhd. Texten unterstreicht, dass „das Pilgern seit dem Hochmittelalter ein religiöses und soziales **Massenphänomen**" darstellte. Schmugge spricht von einer „privilegierten und geschützten Mobilität" der Pilger, da „die Kirche den Status des *peregrinus* seit dem 11. Jh. privilegiert hat, um das Pilgern zu fördern und den einzelnen Pilger zu schützen." Vor dieser **Blütezeit** des Pilgertums standen im Frühmittelalter asketische Bußfahrten irischer und angelsächsicher Mönche hoch im Kurs; noch älter sind die spätantiken und frühchristlichen Aktivitäten, die gewissermaßen mit der „**Bibel als Reiseführer** die Heiligen Stätten des Erlösungswerkes Jesu Christi aufsuchten."[960]

Schon im Ezzolied wird der Zug ins Heilige Land mit der Heilsgeschichte verknüpft. In der Einleitung werden alle aufgerufen, schnell „das Pilgergewand anzulegen".[961] Nach der *Vita Altmanni* soll Günther von Bamberg das **Ezzolied** anlässlich der Pilgerfahrt von 1064/65, die als Vorläufer der Kreuzzüge donauabwärts führte, in Auftrag gegeben haben.[962]

---

[957] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 200f.
[958] Ebd. S. 107 und 273ff. Wolfgang ISER, Akte des Fingierens, In: DERS./Dietrich HENRICH (Hrsg.), Funktionen des Fiktiven, S. 56.
[959] Ebd. S. 274. Siehe dazu auch
[960] Luwig SCHMUGGE, Motivstrukturen im mittelalterlichen Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 263f.
[961] Zitiert nach Walter HAUG, Frühe deutsche Literatur, S. 570f. *duo ilten si sich alle munechen,* Ezzolied V 10.
[962] Ebd. *Vita Altmanni*, In: MGH SS 12, S. 230.

Schon im **Alten Testament** sind Weg, Bahn und Straße als Methaper überaus präsent. Gott wird als „Wegweiser" auf dem „Lebensweg" gesehen (2 Sam, 22,33), für den man eine Straße bauen soll (Jes 40,3).[963] In den Psalmen heißt es „Baut eine Straße für den Wolkenreiter" (Ps 68,5), bei Jeremia „Stell Wegweiser auf und markiere die Straßen" (Jer 31,21).
Die **Straße** dient in der Bibel als Sinnbild, um die Gläubigen „zu leiten". Auf ihr lauern freilich auch Gefahren und Überfälle durch **Straßenräuber**, wie Barabbas einer gewesen sein könnte.[964] Bei Hiob gleicht der Tod „einer Straße ohne Rückkehr" (Hi 16,22), bei Jessija ist vom „heiligen Weg" die Rede, auf dem „selbst Unkundige nicht irregehen" (Jes 35,8). „Ich bin der Weg, die Wahrheit und das Leben," heißt es bei Johannes im **Neuen Testament**. (Joh 14,6). Auch der Begriff des „**rechten Weges**", der *rehten strâze*, der in mittelalterlichen Rechtstexten eine wichtige „Marke" ist, leitet sich von der religiösen Metapher des richtigen Lebensweges ab (siehe 3.2.1). „Der Herr zog vor ihnen her (…), um sie den rechten Weg zu führen," heißt es im Buch Mose. „Ich will durch dein Land ziehen. Nur wo die Straße geht, will ich gehen; ich will weder links noch rechts vom Weg abweichen."[965]

In der **Frühzeit des Christentums** zogen Mönche aus, um als *peregrini* zu wirken. Zudem entwickelte sich der Wunsch, auf den Spuren von Jesus zu wandeln und die Pilgerfahrt zu heiligen Orten (*ad loca sancta*) bzw. *peregrinationes pro Christo* einzugehen.[966] Aber auch Kirchenväter wie Augustinus, der aus Nordafrika stammte, waren viel unterwegs.
Von **Augustinus** sind 44 Reisen nachgewiesen, auf denen er geschätzte 23.150 km zurücklegte.[967] Meist pendelte er zwischen **Nordafrika** und Italien, nahm allein in Karthago an 14 Konzilen teil und kam bei der Belagerung seines Bischofssitzes Hippo (dem heutigen Annaba in Algerien) durch die Vandalen im Jahr 430 ums Leben. In seinen umfangreichen Schriften greift Augustinus auf verschiedene **Reise-Verben** wie *proficisci, iter facere* und *migrare* zurück, sein bevorzugter Terminus ist aber wie in der Bibel *peregrinari*.[968]
Augustinus Biograf Possidius berichtet von häufigen **Visitationsreisen** des Bischofs – während Augustinus einmal einem Hinterhalt der Donatisten entgangen sei, weil sich sein Führer im Weg geirrt habe, fiel Possidius selbst einem Überfall zum Opfer.[969]

---

[963] Ähnlich bei Jes 62,10: Bahnt einen Weg für das heimkehrende Volk! Baut eine Straße, räumt die Steine weg!
[964] Mk 15,6ff. Gegen die These des Straßenräubers spricht sich u.a. Rainer METZNER aus, der Barabbas als Aufrührer und Widerstandskämpfer sieht, DERS., Prominente im Neuen Testament, S. 125ff.
[965] 2. Buch Mose 13,21 und 5. Buch Mose 2,27. Ähnlich in den Sprüchen 12,28 *„Stets das Rechte tun ist der Weg, auf dem ein Leben gelingt, eine gut gebaute Straße ohne tödliche Gefahren"* und 8,20 *„Ich wandle auf dem Wege der Gerechtigkeit, mitten auf der Straße des Rechts, (...)."*
[966] Klaus HERBERS, Unterwegs zu heiligen Stätten, In: Hermann BAUSINGER u.a. (Hrsg.), Reisekultur, S. 23.
[967] Cornelius MAYER, Peregrinatio bei Augustinus, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur, S. 69. Vgl. Othmar PERLER, Les voyages de saint Augustin, S. 25.
[968] Ebd. S. 73. In der Predigt Sermo 378 heißt es: *molesta est peregrinatio* – beschwerlich ist das Reisen.
[969] Ebd. S. 75f.

Zu Augustinus Lebzeiten erlebte das **Pilgerwesen** trotz Völkerwanderung eine erste Blüte. Als **Wandermönche** und Missionare machten sich im Frühmittelalter vor allem Irische Mönche einen Namen. Sie zogen nach dem Vorbild Jesus und der Apostel durch die Länder und hatten maßgeblichen Einfluss an der **Christianisierung** Europas. Ob der heilige Brendan bei seinen Fahrten bis Amerika kam bleibt unklar, jedenfalls galt er im Mittelalter als Patron der Seefahrer und Schiffer und wurde weit über Britannien hinaus verehrt.[970]

> *„Der heilige Brendan (484-577) erhielt den Beinamen „der Reisende" und ist durch die Navigatio Brendani bekannt geworden. Die Navigation schildert eine legendäre Seereise, die Brendan mit zwölf Gefährten unternommen haben soll."*[971]

Für den **bayerischen Raum** waren die Klostergründungen des Hl. Columban bedeutend, der Gallus zu seinen Reisegefährten zählte (Abb. 47). An irischen **Wandermönchen** sind vor allem Emmeram (Regensburg), Corbinian (Freising) und Rupert (Salzburg) zu nennen; letzterer ist Patron der Salzschiffer, Salzburgs und der ältesten Kirche in Wien.[972]



Abb. 47 - Darstellung der reisenden Mönche Gallus und Brendan.

Ein anderer Mönch sollte im Auftrag des Papstes geschätzte 30.000 km zurücklegen, bevor er als 80jähriger zur Missionierung der Friesen auszog und in Holland umkam.[973] Es handelt sich um **Bonifatius**, den eine Pilgerfahrt von England nach Rom führte, wo ihn der Papst zum Missionsbischof weihte. Seine **Missionsreisen** dürften eher Expeditionen mit Kämpfern und Tross gewesen sein, die das Christentum in Bayern reorganisiert haben.[974]

Drei wichtige frühmittelalterliche Heilige in Österreich waren Florian, Severin und Koloman. **Florian von Lorch** war römischer Offizier, der in St. Pölten lebte und im Zuge der Christenverfolgungen unter Kaiser Diokletian im Jahr 304 nach Lorch flüchtete. Dort griff man ihn

[970] Hannes KÄSTNER, Reiseversionen, In: ERTZDORFF/NEUKIRCH (Hrsg.), Reiseliteratur, S. 389ff.
[971] Josef SEMMLER, *Navigatio Brendani.* In: Peter WUNDERLI (Hrsg.): Reisen, S. 103–123.
[972] Walter POHL, Die Awaren, S. 309f. Arbeo von FREISING, Vita Corbiniani, In: MGH SS 13, 202ff. Rupert und Emmeram planten Reisen nach Pannonien und stärkten die bayerischen Missionszentren.
[973] Karl der Große, Der Spiegel – Geschichte Nr. 6/2012, S. 52.
[974] http://de.wikipedia.org/wiki/Bonifatius (31.03.2017). Vgl. Heinrich WAGNER, Bonifatiusstudien.

auf und schmiss ihn mit einem Stein um den Hals von der Ennsbrücke (Abb. 59). Etwa 150 Jahre nach Florians Tod taucht der **Hl. Severin** in Noricium auf, dessen Wirkungsorte an der Donau dank der *Vita Severini* überliefert sind (siehe 1.3 und Karte 1).[975] Danach sind es die bayerischen Bischöfe und Hochstifte, die für die Christianisierung in Nö. Impulse gaben. Im Jahr 1012 befand sich der spätere Landesheilige **Koloman** auf einer Pilgerfahrt von Irland ins Heilige Land, als man ihn bei Stockerau für einen Spion hielt und hängte.[976] Auffallend sind die Todesorte der Heiligen: alle drei sterben an wichtigen **Verkehrspunkten** entlang der Donau. Florian kommt auf der überregional begangenen Ennsbrücke ums Leben, die Teil der südlichen Donautalstraße war, Severin stirbt im Zollort Mautern (allerdings ohne Fremdeinwirkung) und Kolomans Martyrium soll bei einer **Herberge in Stockerau** seinen Ausgang genommen haben. Heute führt die A22 an Stockerau vorbei, damals kamen hier die Nördliche Donautalstraße, Hollabrunner Straße und Schmidatalstraße zusammen.[977]

Die **Versorgung der Pilger** in Klöstern und Herbergen, später in Gasthäusern, entwickelte sich parallel zum Pilgerwesen und ließ ein Netz von Anlaufstationen entstehen, zu dem bald Hospize und Spitäler hinzutraten (siehe 3.1). Meist lagen diese Unterkünfte an Brücken, Ausfallsstraßen oder Gebirgspässen und nahmen *arme pelegrinen und andere arme elende lude* auf.[978] Neben dem archaischen **Gastrecht** (siehe 3.1.3) bildete eine Regel des Hl. Benedikt einen Grundpfeiler für die Herbergshäuser: „Alle Fremden, die kommen, sollen aufgenommen werden wie Christus." Für die Klöster wurde das Beherbergen von Pilgern und Reisenden, auch von Armen und Kranken zum Alltag. „Pförtner, Gastmeister und Spitalsleiter" sorgten in den Klöstern für **Unterkunft** und Verpflegung der Gäste.[979]

Frühe Berichte über Wallfahrer in Nö. bleiben knapp. Für Aufsehen sorgte der **Pilgerzug** von 1064/65, den die Erzbischöfe von Mainz und Salzburg anführten. Neben den Bischöfen von Bamberg, Regensburg und Utrecht sollen über 7000 Menschen am großen deutschen Pilgerzug durch das Donautal nach Jerusalem teilgenommen haben.[980] In Nö. haben die Pilger neben der **Donautalstraße** die *platea Ungarica* und den Übergang bei Angern an der March benützt. Unter ihnen war Markgraf Ottokar III. aus der Steiermark, der kurz nach Beginn des Zuges in Ungarn starb, sowie Altmann von Passau, der am Rückweg der Fahrt von seiner Bischofswahl erfahren hat, wie die *Vita Altmanni* zu berichten weiß.[981]

---

[975] Vgl. EUGIPPIUS, Leben des Heiligen Severin. Walter POHL, Eugippius und Severin.
[976] Meta Niederkorn-BRUCK, Koloman, S. 15f. Herwig WOLFRAM, Die Länder und das Reich, S. 113.
[977] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 140ff. Zum Millenium des heiligen Koloman erschien: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Die Babenbergermark um die Jahrtausendwende = NÖLA 16 (2014).
[978] Zitiert nach Ernst SCHUBERT, Fremde, In: IMIS 7 (1998), S. 15.
[979] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 47. Max WELTIN, NÖ UB I, Komm. S. 392.
[980] Günter PRINZING, Mainz und Byzanz, In: Archiv für Kulturgeschichte 91/1 (2009), S. 467.
[981] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 305f. Annales Reichersp. zu 1165, In: MGH SS 17, S. 471.

Kortüm hat sich mit diesem Pilgerzug am **Vorabend der Kreuzzüge** beschäftigt, bei dem die Pilger in der Wüste angeblich von Arabern überfallen wurden. Die Rezeption der Muslime und des Orients tritt u.a. in den Niederaltaicher Annalen, der Vita Altmani und bei Lampert von Hersfeld zu Tage, wo Kortüm Konstrukte „der eigenen, zutiefst durch Gewalt geprägten abendländischen Kultur" festmacht.[982] Brunner schätzt das **Orientbild** vieler mittelalterlicher Autoren „so realistisch ein wie das eines Karl May"; es sei durchwegs von Klischees geprägt und gebe oft nur die „**Touristensicht**" von Kreuzfahrern und Pilgern wider.[983]
Neben den friedlichen Wallfahrten entwickelte sich Ende des 11. Jh. die Bewegung der Kreuzzüge, die mit Waffengewalt das Heilige Land für die Christenheit zurückgewinnen wollte. Ähnlich des muslimischen Djihads (arab. جهاد) führte man einen **Heiligen Krieg**, der von Gott legitimiert schien und in seinem Namen stattfand. *Dô ich daz kriuze in gotes êre nan* subsumiert der staufische Ministeriale Friedrich von Hausen in einem seiner Kreuzlieder.[984] Die **Kreuzlieder** riefen in propagandistischer Form zur **Kreuzfahrt** auf und wurden von prominenten Autoren wie Hartmann von Aue, Reinmar dem Alten oder Walther von der Vogelweide verfasst und (vor)getragen.[985] Friedrich von Hausen war überzeugter Teilnehmer des dritten Kreuzzugs und ein Vertrauter Friedrich Barbarossas - beide starben auf ihrer Heiligen Fahrt in Kleinasien, der Dichter allerdings erst am **Rückweg**.[986]

> *„Aufgrund verbesserter Verkehrsverbindungen in Mitteleuropa und der zunehmenden Schifffahrt der Italiener im Mittelmeerraum konnten im 11. Jh. mehr Westeuropäer denn je zuvor ihr Verlangen nach einer Pilgerfahrt ins Heilige Land stillen. Es ist daher kein Wunder, dass sich Papst Urban II. in seiner Predigt zu Clermont, die den Auftakt zum Ersten Kreuzzug bildete, (...) auf die Tradition der Pilgerfahrten bezog."*[987]

Pilgerfahrten und Kreuzzüge stehen in engem Zusammenhang, wobei ihre Grenzen zuweilen verschwimmen. Riley-Smith schätzt die Teilnehmer des ersten Kreuzzuges, der in drei Wellen ablief, auf ca. 120.000 Menschen, von denen weniger als 10 % Adlige oder Ritter waren.[988] Mit der ersten **Kreuzzugswelle** kam es im Rheinland zu blutigen Judenverfolgungen. Von

---

Vita Altmanni, In: MGH SS 12, S. 230ff.
[982] Hans-Henning KORTÜM, Der Pilgerzug von 1064/65, In: Historische Zeitschrift 277 (2003), S. 590.
[983] Karl BRUNNER, Kulturgeschichte des Mittelalters, S. 86.
[984] Friedrich von HAUSEN, *Mîn herze und mîn lîp*, V. 10.
[985] Vgl. Maria BÖHMER, Kreuzzugslyrik. Ingrid HARTL, Feinbild.
[986] http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_von_Hausen_(Minnesänger) (31.03.2017). Zu Friedrich von HAUSEN siehe Uwe MEVES (Hrsg.), Regesten deutscher Minnesänger.
[987] Jonathan RILEY-SMITH, Illustrierte Geschichte der Kreuzzüge, 1999, S. 37.
[988] Jonathan RILEY-SMITH, Kreuzzüge, In: Lex. MA V, Sp. 1510. An den Kreuzzügen sollen mehr als eine Million Menschen teilgenommen haben. Vgl. Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 1ff. Gottfried STANGLER, Österreich und die Kreuzzüge, In: 1000 Jahre Babenberger, S. 396.

vier **undisziplinierten Heerhaufen,** die Nö. durchquerten, gelangten drei nur bis Ungarn, der vierte unter Peter dem Eremiten wurde in Kleinasien vernichtet; ähnlich erging es der dritten Waffenpilgerwelle. Nur die zweite **Marschgruppe** erreichte „nach einem dreijährigen Zug, der zu den größten militärischen Leistungen des Mittelalters“ zählt, ihr Ziel und eroberte Antiochia, Edessa und Jerusalem, wo das Heer ein blutiges **Massaker** verübte.[989]



Abb. 48 - Peter der Eremit weist den Kreuzfahrern den Weg nach Jerusalem, um 1270.

Schon das **Rolandslied** idealisierte den Kampf Karls des Großen gegen die Heiden in Spanien und beeinflusste in der Fassung von Konrad dem Pfaffen die Literatur der Kreuzzugszeit. Wie Wolfram von Eschenbachs **Willehalm** wird das Rolandslied den *Chansons de geste* zugerechnet, die sich insbesondere in den Klöstern entlang der **Pilgerstraßen** in Frankreich und Spanien großer Beliebtheit erfreuten und am *camino* nach Santiago den Pilgern Unterhaltung und Anleitung boten.[990] Wolfram zeichnet in seinem Willehalm ein reflektiertes **Bild der Kreuzzüge**. Er beschrieb Leid und grausame Verletzungen - *sô daz im'z geweide / ûz der tjoste übern satel hienc* - und lässt die konvertierte Muslima Gyburg fragen, ob es Sünde sei Ungetaufte, also Heiden, wie Vieh zu erschlagen: *die nie toufes künde / enpfiengen, ist daz sünde, / daz man die sluoc alsam ein vihe.*[991] Die Antwort lautete ja, denn schließlich seien alle Geschöpfe Gottes. Im Willehalm schwang also durchaus Toleranz mit, die einer gängigen Kreuzzugspropaganda widersprach und in Gyburgs Schonungsrede gipfelte.

Kreuzzugsaffiner äußerte sich **Walther von der Vogelweide**, der im Palästinalied (14,38ff.), im Kreuzlied (76,22ff.), in der Aufforderung zum Kreuzzug (13,5ff.), im Ottenton (10,9ff.) oder im Kaiser-Friedrichs-Ton auf die Kreuzzüge Bezug nahm.[992] Urbanek sieht einen Versuch Walthers zur „**Mobilisierung** aller bislang zerstrittenen Parteien für den Kreuzzug des Kaisers.”[993] Die Ritter sollten ihr *silber unde golt* für den Kreuzzug einsetzen und nicht

[989] Jonathan RILEY-SMITH, Kreuzzüge, In: Lex. MA V, Sp. 1510.
[990] Die „Pilgerstraßen-Theorie“ stammt von Charles BEDIER, der in „Les légendes épiques“ die Entstehung der Heldenepen entlang alter Pilgerwege vermutete. http://de.wikipedia.org/wiki/Chanson_de_geste (31.03.2017).
[991] V. 25,14ff. und 450,15ff.
[992] Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, S. 89f.
[993] Ferdinand URBANEK, Kreuzzugspolitik. In: DVLG 67 (1993), S. 245.

zuhause zum *arm man ze der welte und wider got* werden.[994] Walther war selbst nicht im **Heiligen Land**, lässt aber sein alter ego „stellvertretend für alle Pilger und Kreuzfahrer" sprechen.[995] Nach Wandhoff ist Walthers **Palästinalied** „eine Pilgerreise im virtuellen Raum", die der Hörerschaft eine „Ersatz-Pilgerreise" mittels eigener Vorstellungskraft ermöglichte.[996] Am Ende des Palästinaliedes fasst Walther den Weltenstreit zusammen:

> *„Kristen, juden und die heiden / jehent, daz diz ir erbe sî. / got müeze ez ze rehte scheiden / durch die sîne namen drî. / al diu werlt, diu strîtet her* (L 16,29).*"*

Wie Walther wirkte auch **Neidhart von Reuental** am Hof der Babenberger in Wien. Im **Kreuzlied** lässt Neidhart Klagen der Pilger ertönen und geht auf die Mühsal der Kreuzzüge ein.[997] Neidhart wirkte am Hof Leopold VI. und war wie der Stricker „**ein Zugereister**", der sich in Ostösterreich niederließ.[998] Eines seiner Lieder griff die Ereignisse des 1217 begonnenen Kreuzzugs von Damiette auf, an dem auch Herzog Leopold VI. teilnahm.
Mehrfach ist im Kreuzlied von **Boten** die Rede: *Bote, nu var bereite / ze lieben vriunden über sê* oder *ob sich der bote nu sûme , / sô wil ich selbe bote sîn* – wenn der Bote zu langsam ist, will ich mein eigener Bote sein. Wenn Freunde und Verwandte fragten, *wiez umbe uns pilgerîne stê*, so soll der Bote sagen*, wie wê uns die Walhen haben getân.* Nach den Kämpfen mit den **Heiden** seien die Ritter kaum noch am Leben - *wir leben alle kûme, daz her ist mêr dan halbez mort,* heißt es, bevor Neidhart resümierte, dass man nirgends besser lebe, als in der eigenen Pfarre: *nindert waere baz ein man / dan heime in sîner pharre.*[999]
Die Begriffe Kreuzzug und **Kreuzfahrer** sind in der Neuzeit entstanden und waren im Mittelalter so nicht gängig. Zeitgenössische Quellen sprechen von einer „Reise zum heiligen Grab" (*via sancti sepulchri*), von „Pilgerfahrt" und „Pilgern" (*peregrinatio, peregrini*) oder von *expeditio in terram sanctam, sanctum iter, gotes vart, vart über mer* etc.[1000] Als wichtigste Quelle des **ersten Kreuzzuges** gilt die *Gesta Francorum*, in der es heißt:

> *„Die Franken teilten sich in drei Heere auf. Eines, welches nach Ungarn zog, wurde von Peter dem Eremiten und Herzog Gottfried geführt, seinem Bruder Balduin und*

[994] Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, S. 161.
[995] Ulrich MÜLLER, Die mhd. Lyrik, In: Heinz BERGNER (Hrsg.), Lyrik des Mittelalters II, S. 130f. L 13,5ff. *daz hoere ich waller unde pilgerîne klagen*. Palästinalied L 14,38ff. u.ö.
[996] Haiko WANDHOFF, Pilgerreise im virtuellen Raum, In: Christina LECHTERMANN/Carsten MORSCH (Hrsg.), Kunst der Bewegung, S. 73.
[997] Ulrich MÜLLER (Hrsg.), Deutsche Gedichte des Mittelalters. Angst, Heimweh und die Erkenntnis *„Nirgendwo lebt man besser, als daheim in der eigenen Pfarre"* prägen Neidharts Kreuzlied.
[998] Helmut BIRKHAN, Die literarische Situation, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.) Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 164.
[999] Sabine ROLLE, Mhd. Lesebuch, S. 54ff. NEIDHART, Kreuzzugslied (*Ez gruonet wol diu heide*).
[1000] Ebd. Thomas BILLER (Hrsg.), Crac des Chevaliers, S. 15. Ulrich MÜLLER (Hrsg.), Kreuzzugsdichtung.

Balduin von Hainault. Diese äußerst tapferen Ritter und viele andere, deren Namen ich nicht kenne, reisten entlang der Straße, welche vormals Karl der Große, der heldenmütige König der Franken, nach Konstantinopel bauen ließ.“[1001]

Die ersten Kreuzzüge führten am Landweg durch das **österr. Donautal** und über den Balkan nach Kleinasien. In den Jahren 1098, 1147 und 1189 machten große Kontingente von Kreuzfahrern samt Pilgern und Tross in Nö. und Wien Station. Nach Karl Brunner habe sich während der Kreuzzüge das Wort „**Pilger**“ im Wiener Dialekt zum Schimpfwort „**Pülcher**“ (Verbrecher) gewandelt.[1002] Möglich ist, dass Straf- und Pilgerwallfahrten bei denen Verbrecher zwangsmobilisiert wurden, zu diesem Negativimage der Pilger beitrug.

Beim ersten Kreuzzug führte **Gottfried von Bouillon** sein Heer die populäre Route vom Mittelrhein nach Regensburg - „and then followed the course of the Danube via Passau, Vienna and Buda to reach the Byzantine frontier at Belgrade.“[1003] Albert von Aachen berichtet, dass Gottfried in Nö. drei Wochen lang auf die Erlaubnis des Ungarischen Königs zum **Durchmarsch** seines Landes warten musste.[1004] Später brechen die Kreuzfahrer mehr und mehr per Schiff von den italienischen Häfen Venedig, Genua, Bari und Messina aus auf.

Wenn der anonyme Autor der *Gesta Francorum* von *viam quam iamdudum Karolus Magnus (...) fecit usque Constantinopolim* berichtet, so spricht er Karl dem Großen die Erbauung alter **Römerstraßen**, der Limesstraße und der *Via Militaris* zu. Karl mag im Zuge der Awarenkriege die Reinigung und **Ausbesserung der Straßen** bis Pannonien angeordnet haben, aber er hat sie weder bauen lassen noch ist er bis Byzanz gekommen (siehe 2.1.1).

Seit dem zweiten Kreuzzug - vor allem unter Leopold V. (dritter Kreuzzug) und Leopold VI. (Kreuzzug von Damiette) war der Anteil **österr. Kreuzfahrer** nennenswert.[1005] Vom ersten Kreuzzug liegen bis auf Ida von Formbach-Ratelnberg, der Mutter Markgraf Leopolds III. kaum Nachrichten über österr. Teilnehmer vor.[1006] Für den **zweiten Kreuzzug** nahm Heinrich II. Jasomirgott 90 Mark Silber als Darlehen vom Stift Heiligenkreuz auf, um damit ein kleines Kontingent anzuführen, zu dem österr. Adelige wie die Chadolde zählten.[1007]

[1001] Heinrich HAGENMAYER, Gesta Francorum, 1. Buch, 2. Absatz. *„Fecerunt denique Galli tres partes. Vna pars Francorum in Hungariae intrauit regionem, scilicet Petrus Heremita, et dux Godefridus, et Balduinus frater eius, et Balduinus comes de Monte. Isti potentissimi milites et alii plures quos ignoro uenerunt per viam quam iamdudum Karolus Magnus mirificus rex Franciae aptari fecit usque Constantinopolim.“*

[1002] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 353.

[1003] Alvan V. MURRAY, Passage of Crusade Armies, In: Gertrud BLASCHITZ/Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 188ff. Für den Weg bis zum Bosporus haben die Heere 110 bis 130 Tagen gebraucht, wobei die Versorgung mit Lebensmittel und andere Probleme den Marsch verlangsamten.

[1004] Albert von AACHEN, Historia Hierosolym. I, Cap. 7ff.

[1005] Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 39. Karl LECHNER, Die Babenberger, S. 149.

[1006] Karl BRUNNER, Leopold der Heilige, S. 79ff.

[1007] BUB IV/1, Nr. 755. MGH DF I, Nr. 152. Vgl. Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 50ff. Thomas



Abb. 49 - Die *Gesta Francorum* berichtet über den 1. Kreuzzug.

Nach den Gesta Frederici nahmen am **zweiten Kreuzzug** 1147, der zu einem logistischen Fiasko werden sollte, Herzog Wladislaw von Böhmen, Markgraf Ottokar von Steier und Graf Bernhard von Kärnten mit ihrem Gefolge teilt.“[1008] Heinrich Jasomirgotts Bruder Otto von Freising schloss sich dem Kreuzfahrer-Tross an und hinterließ mit den *Gesta Frederici* eine wertvolle Quelle. Unter der Führung von **Konrad III.** brach man in Regensburg auf:

> *„die einen fuhren auf der Donau, die anderen marschierten zu Fuß (...). Die Menschenmassen, die er mit sich führte, waren so groß, daß die Flüsse zur Schiffahrt und die Weite der Felder zum Marsch kaum auszureichen schienen.“*[1009]

Während **Otto von Freising** die Infrastruktur an der Donau kannte, hinterließ diese beim französischen Geistlichen Odo von Deuil keinen guten Eindruck. Er berichtet von waldreichen, **sumpfartigen Landschaften** ohne Städte, die das Heer mit Lebensmitteln hätten versorgen können. Georg Scheibelreiter sieht darin einen Hinweis, „wie dünn und oasenhaft besiedelt“ die Mark damals noch war.[1010] In **Klosterneuburg**, wo die Mutter Konrads III. begraben lag, empfing Jasomirgott den Kaiser und gab ihm Geleit (siehe 2.2.3f.).

Die Misserfolge des zweiten Kreuzzugs führten in den folgenden Jahrzehnten zum Aufstieg von Nur ad-Din und **Sal ad-Din** und brachten die Kreuzfahrer-Stützpunkte in Bedrängnis. Sal ad-Din eroberte 1187 Jerusalem zurück, nachdem er die Kreuzfahrer bei der Schlacht von **Hattin** vernichtend schlug. Bei Hattin kamen hunderte Hengste und Stuten am Schlachtfeld zusammen; dies löste Turbulenzen während der Schlacht aus und machte die Tiere zusätzlich unruhig. Während das Abendland weitgehend auf **Hengste** als Streitrosse setzte und der Ritt von **Stuten** und Wallachen im Kampf als unritterlich galt, zügelten arabische Heere vorwiegend Stuten im Kampf. Sie waren pflegeleichter, gewandter und widerstandsfähiger, Hengste

---

LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte, S. 140.

[1008] Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 43, S. 211.

[1009] Ebd., Cap. 47, S. 216ff. Siehe ausführlicher hierzu „Königsitinerare östlich der Enns“ im Kapitel 2.2.3.

[1010] MGH SS 26, S. 61f. Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 198.

hatten ein imposanteres Auftreten und mehr Stoßkraft beim Zusammenprall.[1011] Als Reaktion auf den Verlust von **Jerusalem** rief der Papst einen neuerlichen Kreuzzug aus, der für die österr. Historie eine häufig rezipierte Episode nach sich zog (siehe unten).

Zwischen den großen Unternehmungen gab es **kleinere Kreuzzüge** und „normale" Pilgerfahrten. Herzog Heinrich der Löwe 1172 fuhr mit mehreren Bischöfen, Grafen, fünfhundert Rittern und rund 1.500 Mann Gefolge ins Heilige Land.[1012] Arnold von Lübeck berichtet in seiner Slawenchronik im Abschnitt *de peregrinatione Heinrici ducis* über diese **friedliche Pilgerfahrt**. Wie Konrad III. und Barbarossa schiffte sich Heinrich mit den Eliten in Regensburg ein, während der Tross eher am Landweg donauabwärts marschierte.

In Klosterneuburg und **Wien** wurde Heinrich der Löwe herzlich empfangen. Die Pilger deckten sich mit Wein, Getreide und anderen Dingen ein - *frumento et vino ceterisque necessariis* - Heinrich Jasomirgott geleitete sie bis an die ungarische Grenze, wo man in Wieselburg (Moson) rastete.[1013] In **Gran** hörte die Pilgerschaft, dass König Stephan III., der Schwiegersohn Jasomirgotts, vergiftet wurde. In diesem Machtvakuum waren die Geleitzusagen zunächst unklar, Heinrich konnte mit seinen Leuten aber weiterziehen und kenterte mit seinem Schiff in einer **Stromschnelle** bei *Brandiz*. Weiter ging es für den gesamten Tross auf dem Landweg entlang der *Via Militaris* Richtung **Byzanz**. Im *Bulgarewalt* brachen

> *„die schwer beladenen Wagen im unwegsamen und sumpfigen Gebieten oft zusammen. Sie wieder in Gang zu bringen, verzögerte die Weiterreise."*[1014]

Um die **Wagen** zu entlasten, ließ man Wein und Lebensmittel zurück. Arnold von Lübeck spricht von „riesigen Haufen Mehl, Wein, Fleisch, Fischen und sonstigen Köstlichkeiten", die am Wegrand liegen geblieben seien.[1015] Zum schwierigen Vorwärtskommen und den Entbehrungen kamen schließlich Überfälle durch serbische Banditen hinzu, wobei Samsun-Himmelsternja viele Topoi bedient sieht, die eine **beschwerliche Reise** ausmachten.[1016]

Dass diese **Topoi** einen wahren Kern hatten, lassen Quellen wie der sogenannte „Ansbert" vermuten, wenngleich Autoren fremde Berichte einmengten wie die *Historia Peregrinorum*

[1011] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 69.
[1012] Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 12.
[1013] ARNOLDI, Chronica Slavorum, In: MGH SS rer. Germ. 14, S. 13. *Inde honorifice deduxit eum in civitatem metropolitanam Wene, ubi comparatis navibus, frumento et vino ceterisque necessariis copiose onustatis, dux cum suis navale iter per divexa Danubii arripuit; servi tamen cum equis via terrestri perrexerunt.* Siehe auch: Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 105ff.
[1014] Ebd., S. 14f. und 106f. ARNOLDI, Chronica Slavorum, In: MGH SS rer. Germ. 14, S. 15. (...) *et destructi sunt equi eorum, plurimum trahentes in plaustris et carrucis copiam victualium. Cumque creberrime plaustra contererentur* etc.
[1015] Ebd. *Videres igitur immensos acervos farine purissime proiectos, vasa vinaria plurima et maxima vino plena relicta, carnium, piscium multitudinem* (...).
[1016] Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters, S. 107.

zeige.[1017] Neben den beiden genannten Quellen zählen die **Augenzeugenberichte** des Passauer Dekans Tageno und die Briefe Barbarossas, darunter jener an Herzog Leopold V., zu den wichtigsten Quellen über den **dritten Kreuzzug**. Auf die Niederlagen von 1187 reagierte Europa mit besagtem Kreuzzug, den Kaiser Friedrich Barbarossa, Richard Löwenherz und Philipp II. von Frankreich anführten. Anschaulich schildert der „Ansbert" die *Historia de expeditione Friderici imperatoris*. Barbarossa hatte aus den **Logistikfehlern** seines Vaters gelernt und bereitete den Kreuzzug bis ins Detail vor, bevor er die Schiffe bestieg:

> *„Am 11. Mai brach der Kaiser mit dem Heer der Kreuzfahrer Christi von Regensburg auf und fuhr mit dem Schiff donauabwärts bis Wien, während der größte Teil des Heeres ihm auf dem Landweg bis dorthin vorausmarschierte. Auf dieser Fahrt ließ er das Dorf Mauthausen an der Donau zu Recht niederbrennen, weil dessen Bürger von durchreisenden Pilgern Christi (...) ungebührlichen Wegezoll gefordert hatten."*[1018]

Hatten die Zöllner von **Mauthausen** den Sonderstatus der Pilger nicht hinnehmen wollen und verlangten Wegezoll, den die Kreuzfahrer ablehnten? Trotz dieser Verwüstung ritt Herzog Leopold V. Barbarossa mit großem Gefolge entgegen und bereitete ihm einen herzlichen **Empfang in Wien**.[1019] Am Vierfeld bei Pressburg sammelte sich das Heer und feierte am 28. Mai gemeinsam Pfingsten. Otto von Freising kannte das Vierfeld oder Brachfeld (*vacans campus*) als günstigen Platz „für eine großes Heerlager", wie Bühler betont. Hier erließ Barbarossa eine **Lagerordnung**, sortierte 500 von ihm für untauglich befundene Pilger aus und bereitete die komplexe Versorgung seiner 12.000 bis 15.000 Männer am Balkan durch Boten und Gesandtschaften vor.[1020] In Ungarn schenkte die Königin Barbarossa ein prunkvolles **Doppelzelt** und Bela lieferte dem Kreuzfahrerheer *naves et plaustras:*

> *„Schiffe und Wagen voll beladen mit Brot, Wein und Gerste als Pferdefutter sowie Ochsen und Schafe, die für viele Tage reichten, und drei Kamele*. "[1021]

Der ungarische König versorgte die Pilger zudem mit großen Mengen **Mehl** und **Hafer** aus

---

[1017] Anton CHROUST, Tageno, Ansbert und die Historia Peregrinorum, S. 48ff. und S. 81ff.
[1018] ANSBERT, *Historia de expeditione Friderici imperatoris*, In: MGH SS rer. Germ. NS 5, S. 17. Zitiert nach Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 78. Historia peregrinorum, In: MGH SS rer. Germ. NS 5, S. 130. Cronica Reinhardsbrunnensis, In: MGH SS 30/1, S. 543 „(...) *in finibus Austrie castra metatus est."* Zum Niederbrennen Mauthausens siehe Willibald KATZINGER, Markt und Maut Mauthausen.
[1019] BUB IV/1, Nr. 890 und 891. Die Ankunft in Wien wird auf den 18. Mai datiert. Ferdinand OPLL, Das Ititinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 99. Siehe oben CSENDES, Willehalm.
[1020] Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 19ff. und 156. Otto von FREISING/RAHEWIN, Gesta Frederici I, Cap. 34, S. 196f.
[1021] Zitiert nach Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 82. Laut *Chronica regia Coloniensis* reichten drei Lastwagen nicht, um das Luxuszelt angemessen zu transportieren. MGH SS rer Germ. 18, S. 144.

seinen Lagerhäusern und stellte **Geleitbriefe** aus. Kritisch äußert sich der „Ansbert" über die ungarischen Wechselkurse und die Überfahrt der Drau, bei der mehrere Leute mitsamt ihren Pferden ertranken. Die **Drau** bereitete bereits beim zweiten Kreuzzug Probleme. Die **Save**-querung verlief bei beiden Fahrten günstiger und man erreichte nach fünf Wochen die byzantinische Burg Branicevo, wo Proviant wie Gepäck auf **hunderte Wagen** umgeladen wurden. Für die rund 700 km von Pressburg bis Kostolac/Donau brauchte man 35 Tagen (28. Mai bis 2. Juli), was einer durchschnittlichen Tagesleistung von 20 km entspricht.[1022]
Der Gouverneur von **Branicevo** habe den Kaiser freundlich empfangen, dann aber das ganze Heer vom üblichen Weg auf steinige und unzugängliche Pfade geführt und diese blockieren lassen. Ungarische Kreuzfahrer und Pilger hätten die Strecke gekannt und seien dem Heer vorangegangen und „machten den Weg in mühevoller Arbeit frei." Wie 1098 beim ersten Kreuzzug, 1147 unter Konrad III. und 1172 bei Heinrichs Pilgerfahrt zog der mächtige Tross Friedrich Barbarossas auf den alten **Römerstraßen** über die Balkanhalbinsel, die lange Zeit die einzigen Landverbindungen zwischen Orient und Okkzident bildeten.[1023]
Der Abschnitt südöstlich von Belgrad bis Thrakien wird in den Quellen als **schwierigste Passage** des Landwegs geschildert, wo neben *viae difficultatis*, Hinterhalte und Überfälle, unzuverlässige Ansprechpartner und erste Proviantmängel den Zug erschwerten.

> *„Am meisten litt in diesem Wald das gesamte Pilgerheer, wenn täglich unsere Futterknechte scharenweise abgeschlachtet wurden, immer wieder Räubertrupps aus den griechischen Verbänden ausbrachen, unsere Pferde stahlen und die Wagen plünderten, die ohne militärischen Schutz waren. Zudem waren die Wege außerordentlich schwierig, und bei den Fußtruppen war die Zahl der Todesopfer beständig hoch, (...).*"[1024]

In **Nis** erhielt das Heer **Lebensmittel** und Geschenke des Großzupans; der Kaiser ließ vier Tage rasten und teilte den Zug in fünf Marschkolonnen, um die Schluchten (*clausae*) zwischen Nis und Dragoman samt **Wegsperren** und Überfällen zu meistern.[1025] Der Ansbert spricht von „gefällten Bäumen und einer unglaublichen Masse an Felsbrocken," die die Talwege blockierten. Hinzu kamen Befestigungsanlagen und Wortbrüche der Byzantiner.
Der Ortsname **Dragoman** leitet sich vom arab. *tarğumān* ab und weist auf Übersetzer hin, die Händler und Pilger auf den Fahrten nach Byzanz und in den Nahen Osten anwarben; auch die

[1022] Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 83 und S. 158.
[1023] Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 100f. Konstantin JERECEK, Heerstraße zwischen Belgrad und Constantinopel, S. 82f. Eine Weiterfahrt auf der Donau dürfte aufgrund fehlender Straßen sowie wegen der Schiffe selbst und der mangelnden natischen Erfahrung keine Option gewesen sein.
[1024] Zitiert nach Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 84.
[1025] Ebd. S. 89ff. Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S. 101.

Kreuzfahrer werden sich dieser **Dolmetscher** bedient haben. Vom Pilger Arnold von Harff wissen wir, dass er sich in Venedig einen „Trutschelman" als Sprachführer nahm.[1026]

Im November 1189 schrieb Barbarossa einen Brief an Herzog Leopold V. in dem er von den Ereignissen im **Bulgarenwald** berichtet und eine Nachricht für den Papst beifügt. Barbarossa schilderte die Engstellen als *difficilem (...) transitum* und kam auf die Versorgung des Heeres mit *panis et vini et novorum fructorum* zu sprechen.[1027] Rechnet man den **Tagesbedarf** eines Kreuzfahrers mit 1 kg Brot, 300g Fleisch und einem halben Liter Wein hoch,[1028] so ergibt sich für 15.000 Mann ein Bedarf von 15.000 kg Brot, 4.500 kg Fleisch und 7.500 Liter Wein pro Tag! Allein vom Aufbruch bei Pressburg Anfang Juni bis zum Winterlager in Edirne Ende Oktober hätte das Heer 2.250 Tonnen Brot, 675 Tonnen Fleisch und 1.125 Tonnen Wein benötigt, von der **Versorgung** der Tiere ganz zu schweigen. Man kann sich ausmalen, was es für einen Landstrich bedeutete, ein derart großes Heer zu beherbergen und wie es diesem Heer erging, als es Sofia und Plovdiv leer vorfand, denn weder auf **Märkten** noch bei lokalen Machthabern konnten die Kreuzfahrer hier ihre Speicher auffüllen.[1029]

Neben diesen Rückschlägen verlangsamten die armen Pilger (*pauperes*), der Transport von Lebensmitteln und Kriegsausstattung, aber auch die **Kreuzzugskassa** selbst den Vormarsch. Bühler schätzt den Bedarf der Kreuzfahrer auf mindestens 45.000 Mark Silber, was über zehn Tonnen Gewicht entspräche, das „im Tross des Heeres mitgeführt wurde."[1030] Barbarossa hatte aus den logistischen Fehlern seines Vaters gelernt und den Kreuzzug „generalstabsmäßig" vorbereitet. Dennoch musste er sich auf seine **Verhandlungspartner**, die Natur, das Wetter und die jeweiligen lokalen Situationen notgedrungen einlassen. In Kleinasien kam im Sommer 1190 neben Überfällen noch Wasserknappheit und Erschöpfung hinzu, bevor der Kaiser am 10. Juni in den kalten Fluten des Saleph ertrank (siehe 2.2.2).[1031]

Als **Leopold V.** im Sommer 1190 von Venedig aus zum Kreuzzug aufbrach, wusste er noch nichts vom Tod Friedrich Barbarossas. Das „nicht gerade stattliche Aufgebot" des Herzogs umfasste einen Grafen, einen Freien, acht Ministeriale und deren Gefolge, von denen einige nach den **Strapazen der Reise** als Rest der „ausgebluteten deutschen Kreuzfahrer" an der

[1026] Helmut BRALL-TUCHEL/Folker REICHERT (Hrsg.), Pilgertagebuch, S. 86. „Trutschelman" ist eine Verballhornung von *tarğumān* und *Dragoman*. Siehe auch: http://de.wikipedia.org/wiki/Dragoman (05.05.2017). Truscheln steht auch für heimliches Reden, wie es der Trutschelmann tat, da man nicht alles verstand.
[1027] Magnus von REICHERSBERG, Chronicon, In: MGH SS 17, S. 509f. Babarossa bezeichnet den Babenberger als *amico suo Luipaldo illustri duci Austriae*.
[1028] Elena KOYTCHEVA, Logistics of the early Chrusades, In: Gertrud BLASCHITZ/Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 217.
[1029] Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 92ff.
[1030] Ebd., S. 21f.
[1031] Ebd. S. 16ff. und S. 144ff. Ferdinand OPLL, Das Ititinerar Kaiser Friedrich Barbarossas, S.104ff.

Eroberung Akkons beteiligt waren.[1032] Für Leopold V. war es nach seiner Pilgerfahrt von 1182 die **zweite Jerusalemreise**, die erste legte er am Hinweg zu Lande zurück, während er sich für die Rückfahrt einschiffte. Anscheinend haben ihn die Nachrichten Barbarossas von den Problemen am Balkan und seine persönlichen Erfahrungen dazu gebracht, bei der zweiten Fahrt den **Schiffsweg** einzuschlagen. Mit dabei könnte der österreichische Kleriker Ansbert gewesen sein, auf den zumindest Teile der *Historia de expeditione Frederici* zurückgehen dürften. Insgesamt bleiben die Überlieferungsgeschichte und die Urheberschaft(en) des „Ansbert" undurchsichtig. Chroust sieht den Bericht über den **Barbarossa-Zug** von einem der Kanzlei nahe stehenden Augenzeugen dokumentiert, der quasi „im Sattel geschrieben und mit Boten in die **Heimat** geschickt wurde," was laut Bühler schwer beweisbar sei.[1033]

Fest steht, dass ein älterer Kern auf einen **Augenzeugen** zurückgeht und um 1197 erweitert wurde, wobei auffällt, dass „Herzog Leopold V. von Österreich und seine Rolle im Kreuzzug in den Vordergrund" rückten und eine Urheberschaft im Umfeld des Klosters Heiligenkreuz möglich scheint.[1034] Neben die „österreichlastigen" Fortführungen des Ansbert tritt die „englische Quellen-Perspektive", die Richard Löwenherz verherrlicht, wie die **Kreuzzugschronik** *Itinerarium peregrinorum*.[1035] Löwenherz brach gemeinsam mit dem franz. König Philipp auf und führte ein großes Heer über das **Meer** ins Heilige Land. Mit dabei war der normannische Spielmann Ambroise, dessen Chronik zur Vorlage des *Itinerarium Peregrinorum* wurde.[1036] Ambroise dürfte die Inspirationsquelle für die Sagenfigur „Blondel" sein, jenem Minnesänger, der auf der Suche nach Löwenherz von Burg zu Burg reiste.

Als sich in **Akkon** Richard Löwenherz und der französische König die Beute teilten und Leopold V. leer ausging, trat er voller Missmut die Heimreise an. Leopold V. ist einer der wenigen Kreuzfahrer, der zweimal die Hin- und Rückreise lebend überstand. Außer ihm dürften bis auf Graf Siegfried und ein paar Mann alle seiner Leute gefallen sein.[1037] Allein die **Pilgerreisen Leopolds V.** 1182 und 1190 ergeben eine Distanz von gut 15.000 km; addiert man die Strecken von Reichstagen, Italienzügen und andere Fahrten sowie die Verhandlungszüge zur späteren Causa Löwenherz hinzu, so dürfte Leopold V. gemeinsam mit seinem Sohn Leopold VI. der am weitesten gereiste Babenberger sein (siehe 2.1.4).

Eine Genugtuung war für Leopold V. die **Gefangennahme** von Löwenherz, der nach einem

[1032] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 156. Zuvor waren Kreuzfahrer aus Ö., Kärnten und der Steiermark wohl dem Haupttross unter Barbarossa gefolgt. Ilse SCHÖNDORFER, Kreuzzugsbewegung, S. 61.
[1033] Arnold BÜHLER, Kreuzzug Friedrich Barbarossas, S. 48f. Vgl. Anton CHROUST, Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrich I, S. XXVIff.
[1034] Ebd. S. 50f.
[1035] Hannes MÖHRING, Itinerarium peregrinorum, In: Lex. MA V, Sp. 775.
[1036] Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, S. 69. Hans Eberhard MAYER, Itinerarium peregrinorum.
[1037] ANSBERT, *Historia de expeditione Friderici imperatoris*, In: MGH SS rer. Germ. NS 5, S. 98.

Schiffbruch seine Heimreise am Landweg fortsetzte und bei Wien in Haft fiel (Abb. 43).[1038] Die Gefangennahme des unter päpstlichem **Schutz** stehenden englischen Kreuzfahrers brachte Leopold V. die Exkommunikation durch den Papst ein, die er erst am Totenbett durch die Zusage zu einer weiteren Jerusalemfahrt abstreifen konnte. Ein **Reitunfall** auf eisigem Untergrund hatte im winterlichen Graz für Leopold V. verheerende Folgen; nach einer Beinamputation starb der Herzog wenige Tage später am 31. Dezember 1194.[1039]

Zu diesem Zeitpunkt ist Richard Löwenherz schon frei. An den Verhandlungen zur Freilassung war der Passauer Bischof **Wolfger von Erla** federführend beteiligt (siehe 2.2.4). Wolfger stand den Babenbergern nahe und nannte in seinen **Reiserechnungen** erstmals den Wiener Pfennig.[1040] Gemeinsam mit dem jungen Herzog Friedrich I., der das Gelübde seines Vaters einlöste, schloss sich Wolfger 1197/98 dem Kreuzzug Heinrichs VI. an:

> *„Expeditio tertia Ierosolimam (...) Eodem anno Wolfkerus Pataviensis episcopus et dux Austrie (...) et alii plures Ierosolimam profecti sunt.“*[1041]

Der Kreuzzug von 1197/98 wird auch als **Deutscher Kreuzzug** bezeichnet. Barbarossas Sohn Heinrich VI. führte ein großes Heer an, mit dem er das Werk seines Vaters fortsetzen wollte. Neben den Erzbischöfen von Bremen und Mainz waren neun Bischöfe, fünf Herzöge und hunderte Adelige beteiligt, so auch die Äbte von Admont, Melk und Kremsmünster. Johnson schätzt die Truppen auf 6.000 Kämpfer, darunter rund 1.500 Ritter, die teilweise schon am Weg nach Jerusalem waren, als **Heinrich VI.** mit nur 32 Jahren in Messina starb.[1042]

Viele brachen daraufhin die Kreuzfahrt ab. Wolfger und Friedrich I. setzten die im Chaos **versinkende Fahrt** fort, um das Gelübte des Herzogs einzulösen, über das Enikel reimte: *ich well ouch varen über mer, / und wil dâ mêren gotes her. / mîn vater het die vart gelobt* (siehe 4.2.3).[1043] Der Papst verlangte, solange das Kreuz Christi zu nehmen wie Löwenherz in Haft saß.[1044] Auf dem **Rückweg** - *in reversione itineris Ierosolimitani* - erkrankte Friedrich I. und verstarb. Gemäß der Sitte jener Zeit kochte man das Fleisch des Verstorbenen aus und überstellte die Gebeine unter dem **Geleit** Bischof Wolfgers nach Heiligenkreuz (Abb. 50).[1045]

[1038] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 250ff. Für Leopold V. ging es um 70.000 Mark Silber, die bekanntlich in die Stadtbefestigungen und Infrastruktur investiert wurden.
[1039] Ebd. BUB IV/1, Nr. 927.
[1040] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 80f.
[1041] Cont. Claustroneob. zu 1197, In: MGH SS 9, S. 620.
[1042] Edgar N. JOHNSON, Barbarossa and Henry VI, In: Robert L. WOLFF/Harry W. HAZARD (Hrsg.), The later Crusades, S. 120. Siehe auch: http://de.wikipedia.org/wiki/Kreuzzug_Heinrichs_VI. (31.03.2017).
[1043] Jansen ENIKEL, Fürstenbuch, In: MGH Dt. Chron. 3, V. 1548ff.
[1044] BUB IV/1, Nr. 927. Ilse SCHÖNHOFER, Kreuzzugsbewegung, S. 109f.
[1045] Ebd. S. 111. BUB I, Nr. 136. *Wolfgero venerabilo pataviensi episcopo (...).*



Abb. 50 - Wolfger von Passau geleitet die Gebeine Friedrichs I. heim.

Jahre nach dem Tod seines Bruders nahm **Leopold VI.** *cum pluribus nobilibus terre sue in Niwenburch signo sanctecrucis insignitur.*[1046] Unter Leopold VI. erlebte das babenbergische Ö. eine politische und kulturelle Blüte, andererseits ließ er im Herzogtum **Ketzer** *sieden unde brâten* wie Thomas von Zerklaere im Welschen Gast berichtet (V. 12690*)*. Leopold VI. beteiligt sich an **zwei Kreuzzügen**: 1212 fuhr er gegen Albigenser und Katharer in Südfrankreich, 1218/19 folgte er einem Kreuzzug bis Damiette in Ägypten (siehe 2.1.4).

Im Jahr 1212 kam es zum so genannten „**Kinderkreuzzug**“ (*peregrinatio puerorum*), der ärmere und jüngere Schichten auf die Straßen trieb und sich in Italien zu verlaufen begann.[1047] Im Spätmittelalter häuften sich „**impulsive Massenwallfahrten**“ und das „Laufen des Volkes“, wozu die Geißlerzüge beitrugen. Schmugge spricht von „impulsiver, spontaner Massenmigration,“ deren Motive sich schon den Zeitgenossen kaum erschlossen.[1048] Die Sage des **Rattenfängers** von Hameln dürfte nicht auf den Kinderkreuzzug, sondern auf die Ostkolonisation Bezug nehmen, wie Udolph anhand onomastischer Analysen herausfand.[1049] Die Korneuburger Rattenfängersage geht hingegen auf die Mäuse- und Rattenplagen in der **Kornspeicherstadt** an der Donau zurück, die man um die Hameln-Sage anreicherte.

Die intensive Phase der Kreuzzüge dauerte von 1095 bis 1291, als mit Akkon eine der letzten Bastionen der Kreuzfahrer in der **Levante** fiel. Mit diesem Ereignis befasst sich Ottokars „Buch von Akkon“ in der Österr. Reimchronik ausgiebig.[1050] Während Österreich wieder einmal mit Ungarn rang, habe der Sultan *anhalp dem mer / mit kreftigem her* **Akkon**

[1046] Cont. Claust. II zu 1208, In: MGH SS 9, S. 621.
[1047] Jonathan RILEY-SMITH, Kreuzzüge, S. 62 und 83. Auch Teile des ersten Kreuzzuges sowie der Volkskreuzzug von 1309 oder die Schäferkreuzzuge von 1251 und 1320 fallen unter diese "Armenfahrten".
[1048] Ludwig SCHMUGGE, Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 277.
[1049] Jürgen UDOLPH, Rattenfängersage, In: NdsJb 69 (1997), S. 125-183. Siedler nehmen die Ortsnamen ihrer alten Heimat mit und benennen neue Ortsgründungen mit vertrauten Namen. Nach UDOLPH haben die Siedler aus Hameln in brandenburgischen Ortsnamen ihre Spuren hinterlassen z.b. in Hammelspring.
[1050] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: DIES./Kornelia HOLZER-TOBISCH/Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 67ff. Vgl. Bettina HATHEYER, Das Buch Akkon.

besetzt.[1051] Mehr als 9.000 Verse widmet Ottokar aus der Gaal, der in seiner Reimchronik vielfach **Verkehrsaspekte** anspricht, der letzten Phase der Kreuzzüge (siehe 4.2.5).

Unter dem Strich bleiben die Kreuzzüge ein aufwendiges, mühsames und gefährliches Unterfangen, das mehr als **eine Million Menschen** mobilisieren konnte; viele von ihnen kehrten nicht mehr lebend zurück. Die Kreuzzugsidee verband die Pilgerfahrt mit einer kriegerischen **Wallfahrt** und wurde von höchsten Kirchenkreisen aktiv propagiert.[1052] Für viele Kreuzfahrer spielte neben der Religion Neugierde, Aussicht auf Beute und die Chance auf ein neues Leben fern der Heimat eine Rolle. Bosl sieht das Pilgerwesen als „**Reisesehnsucht** in einem religiösen Gewand"; die „Attraktion des pilgernden Unterwegsseins" liegt nach Schmugge darin, sich der sozialen Kontrolle und der **gewohnten Umwelt** weitgehend zu entziehen.[1053]

Wie naiv die Vorstellungen mitunter waren, zeigen die Wallfahrer, die spontan und ohne ausreichende **Versorgung** ihre Heimat verließen und erwarteten, aufgrund ihres heiligen Tuns unterwegs Unterstützung und Verpflegung auf ihrem Pilgerweg zu Ehren Christi zu erhalten.[1054] Der **strapaziöse Landweg** mit seinen schlechten Wegen, Überfällen und unzuverlässigen Partnern am Balkan und in Kleinasien ließ bei gleichzeitigem Aufstieg der südeuropäischen Hafenstädte die Kreuzfahrer zusehends auf Schiffe umsatteln.



Abb. 51 – Idealisierte Darstellungen des See- und Landwegs nach Jerusalem (15. Jh.)

Nahmen die Kreuzfahrer der ersten drei großen Züge vorwiegend den Landweg und querten dabei das **österr. Donautal**, so galt es unterwegs eine Routine im täglichen Auf- und Abbau der Zeltstadt zu entwickeln und zu lernen, mit Rückschlägen umgehen.[1055] Die Gewaltmärsche zu Lande wurden durch Reisestrapazen, **mühsame Logistik**, unzuverlässige Partner,

[1051] Österr. Reimchronik, In: MGH, Dt. Chron. 5/1, V. 44585ff.
[1052] Thomas BILLER, Crac des Chevaliers, S. 15. Ilse SCHÖNHOFER, Kreuzzugsbewegung, S. 1ff.
[1053] Luwig SCHMUGGE, Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 283. Vgl. Karl BOSL, Gesellschaft im Aufbruch.
[1054] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 353.
[1055] Einen lebendigen Eindruck einer Zeltstadt liefert Otto von FREISING, Gesta Frederici I, Cap. 48, S. 218ff. Die Überschwemmung des Lagers bei Chörobacchi brachte den Kreuzfahrern große Verluste „an Sachen und für einen so langen Weg notwendigen Geräten"; Cap. 65, S. 266f. spricht von der „Mühsal unserer Heerfahrt".

Hinterhalte und Wasserknappheit in Kleinasien geprägt. Um 1200 lassen sich zwei Entwicklungen festmachen: Einerseits steuerten die Kreuzfahrer immer stärker die **Seehäfen** an und gaben der **Meerfahrt** den Vorzug, andererseits ging nach dem Fall von Jerusalem (und später Akkons) der Pilgerverkehr ins Hl. Land allgemein zurück. An seine Stelle traten Jakobsweg, Romfahrt und regionale **Wallfahrtsdestinationen**, die nun Aufschwünge erfuhren.

> *„Im christlichen Mittelalter kamen eine Vielzahl von geistlichen Zentren als Gnadenorte in Frage. Rom, Santiago, aber auch Aachen, Trier, Köln, Canterbury (...). Zahlreiche Wallfahrten von bloß regionaler Bedeutung kamen hinzu. Sie alle überstrahlte die Pilgerfahrt ins Heilige Land (...).“*[1056]

Ab dem 13. Jh. ist meist **Venedig** Ausgangspunkt für eine Jerusalemfahrt. Die Schätzungen der Pilgerzahlen schwanken für das 14. und 15. Jh. zwischen 100 bis 600 Wallern pro Jahr – die gefährliche Fahrt ins **Heilige Land** lockte also keine Massen mehr an. In seinem Kreuzlied schildert der Tannhäuser die Unannehmlichkeiten einer langen Seefahrt. Bei Kreta geriet er in **Seenot** und beklagt zudem die miese Verpflegung an Bord:

> *Mich sluogen sturnwinde / vil nâch zeinem steine / in einer naht geswinde-*
> *mîn fröide diu was kleine. / Die ruoder mir zerbrâchen- (...).*
> *Mîn wasser das ist trüebe, / mîn piscot der ist herte,*
> *mîn fleisch ist mir versalzen, / mir schimelget mîn wîn.*[1057]

Aufgrund solcher Qualen gaben viele Pilger den regionalen Wallfahrten den Vorzug. Wichtige **Wallfahrtsorten in Niederösterreich** sind: Maria Taferl, Oberleis, der Mariahilfberg bei Gutenstein, Hafnerberg, Klein-Mariazell, Heiligenkreuz, Göttweig, Klosterneuburg, Maria Dreieichen, Maria Roggendorf bei Wullersdorf, Maria Schutz in Schottwien und der Sonntagberg bei Amstetten. Viele dieser Orte gehen auf **alte Kultplätze** zurück, die aufgrund von heiligen Quellen, Bäumen, Steinen oder Bergen aufgesucht wurden.
Straßengel und Mariazell (beide Stmk.) gehen auf die Mitte des 12. Jh. zurück und gelten als älteste Marienorte in Ö. Der Marienkult war die dominanteste Ausrichtung der österr. Wallfahrtskultur, schließlich wuchs die *Magna Mater Austriae* in **Mariazell** zum bedeutendste Marienheiligtum des Landes heran und erlangte überregionales Interesse. Zur Entwicklung von Wallfahrten und **Pilgerwesen** im ausgehenden Mittelalter siehe Kapitel 3.4.

[1056] Volker REICHERT, Erfahrung der Welt, S. 137.
[1057] TANNHÄUSER, Kreuzlied, V. 3f. Siehe auch: Helmut BIRKHAN, Die literarische Situation, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.) Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 162.

„Unter diesen Betrachtungen kam er an eine Stelle, wo sich der Weg in vier teilte und ihm fielen die Kreuzwege ins Gedächtnis, an denen die irrenden Ritter stillhielten, um zu überlegen, welche Straße sie nehmen sollten."

(Cervantes)

3. SCHNITTPUNKTE UND WANDEL

3.1 ALTSTRASSEN, SCHIFFE UND VERKEHR

„Vor allem aber ist die Straßenforschung heranzuziehen, denn sie bietet uns einen lebendigen Einblick in einen vergangenen Alltag. Sind doch die Straßen die deutlichsten Spuren der wirtschaftlichen, politischen und endlich auch der sozialen Verhältnisse mittelalterlichen Gemeinschaftslebens."[1]

Nachdem in den voran gegangenen Hauptkapiteln der Naturraum (1.1), die Römerstraßen (1.2) und das Unterwegssein im Mittelalter (2.ff.) im Fokus standen, möchte ich mich den **Altstraßen** des Landes, den **Transportfahrzeugen** zu Wasser und zu Land sowie generellen Verkehrsentwicklungen zuwenden. Anschließend gilt es, „Brücken - Fähren - Furten" (3.1.1 bzw. Karte 4), die omnipräsenten „Pferde als Zug- und Reittiere" (3.1.2) sowie Formen der Unterbringung in „Gastlichkeit - Hospiz - Unterkunft" (3.1.3) zu betrachten, bevor die „Mobilität im Lichte der Rechtsquellen" (3.2) und „Spätmittelalterliche Ausblicke" (3.3) Kontinuitäten und Umbrüche der **Fortbewegung** aufzeigen und das Hauptkapitel Schnittpunkte und Wandel abschließen.

Was lässt sich über die Altstraßen im Untersuchungsgebiet sagen? Wie waren sie beschaffen? Welche Bodenbeläge sind archäologisch fassbar? Wie stand es um die Landstraßen und Feldwege des Landes? Gab es eine Art Verkehrspolitik? Und wenn ja, wie sah diese aus?

In seinem Aufsatz „Die **Entdeckung der Straße** im 12. Jahrundert" schreibt Thomas Szabo, dass die Straßen seit dem 9. Jh. in den Quellen verblassen und nur marginale Funktionen etwa bei Grenzangaben einnehmen.[2] Diese Einschätzung bestätigt sich in den Quellen zum nö. Raum, wo es ebenfalls **topographische Angaben** und Grenzverläufe sind, mittels derer die Wege und Straßen des Frühmittelalters rudimentär fassbar werden (siehe 2.1.2), bevor in den Jahrzehnten vor und nach 1200 aktivere **Verkehrsakzente** durch die Babenberger gesetzt wurden.

---

[1] Peter CSENDES, Die Straßen Niederösterreichs, S. 300.

[2] Thomas SZABO, Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, In: Società, istituzioni, spiritualità, S. 913ff. Zur Kapitulargesetzgebung der Karolinger siehe die Rechtsquellen in Kapitel 3.2.1.

Thomas Szabo sieht den Grund für die zwischenzeitliche Implosion des **Verkehrswesens** im „Niedergang der aus der Antike übernommenen Staatlichkeit," deren Reste die Karolinger kurz wiederbelebten. Danach habe die **öffentliche Gewalt** die Straßen aus ihrem Visier verloren."[3] Von einer „mittelalterlichen Verkehrspolitik" könne man erst ab dem 13. Jh. sprechen, wo die Quellen reicher fließen und nicht nur auf Gegebenheiten und **Probleme des Verkehrs** eingehen, sondern auch Veränderungen und Lösungsorientierung ins Blickfeld rücken.[4] Szabo weist auf eine „Revolution der Straßen" (*Rivoluzione stradale*) in Norditalien hin, wo die Gemeinden im 12. Jh. an die antike Tradition des gemeinsamen **Straßen**- und **Brückenbaues** anknüpften und die Instandsetzung der Verkehrswege gemeinsam angingen. Insgesamt kam vieles Moderne jener Zeit aus **Oberitalien**, dem Römerland südlich der Alpen, so die Renaissance der Straßen, eine aktive Verkehrspolitik oder die Selbstbestimmung der städtischen Kommunen.[5]
Im Herzogtum Ö. lassen sich unter Leopold V. und Leopold VI. Maßnahmen einer aktiveren **Verkehrspolitik** erkennen. Hierzu zähle ich den Ausbau der südlichen Ausfallsstraße vor dem Kärntnertor in Wien, die Gründung von Laa/Thaya und Wr. Neustadt samt Erneuerung von Teilabschnitten der Venediger und der Semmering Straße, den Erwerb des italienischen Maut- und Hafenortes Pordenone, den Ankauf von Linz und weiterer Stützpunkte in Oö. und Nö., den Bau einer Steinbrücke über die Save, die **Förderung des Handels** durch Stadtprivilegien, Regelungen für Ein-, Aus- und Durchfuhrzölle, Mautbefreiungen und dergleichen mehr.

Standardwerke der **Altstraßenforschung** legten Dietrich Denecke und Hans-Christian Schneider vor; in den letzten Jahren wuchs zudem die Literatur zu Teilaspekten der mittelalterlichen Mobilitäts- und Reisekultur sukzessive an, deren Wegweiser verschiedentlich in diese Untersuchung eingeflossen sind und Spuren in einzelnen Unterkapiteln hinterlassen haben.[6]
Für den nö. Raum gilt in punkto **Altstraßen** die umfassende Untersuchung von Peter Csendes über die früh- und hochmittelalterlichen Straßen nach wie vor als wichtigster Grundstein.[7] Neben der **Archäologie** flossen dabei Katastralmappen, Landesaufnahmen, Flurnamen, Münzfunde und Schriftquellen neben naturräumlichen Faktoren in die Betrachungen ein. Bei der Fertigstellung seiner Arbeit, die als gedruckte Dissertation 1969 erschien, betonte Csendes, dass nur weitere **Forschung** und archäologische Befunde eine Sicherung bzw. Weiterentwicklung bringen könne.

[3] Ebd.
[4] Thomas SZABO, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, In: Werner RÖSNER u.a. (Hrsg.), Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter, S. 125.
[5] Nach einem freundlichen Hinweis meiner Betreuerin Adelheid KRAH.
[6] Dietrich DENECKE, Straßen und Wege. Hans-Christian SCHNEIDER, Altstraßenforschung. Benedikt KNOCHE (Hrsg.), Wege als Ziel (2002) u.a. mit Texten von Dietrich DENECKE und Rainer AURIG, Altstraßenforschung in Sachsen. Wichtige Meilensteine waren Thomas SZABO (Hrsg.) Die Welt der europäischen Straßen (2009) sowie Thomas KÜHTREIBER u.a., Die Vielschichtigkeit der Straße (2012) um nur einige zu nennen.
[7] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs. DERS. Aufenthaltsorte, DERS. Infrastruktur, In: NÖLA 16 (2014).

Sieht man von der Luftbild-Archäologie und einzelnen Grabungen ab, hat sich im Bereich der Erforschung alter **Wegetrassen** in Nö. in den letzten 50 Jahren nicht allzuviel getan.

Gerade bei größeren Arbeitsgebieten und der Erfassung überregionaler Straßennetze komme es fast zwangsläufig zu „unkritischen Verknüpfungen von Daten aus unterschiedlichen Zugängen," wie Julia Klammer betont.[8] Wie komplex **Altweg-Trassierungen** sind, illustrieren drei Beispiele. Im Bereich der Oberleiser Berge hat Helmut Windl anhand von Flurbild, Grabung und Begehung einen anderen Altweg als Peter Csendes ausgemacht, der in Ost-West Richtung die neolithische Befestigung von Asparn kreuzte und zum Leiserberg führte.[9]

Den Verlauf der Waldviertler Altwege **Polan-** und **Böhmsteig** diskutiert die Forschung seit Jahrzehnten, wobei neben Peter Csendes und Volker Reichert zuletzt Max Weltin, Thomas Kühtreiber und Erwin Kupfer unterschiedliche Trassenverläufe vorschlugen (mehr dazu im Kapitel zur Raumrezeption in den Quellen, siehe 2.1.2).[10] Schließlich sei die Diplomarbeit von Julia Klammer angeführt, die mittels Geländemodellen und Katasterabgleichen die „**Altwegestrukturen** im Hinterland von Mautern/Favianis" untersucht und aufgezeigt hat, wie diffizil neben der Trassierung die chronologische Zuordnung einzelner Altwege ist.[11]

Neben jenem im Dunkelsteiner Wald sind Römerstraßen u.a. bei Tulln, im Wiener Becken und bei Carnuntum erhalten, wo dank **Luftbildarchäologie** einige Wegläufe gut abgebildet werden konnten (Abb. 52). An neueren mittelalterlichen **Straßenfunden** sind die alte Pflasterung auf der Freyung in Wien, der Schotterbelag am Hauptplatz in Tulln, ein Abschnitt der „Venedigerstraße" bei Möllersdorf oder die **Karrenwegebündel** bei Bruck an der Leitha zu erwähnen; letztere sind nicht genau datierbar, wurden im Mittelalter jedoch begangen bzw. ergänzt.[12] Im November 2016 konnten mittels Laserscan-Technik mehrere hoch- und spätmittelalterliche **Dorfstraßen** in den Wüstungen Krales, Partz und Unter-Abtsdorf im Hollabrunner Raum lokalisiert werden; derzeit forschen Heinz Bider und Gerald Hasenhündl vor Ort (siehe 2.1.3).

Die Luftaufnahmen von Carnuntum und dem Leithagebirge zeigen Kontinutiät und Wandel zugleich. Die römische **Straßengabelung** dürfte aus dem 2. Jh. stammen und wurde über Jahrhunderte begangen, während sich das Hohlwegbündel bei Mannersdorf nicht datieren lässt. Anzunehmen ist, dass man diese **Hohlwege** über längere Zeit alternierend benutzte.

---

[8] Julia KLAMMER, Altwegestrukturen, S. 4f. Vgl. zuletzt Hans BAUER, Die Römischen Fernstraßen zw. Iller und Salzach oder Frauke GRÄNITZ in ihrer Dissertation „Landverkehrswege" 2007.

[9] Helmut WINDL, Ein Fundplatz überregionaler Bedeutung. Dieser Altweg trägt passender Weise den Namen „Totenweg". Vgl. Peter CSENDES, Die Straßen Niederösterreichs, S. 159f.

[10] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 206ff. Folker REICHERT, Polansteig und Böhmsteig, In: JbLkNö NF 43 (1977), S. 64-80. Max WELTIN, Komm. zu Urkunde Nr. 5, In: DERS. u.a., NÖ UB Vorausband, S. 24f. Thomas KÜHTREIBER, Studien zur Baugeschichte, In: JbLkNö NF 69-71 (2003-2005), S. 309-386. Erwin KUPFER, Streiflichter, In: Das Waldviertel 58/3 (2009), S. 245ff.

[11] Julia KLAMMER, Altwegestrukturen, S. 211. Mittels Geländemodell wurde ein Wegnetz von 633 km untersucht und 281 km davon im Hinterland von Mautern zeitlich zugeordnet.

[12] Martin KRENN u.a., Stadtkernarchäologie, In: AÖ 18/2 (2007), S. 4-18. Vgl. FÖ 33 (1994), S. 205ff.



Abb. 52 – Römerstraßen bei Carnuntum und Hohlwegbündel bei Mannersdorf am Leithagebirge.

Im Umfeld des **Wegefächers** von Mannersdorf liegen Ruine Scharfeneck sowie das öde Kloster St. Anna in der Wüste. Das Kloster stand am Fuß des „Schlossbergs", der eine prähistorische Höhensiedlung trug und später zu einer mittelalterlichen Burg umgebaut wurde.[13] Michael Doneus schreibt über die **Hohlwegstruktur** im Luftbild, sie zeige

> *„die gute Erkennbarkeit von Wegenetzen im Leithagebirge. (...). Solche Anhäufungen paralleler Wege, auch Spurenbündel oder Spurenfächer genannt, entstehen in aller Regel durch Erosion, welche durch die dynamische Wechselwirkung zwischen geologischem Substrat, Benutzungshäufigkeit und Klimaverhältnissen geprägt ist. Pferde- und Viehhufe, Wagenräder, Radschuhe und Bremsketten gaben während häufiger Benutzung einer schützenden Vegetationsdecke keine Chance, Niederschlagswässer konnten so angreifen und je nach Bodenbeschaffenheit den Hohlweg erodieren. War ein Weg gerade nicht befahrbar oder zu tief eingeschnitten, fuhr man, wenn möglich, einfach parallel dazu, was zur Bildung der nächsten Hohle führte. Die dauerhafte Waldnutzung im Leithagebirge trug dazu bei, dass diese Wegespuren erhalten geblieben sind, während Flurbereinigung und Ackerlandnutzung diese Relikte in anderen Teilen der Kulturlandschaft in den meisten Fällen zerstört hat."*[14]

Das nähere und weitere Umfeld des **Hohlwegbündels** ist seit dem Mittelalter zur Gewinnung von **Kalk** als Werkstein sowie für die Herstellung von Mörtel genutzt worden.[15] Grundsätzlich lässt sich die Morphologie von Altstraßen nach der Wegoberfläche und der Wegform unterscheiden. Die morphologischen **Wegformen** gliedern sich in die Kategorien:

[13] Michael DONEUS/Thomas KÜHTREIBER, Flugzeuggetragenes Laserscanning, In: Archäologisches Korrespondenzblatt 38/1 (2008) S. 144. In der Nähe liegt der Ort Wasenbruck (mit einem ehemaligem Hausberg).
[14] Michael DONEUS, Flugzeuggetragenes Laserscanning, In: DERS./Monika GRIEBL (Hrsg.), Die Leitha, AÖ Spezial 3 (2015), S. 58. Das Wegebündel liegen ungefähr 1,5 km südöstlich der Mannersdorfer Kirche.
[15] Michael DONEUS/Thomas KÜHTREIBER, Flugzeuggetragenes Laserscanning, In: Archäologisches Korrespondenzblatt 38/1 (2008) S. 144. Womöglich nutzten bereits die Römer die hiesigen Steinlagerstätten.

* Wege mit **Böschung** z.B. Hohlwege, Dammwege und Hangwege
* Wege mit freistehender **Wegbegrenzung** wie Mauern, Erdwälle, Hecken, Zäune
* Wege mit einer Kombination aus Böschung/Wegbegrenzung (häufig im Steilhang)
* Wege ohne Böschung oder freistehende Wegbegrenzung (kaum Relief erkennbar)[16]

Die **Fahrbahnstruktur** dieser Wegformen lässt sich nach der Beschaffenheit der **Wegoberfläche** und dem Einsatz bestimmter Werkstoffe folgendermaßen unterscheiden:[17]

* **lockerer Untergrund** z.B. Griesteig, Salzgries (mit Löss- oder Sanduntergrund), Holzwegbündel im Leithagebiet, Wagenspuren auf Erdlehmböden in Tulln.
* **Kies-Schotter-Belag** z.B. Römerstraßen bei Carnuntum, Traismauer, am Rennweg; am Tullner Hauptplatz mit seiner Donauschotter-Pflasterung am Marktplatzareal.
* **Pflasterung** und Steinplatten auf der Freyung in Wien, im Kupfertal bei Bacharnsdorf, Kalksteinbelag der Venedigerstraße in Möllersdorf (bei Wr. Neustadt, Abb. 54 und 83).
* **felsiger Untergrund** z.B. Geleisstraßen im Dunkelsteiner Wald, Steinerner Weg etc.
* **Hölzer** (Bohlen- oder Prügelwege z.b. Via Claudia Augusta bei Lermoos in Tirol)



Abb. 53 - Holzwege waren in Sumpflagen beliebt; in Tulln setzte man Donauschotter als Belag ein.

Abb. 53 zeigt links die *Via Claudia Augusta* bei Lermoos in Tirol. Ältere Arbeiten vom Geologen und Paläontologen Karl Diener berichten von **Bohlenweg**-Relikten in den Donauauen bei Wien, wo im Morast Spuren solcher **Prügelwege** gefunden worden sein sollen.[18]
Die Redewendung „auf dem Holzweg sein“ leitet sich jedenfalls nicht von diesen Bohlenwegen her, sondern hängt mit **Waldwegen** und dem Holztransport auf untergeordneten Nebenwegen zusammen, die zum Synonym für falsche Wege bzw. Irrwege geworden sind.

[16] Cornel DOSWALD, Erhaltung historischer Verkehrswege, S. 26ff. Julia KLAMMER, Altwegestrukturen, S. 10f.
[17] Ebd. DOSWALD, S. 51ff., KLAMMER, S. 15.
[18] Friedrich SLEZAK, Donaustromlandschaft (Disseration 1948), S. 29. Vgl. Karl DIENER, Der Boden Wiens, In: Othenio ABEL (Hrsg.), Wien und sein Boden, S. 20.

In **Tulln** brachten Grabungen 2005-2009 neue Aufschlüsse über die hochmittelalterliche Stadtentwicklung und förderten am Hauptplatz einen Donauschotter-Belag zu Tage:

> *„Neben einer hölzernen Markthalle, die wie der gesamte Platz mit Donauschotter gepflaster war, wurden Reste mobiler Einbauten, der Standort einer Marktbudenzeile, "*[19]

ein Marktbrunnen, Brennöfen und Straßengrillstationen entdeckt. Ute Scholz geht von einer Befestigung des Platzes durch **Kieselpflaster** frühestens Mitte des 12. Jh. aus, danach blieb der Belag zumindest bis zum Ende des 13. Jh. in Verwendung (Abb. 53, rechts).[20] Möglicherweise geht die **Steinpflasterung** auf der Freyung in **Wien** ebenfalls auf diese Zeit zurück, zumindest behauptet dies ein Schild, das nach Renovierungsarbeiten den mittelalterlichen Platzbelag „um 1200" datiert. Dass nicht alle Straßen innerhalb der Städte gepflastert waren, unterstreicht die „Vergessene Gasse" in Tulln, die südlich des zentralen Marktplatzes (heute Hauptplatz) lag und in deren Erdlehmboden sich tiefe, zerfurchte **Wagenrillen** eingepresst haben (Abb. 54).



Abb. 54 - Straßenpflasterung in Wien (Freyung) und Wagenrillen in Tulln (Rosenarcade).

In **Paris** ordnete König Philipp II. 1185 angeblich nach einem Ausritt mit Gestanksbelästigung die Pflasterung der wichtigsten Straßen an. Im 13. Jh. sind aus **Italien** Ziegel-Pflaster bekannt, die in Venedig, Florenz oder Bologna verlegt wurden; gegenüber dem Backstein trat der Naturstein hier zunächst in den Hintergrund.[21] In **Köln** findet sich ab 1235 ein Lambert als *viator, reparator viarum, factor platearum* sowie als **Wegemacher** (*wegemeggere*). Danach sind es ein Hermann *Wegemecher* bzw. *Wegemeyster*, ein Wilhelm *magister viarum* oder ein Bernhardus *pavimentor,* die Eingang in die Stadtrechnungen von Lübeck und Köln fanden.[22]

---

[19] Martin KRENN/Ute SCHOLZ, Stadtarchäologie in Tulln, In: International Conference (2010), S. 57ff.
[20] Ute SCHOLZ, Konsumort Markt, In: BMÖ 31 (2015), S. 51f. DIES., Tulln, In: Ernst Lauermann/Peter TREBSCHE (Hrsg.), Beiträge zum Tag der Nö. Landesarchäologie (2014), S. 68. Im Kiesbelag fand man ungewöhnlich viele Knochen, die als Abfallsprodukt zerkleinert und als Baumaterial in den Bodenbelag mit eingebracht wurden.
[21] Thomas SZABO, Straßen im Mittelalter, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen, S. 97f.
[22] Ebd. S. 99. UB Stadt Lübeck II, Nr. 679 und 1198. Herman KEUSSEN, Topografie der Stadt Köln I, S. 437f.

In Wien hießen die **Pflastermeister** „Überleger“ und werden in den städtischen Rechnungsbüchern ab 1368 fassbar.[23] Ein Magister Johannes erhielt 1376 für das Pflastern 162 Pfund Pfenning, für das Ausbessern von Straßenbelägen etwas weniger. Demnach müssen die **Wiener Pflaster** zu diesem Zeitpunkt einige Lasten am Buckel gehabt haben. Interessant ist, dass viele Städte im deutschsprachigen Raum **Flusskiesel** als Belag bevorzugten und die behauenen Stein-Pflaster von Nürnberg und Wien erst allmählich aufkamen.[24] In den warmen Monaten werkte 1444 ein Pflastermeister Siegmund mit zwei Gesellen und drei Tagelöhnern in Wien; die Stadt sah sich um Pflastermeister in anderen Städten um und warb 1471 in Nürnberg und 1475 in Krems **Straßenexperten** an.[25] Die Innere Stadt war erst Ende des 18. Jh. durchgehend gepflastert, die Wiener Vorstädte folgten im 19. Jh., viele Dörfer in Nö. erhielten erst in der 2. Hälfte des 20. Jh. feste Beläge. Es lässt sich erahnen, wie die Straßenverhältnisse im Mittelalter aussahen, aber was lässt sich über die **Straßenbeläge** im Untersuchungsgebiet sagen?

Pflasterung blieb den urbanen Handelsorten vorbehalten und fand sich ab dem Spätmittelalter auf wichtigeren Straßen und (Markt)Plätzen. Selbst in Wien, Graz, Tulln oder Krems waren nicht alle Straßen innerhalb der Mauer gepflastert, „gelegentlich wird auch von der Beschüttung der Straßen mit Schutt und Sand berichtet.“[26] **Sand-** und **Erdbeläge** sind archäologisch kaum greifbar; Holzunterbau trat in sumpfigem Gelände sowie bei Brücken auf. Eine Rollierung aus kleinen **Kalksteinen** fand man auf der Venediger Straße bei Möllersdorf (Abb. 83), daneben sind römische Kiesbeläge der Provinzialwege (siehe 1.2.3.) und die **Donauschotterung** in Tulln zu nennen. Heger schreibt über die Reiserechnungen Wolfgers von Erla (siehe 2.2.4):

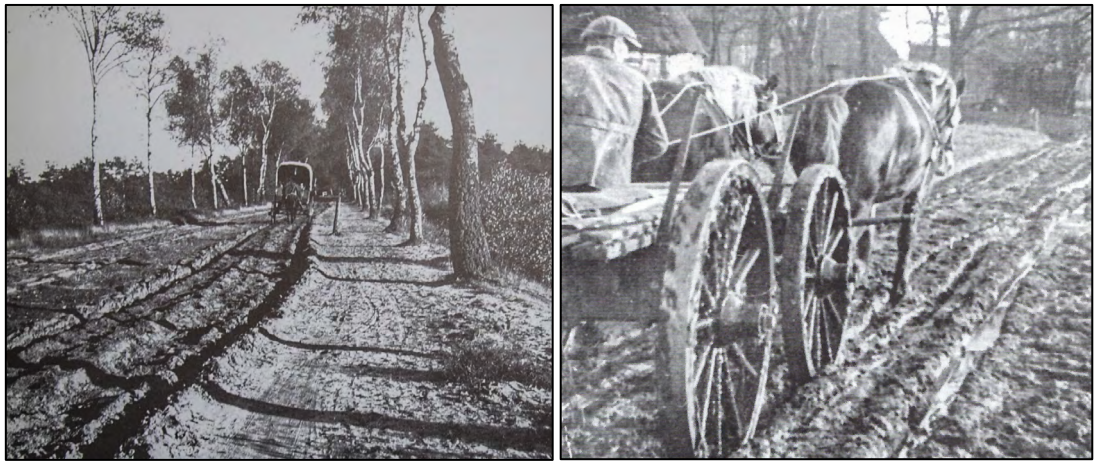


Abb. 55 - Ähnlich wie auf diesen Bildern sahen viele Landstraßen bis ins 20. Jh. aus.

[23] Otto BRUNNER, Die Finanzen der Stadt Wien I, S. 379ff.

[24] Wolfgang WAGNER, Hören im Mittelalter, In: Wolfram AICHINGER u.a. (Hrsg.), Sinne und Erfahrung, S. 155-172. Vgl. Volker BERNIUS, Aufstand des Ohrs, S. 103f. Als Nachteil der Pflasterungen kann die Lärmbelästigung gesehen werden, da Wagen, Hufe und gerollte Holzfässer geräuschvoll verstärkt wurden.

[25] Thomas SZABO, Straßen im Mittelalter, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen, S. 100. Otto BRUNNER, Die Finanzen der Stadt Wien I, S. 344 und 380.

[26] Ebd. Pflasterer und Wegemacher wirkten im Umfeld der Städte, in Vororten und nahen Dörfern, während für den ländlichen Raum eine Organisation und Instandhaltung der Wege von der Gemeinde ausging (siehe 3.2.2).

„Was nicht unverwüstliche Römerstraße war, befand sich in katastrophalem Zustand. Voll von tiefen Rinnen und Schlaglöchern, bei Trockenheit staubig, bei Regen fast unbenützbar, kamen diese Straßen etwa unseren Feldwegen gleich.“[27]

Was lässt sich über die **Landfahrzeuge** im Mittelalter in Nö. sagen? Die Vielfalt der römischen Wagentypen (siehe 1.2.1) ging zunächst verloren bzw. reduzierte sich im wesentlichen auf die **Wagenklassen** Karren (*carrus*), „Eintzwagen“ und Deichselwagen (*plaustrum*), wie sie in den Wiener Mauttarifen heißen (siehe 3.2.2). Die Vita Severini berichtet, dass in strengen Wintern die Donau so stark zufror *ut etiam plaustris solidum transitum subministret.*[28]

Über frühmittelalterliche Wagen wie *plaustra* und *raedae* berichten die *Capitula de functionibus publicis* 820, in denen Zollfreiheiten für alle *fideles* aufscheinen, die zur königlichen Pfalz zogen: *sive carris, sive sagmariis, sive friscingis, sive aliis quibuslibet vehiculis.*[29] Das Raffelstettener Zollweistum 902/07 klärt die Abgaben der **Salzkarren** an der Ennser Limesstraße: *Carre autem salinarie, que per stratam legittimam Anesim fluvium transeut,* (...).[30]

Danach sind es die Zollordnungen von Enns und Wien 1191/92, die Auskünfte über den **Wagenverkehr** geben. Über der Enns erhob sich mittlerweile eine Holzbrücke - *de plaustris per pontem transeuntibus* - und Kaufleute fuhren mit ihrem *plaustrum in Ruziam* (siehe 3.2.2). Der Handel mit der Kiewer Rus ist in mehreren Urkunden belegt und erfolgte zumindest teilweise mittels Landtransporten. Dennoch waren die mittelalterlichen **Straßen** anfangs wohl mehr von Haustieren als von Menschen bevölkert, und alles, was nicht auf dem Rücken eines Maultieres oder **Packpferdes** Platz hatte, konnte lange Zeit kaum über Land transportiert werden, wie Karl Brunner anmerkt. Wagenverkehr habe es bis zum Ende des Hochmittelalters wenig gegeben, am ehesten ist bei Wein und Salz die Rede von **Karren**, die als Recheneinheit (*carrada*) dienten. Holz und Baumaterial wurde mittels **Flöße** über weite Strecken transportiert, wobei das Reisen auf den **Flüssen** gefährlich war und kaum jemand schwimmen konnte.[31]

Als Maßeinheit konnten Saum und Fuhre bzw. **Wagenladung** (*Fuder*, *carrada*) dienen, die je nach Region zwischen 800 bis 1.850 Litern variierten.[32] Neben Wein (*carradis vini*) werden Ladungen von Most (*carratas musti*) und Trauben (*curru botrorum*) in babenbergischen Quellen

---

[27] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 149. Die Bauern leisteten bis weit in die Neuzeit hinein Hand- und Spanndienste und warteten dabei teils die unbefestigten Straßen: http://www.heuerleute.de/hand-und-spanndienste-waren-eine-besondere-last/ (05.05.2017).

[28] EUGIPPIUS, Leben des Heiligen Severin, S. 34f. *Vita Severini*, In: MGH SS rer. Germ. 26, S. 16.

[29] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 94. MGH Capit. I, Nr. 143, S. 294, c. 2. Einen Überblick bietet Walter JANSSEN, Reiten und Fahren, In: Herbert JANKUHN u.a. (Hrsg.), Handel und Verkehr 5, S. 174-228.

[30] NÖ UB I, Nr. 13. MGH Cap. 2, Nr. 253.

[31] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 114.

[32] http://de.wikipedia.org/wiki/Fuder (05.05.2017). In Wien entsprach das Fuder 32 Eimern = 1280 Maß = 93.590 Pariser Kubikzoll = ca. 1855 Liter. Zum Vergleich, in Frankfurt/Main machte ein Fuder nur rund 860 Liter aus, das ist ein beachtlicher Unterschied von rund 1.000 Litern bzw. einer Tonne.

ebenso angeführt wie für Getreide (*carradis frumenti*), Früchte (*curru fructuum*) oder Holz (*carradas lignorum*).[33] Das kelt. *carrus* bezeichnete einen **mehrrädrigen Wagen** und gelangte als *carruca* ins Lat., als *cart* ins Engl., als *charette* ins Franz. und als „Karren" ins Deutsche; außerdem nahm es Einfluss auf die franz. *carrosse* und die deutsche **Karosserie**.[34]

Problematisch bei Transporten auf den Landwegen war, dass sich die schweren Wagen tief in den Boden eingruben und **Geleise** entstehen ließen, die teilweise in der Landschaft und auf Luftbildern sichtbar geblieben sind (Abb. 11, 15, 52 und 55). Hinzu kommt, dass es im Mittelalter kaum zentrale Messeinheiten gab und die **Spurbreite** der Wagen ebenso wie die Transportangaben selbst große regionale Unterschiede aufgewiesen haben.[35]

In der Klosterbibliothek Zwettl findet sich ein Schriftstück, in welchem Herzog Heinrich eine Schenkung an das Kloster bestätigt. In der Zeugenliste erscheint dabei ein *Herman carpentarius*, also Hermann der **Wagenbauer**. Dies mag den Rang eines anerkannten Wagenbauers im 12. Jh. unterstreichen, der es bis in die Zeugenliste eine herzöglichen Rechtsgeschäftes schaffen konnte, wenngleich die Urkunde umstritten ist.[36] Quellen aus dem Wr. Raum weisen verschiedene **Transportgüter** auf, wie etwa *onere plaustri (...) wagengiwant* zeigen. Ausführlich gehe ich auf Tarife, Handelsgüter und **Wagenladungen** in den Kapiteln 3.1.1 und 3.2.2 ein, jedenfalls nutzten die Wagen Donaufähren und ihren Transport regelte die Wassermaut. Dass die Besteuerung Rückschlüsse auf die Transportkapazität gibt zeigt, dieser Passus für fremde Kaufleute:

> *„de deicheselwagen XII dn., quocquod equi aut boves traxerint qurum, sive ducat pannos, sive merces alias qulescumque, de ennzwagen VI dn., de carruca III dn."*[37]

Generell reichte das Spektrum der **Fuhrwerke** von einfachen, einspännigen Bauernkarren bis hin zu vielspännigen Prunkwagen der Herrscher, die erst im ausgehenden Mittelalter aufkamen; kaiserliche **Prunkwagen** wie jener Friedrich III. waren „alltagsfern" und dienten der Repräsentation.[38] Ab dem Spätmittelalter griffen die Wagenbauer vermehrt auf eine Art Stoßdämpfung zurück, indem sie die Wagenkasten über Ketten und Gurte abhingen. Bereits kelt. Streitwagen und römische Reisewagen kannten **Federungen** und Aufhängungen - wie es um die Kontinuität

[33] BUB II, Nr. 203, 219, 252, 290, 382, 404 und 427.

[34] Andres FURGER, Der gefederte keltische Wagen, S. 6ff. Überhaupt wird den Kelten einige Fähigkeit in Bezug auf Straßen, Brücken und Wagenbau zugesprochen. Die kelt. Lehnwörter für die Wagentypen *carrus, carpentum, covinnus, petorritum, reda* und *benna* fanden Eingang ins Lat. und in andere Sprachen. Lat. *carrus* = Karren, Wagen, Fuhrwerk; *carruca* = Reisewagen.

[35] Die Spurbreite der Wagen reichte von 80 bis 160 cm - als Durchschnitt können rund 110 cm angenommen werden (siehe 3.2.3). Hingegen könnten die kelt. Wagen einheitliche Spurbreiten besessen haben.

[36] BUB I, Nr. 22. Es handelt sich bei besagtem Schriftstück um einen Entwurf oder eine Abschrift aus dem 12. Jh., die formal mehr an eine Traditionsnotiz als an eine herzögliche Urkunde erinnert. Dennoch hat der Verfasser einen *carpentarius* für würdig empfunden, im Reigen der Zeugen aufzutreten.

[37] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 5f., Nr. 3.

[38] Gerhard JARITZ, Das Bild des Reisenden, In: Beiträge zur histor. Sozialkunde 19 (1989), S. 69.

dieser Technik bestellt ist, lässt sich lose fassen, immerhin gibt es frühmittelalterliche Quellen und eine Buchillustration um 1000 (Paraphrase Aelfrics), die **Aufhängungen** zeigen.[39]
Von einem *hangunden wagen,* den der kranke Hugo von Taufers benutzte, weil er *sanft und seine gie,* berichtet die Österr. Reimchronik (V. 31697f.). Diese *hangelwagen* wurden im Engl. *whirlicoat,* im Franz. *chariot branlant* genannt und ließen die **strapaziösen Überlandfahrten** etwas angenehmer verlaufen. Leichte Reisewagen waren die im ungarischen *Kocs* hergestellten Fahrzeuge, welche den **Kutschen** ihren Namen gaben (eng. *coach*, frz. *coche*); sie kamen im ausgehenden Mittelalter vermehrt in Gebrauch und prägten die Ausfahrten der Neuzeit.[40]
Edle Gefährte waren die *kamerwagen*, die den mobilen Hofrat wie Gewänder, Kleinodien oder Kaufschätze transportierten und die *kobellachen* oder **Hobelwagen***,* die als gedeckte Wagen mittels Planen Schutz vor Regen boten und luxuriöser ausgeführt waren. In den Kobel- oder **Planwagen** reisten vorwiegend Frauen und hohe Kleriker, für die Ritter und Herren war eine Fahrt im Wagen verpönt, sie zogen hoch zu Ross durch den Raum ihrer Zeit.

Die antike Form des Streitwagens fand im europäischen Mittelalter kaum mehr Beachtung. Relevant waren **Kriegskarren** im Heerestross; auf ihnen transportierte man neben Waffen schweres Belagerungsgerät zum Brechen von Burgen und Stadtmauern. Wiederum ist es die Österr. Reimchronik, die von *wegen* erzählt, *die geruste truogen* bzw. mit *driboc, katzen und mangen* oder *rutten und tummeraere* beladen die **Kriegszüge** begleitet haben (siehe 4.2.5).
Eine Sonderform stellen die *karrâschen* oder *karrotschen* da, die als **Bannerwagen** Feldzeichen oder Ikonen trugen. Sie konnten überaus prunkvoll mit *tiwer goltvaz* ausgeführt sein, wurden von edlen *ors und ravît* gezogen und stark bewacht - *iren karrotschen wart grôz huote gegeben* - da ihr Verlust einer Niederlage glich und große symbolische Bedeutung hatte.[41] Diese Beispiele aus mhd. Texten (siehe 4.2.1 bis 4.2.5) zeichnen ein Bild der **Wagenkultur** des Mittelalters. Der Seifried Helbling Autor lässt *wegen krachen über stein, über gras* und beschreibt einen **Bauern-** (*gebûren hobel*) und **Kobelwagen**, der *starc beslagen* ist und reimt über die Wagenplane: *suocht mir decken zeinem kobel / daz man darüber einen hobel / mit grüenen hiuten ziehe.*[42]
Die ritterliche Venusfahrt des Ulrichs von Liechtenstein kommt weitgehend ohne Wagen aus; immerhin zieht „Frau Venus“ mit einem **Tross** von rund zwanzig Personen über die Venediger

[39] Andres FURGER, Der gefederte keltische Wagen, S. 10ff. DERS, Streitwagen im Experiment, In: ZAK 50/3 (1993), S. 213-222. FURGER ließ 1993 ein kelt. *essedum* mit aufgehängter Plattform nachbauen, testete es im Fahrverhalten und stellte seine Erkenntnisse, die positive Ressonanz hervorrief, zur wissenschaftlichen Diskussion.
[40] Thomas SZABO, Wagen, In: Lex. MA VII, Sp. 1906f. Die Wagenburg in Wien gilt als eine der umfassendsten neuzeitlichen Wagen- und Kutschensammlungen Europas.
[41] Joseph SEEMÜLLER, Österr. Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/2, V. 50795ff., 64486 und 76093ff. Karl LACHMANN (Hrsg.), Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, S. 237, V. 22 und S. 809, V. 10. Kreuzfahrt des Landgrafen, In: MGH Dt. Chron. 4/2, V. 1366ff., 6517 und 6915ff.
[42] Theodor G. von KARAJAN, Seifried Helbling, Gedicht I, V. 630ff.; XII, V. 180; XV, V. 764f.

Straße und hält die Knappen an, die Speere *ûf den wagen mîn* zu legen.[43] Enikel berichtet vom Erfinder des **ersten Wagens** (Abb. 87), stellt den *Wagen ûf vier schîben* und lässt Räder durch die Straßen *trîben.* In einer anderen Szene montiert er *leiterboum*, *wagenkneht, komat* und einen *kobel lanc und weît* zu einer skurillen Wagenfahrt in Rom (Abb. 86). Typisch für das Mittelalter war, dass der Fahrer nicht am Wagen, sondern auf einem **Zugpferd** saß oder es am Zaumzeug führte. Auf Fahrpferde werde ich im Teil „Pferde als Zug- und Reittiere eingehen" (siehe 3.1.2).

Dietrich von Nieheim verglich um 1400 in einer **Wagen-Metapher** die einzelnen Teile des Reiches mit Wagenrädern: *quattuor rote, quibus currus ipsius vehitur imperii.* Diese vier Rad-Teile des Reiches seien Deutschland, Lothringen, Italien und die Lombardei, die vom Autor als die vier Moder bzw. Räder des *currus imperii* angesehen wurden.[44]
Brach eines der Wagenräder, so konnte dies schwere Unfälle zur Folge haben. Schreiben an den apostolischen Gerichtshof (Pönitentiarie) schildern Zwischenfälle auf den Landstraßen, vor allem **Verkehrsunfälle**, durchgehende Pferde und Straßenraub. Nürnberg versuchte die Reisenden durch Kundschafter zu schützen, die sich bei den **Räuberbanden** einschleusten und selbst an Überfallen teilnahmen.[45] In Rom überrollte ein Fuhrwerk den bekannten Rhetoriklehrer Tommaso Inghirami. Andere Briefe an die Kurie berichten von einem Wagen, der mit **Zugpferden** und Menschen nachts von einer Brücke stürzte; von einem Zugpferd, das vom Blitz erschlagen wurde und dessen Fahrer den Verstand verlor oder von einer Eichstätter Handelsgruppe, die beim **Durchfurten** in der Mitte eines Flusses, den sie oft begangen hatte, von der Flut überrascht wurde - Pferde und Wagen seien davon gerissen worden und der aufsitzende Pferdeknecht ertrunken.[46] Vom Gegenpast Johannes XXIII. sind Illustrationen seines **Unfalls am Arlberg** überliefert und der Sachsenspiegel greift Verkehrsunfälle mit Fahrerflucht ebenso auf, wie Strafmandate bei Verkehrsvergehen oder die Kodifizierung des **Vorrangs** (3.2.3).

> *Der leere Wagen soll dem beladenen, der wenig beladene dem schwer beladenen ausweichen. Der Fuhrwagen, der zuerst auf die Brücke rollt, der soll sie auch zuerst überqueren - er sei leer oder beladen. Wer zuerst zur Mühle kommt, der soll auch zuerst mahlen."*[47]

In der Antike kostete der **Warentransport** auf gut ausgebauten Römerstraßen ca. das Zehnfache von Schiffstransporten, wie das Preisedikt Kaiser Diokletians zeigt.[48] Adam schließt daraus, dass

[43] Karl LACHMANN, Ulrich von Liechtenstein, S. 220.
[44] Dietrich von NIEHEIM, Viridarium imperatorum et regum Romanorum, In: MGH Staatsschriften 5/1, S. 10.
[45] Arnold ESCH, Wahre Geschichten, S. 153. Nürnberg ersucht beim Papst um Absegnung dieses Vorgehens und verspricht die Rückerstattung von Raubgut nach bestem Wissen und Gewissen. RPG VII, Nr. 1513.
[46] Arnold ESCH, Wahre Geschichten, S. 155. RPG V, Nr. 2121 Furt; RPG VIII, Nr. 2755 Brücke und 3335 Blitz.
[47] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 147, LandR II, Art. 59/3+4.
[48] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 88f.

Arbeitsleistungen auf den Landwegen wesentlich aufwendiger waren als auf dem Wasser, wobei der **Verfall der Römerstraßen** zu einem weiteren Preisanstieg geführt haben könnte.
Als Fortschritt ist im Mittelalter die bessere **Anschirrtechnik** mittels Brustgurten (Sielen) und die Erhöhung der Zugkraft durch das Nackenjoch (Kummet) zu werten, die schwerere Landtransporte ermöglichten.[49] Dennoch werden die beschwerlichen Wege durch die **Wasserstraßen** eine willkommene Ergänzung erfahren haben. Eine wesentliche Schnittstelle von Land- und Wasserwegen bildeten die **Häfen**. Ellmers versteht unter einem Hafen, „jede Art von Schiffsanlandeplatz, unabhängig davon, ob er mit einer Siedlung verbunden ist oder nicht."[50]
Anfang 2017 konnte in Krems eine **mittelalterliches Dock** freigelegt werden, das derzeit untersucht wird und neue Erkenntnisse bringen dürfte. Was lässt sich über die Wasserfahrzeuge und die Binnenschifffahrt im Untersuchungsgebiet sagen? **Einbäume** waren von jeher gebräuchlich und sind in Süddeutschland und im Alpenraum für das Mittelalter vielfach archäologisch belegt, obwohl es nur wenige Schriftquellen gibt, die über Einbäume dieser Zeit berichten.[51]
Eine byzantinische Quelle des 10. Jh. schreibt über die Einbäume der Kiewer Rus, dass die **Schiffer** mit diesen im Frühling den Dnjepr hinabfahren und entlang der Schwarzmeerküste und der unteren Donau mit ihren einfachen Booten nach Bulgarien und **Byzanz** gelangen:

> *„The monoxyla which come down from outer Russia to Constantinople are from Novgorod*, (...). They *cut the monoxyla on their mountains in time of winter, and when they have prepared them, as spring approaches, and the ice melts, they bring them on to the* water. (...) *And if it happens that the sea casts a monoxylon on shore, they all put in to land* (...). *"*[52]

Die Einbäume konnten also in **Küstennähe** selbst auf dem Meer verkehren. In skandinavischen Quellen werden sie *anbyme scip* genannt. Im deutschsprachigen Raum gibt es wenige mittelalterliche Schriftbelege, einer der interessantesten findet sich in **Wiener Mauttarifen**:

> *„in aqua in navi, que dicitur swiwentiger schef, det XII dn., de einpaum VI. dn., de cymba tres dn., de strue id est floz lignorum venalium, det XII dn.;"*[53]

Das lat. Wort *cymba* bedeutet **Boot** oder Kahn und taucht hier neben einem „zweiwandigen" Schiff (Zille?), einem Einbaum und Holzflößen auf. Gemäß Tarif zahlt das große Schiff doppelt

[49] Ebd. Helmut BENDER, Transportwesen, In: Herbert JANKUHN (Hrsg.), Handel und Verkehr 5, S. 140.
[50] Detlev ELLMERS, Organisationsformen der Binnenschifffahrt, In: Strassen- und Verkehrswesen, S. 163.
[51] Lars KRÖGER, Binnenschiffe in Mitteleuropa. S. 101f. Nach KRÖGER sind über 50 Einbaumfunde in Deutschland auf die Zeit 400-1200 n. Chr. datierbar. Die Dunkelziffer dürfte höher sein; aus dem Spätmittelalter und der Neuzeit gibt es viele Einbaumfunde und die simplen Hohlkörper blieben auf österr. Seen bis ins 20. Jh. im Einsatz.
[52] Gyula MORAVCSIK (Hrsg.), Constantine Porphyrogenitus, *De Administrando Imperio*, S. 57ff.
[53] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 5, Nr. 3. Am Ende der Urkunde heißt es: *de navi III dn. ad wassermaut, et ad purchmaut de pallen XII dn (...) et de navi ad stechenrecht XII dn.*

soviel wie der Einbaum und viermal soviel wie das kleine Boot, die *cymba*.

Das umfassendste Werk zur Donauschifffahrt stammt von Ernst Neweklowsky, der ein dreibändiges Standardwerk zum Thema vorgelegt hat.[54] Für **Wasserfahrzeugen** nennt er an der oberen Donau die Begriffe Schiff, Boden, Zille (das ahd. *zulla* dürfte aus dem Slaw. entlehnt sein) und Plätten, die in unterschiedlichen Ausführungen, Größen und Bezeichnungen auftraten. **Plätten** waren eher schnell gefertigte flache (platte) Boote, die oft nur nauwärts gingen und dann an einen **Plättenschinder** fielen. Die Einstellplätten konnten zum Pferdetransport dienen, etwa um den Treideltross wieder flussabwärts zu führen. **Zillen** waren besser gebaut, für einen längeren Einsatz vorgesehen und konnten entgegen der landläufigen Meinung ziemlich groß sein.[55] Kleine Waidzillen haben dazu beigetragen, Zillen als klein anzusehen, andererseits trugen größere Schiffe aus der Gruppe der Zillen meist eigene Namen wie die Kelheimer.

Nach Neweklosky war das größte Donauschiff die **Kelheimer**, etwas kleiner war der **Gamsen** (oder Wachauer), der bis zu 30 m lang sein konnte. Einige Schiffstypen leiteten ihren Namen vom verwendeten Holz ab, so die Tannen, Buchen oder der **Asch**, der in der Wiener Burgmaut als *achs* begegnet: Gäste, die auf dem Wasser *ain schef, oder ain ainbaum, oder ain grozzeu zulle oder ain achs* mit Salz, Holz oder anderen Gütern (ein)führten, hatten bei der jüngeren Wiener Burgmaut 12 Pfennig zu entrichten.[56] Der *achs* könnte ein Nachen (*achen*) oder aber ein *asch* aus Eschenholz sein, wie sie in Bayern als Salzschiffe (*halasch*) verkehrten.[57]

Ferner sind die **Schwaben** (Schwäbinnen, Ulmer Plätten, schwäbische Zillen etc.) zu nennen, die als Ulmer Schachteln im österr. Raum bekannt sind, während sie die Ulmer **Schiffmeister** (Wiener) Zillen nannten. Neweklowsky spricht den verrufenen Ulmer Schachteln eine nicht so schlechte Bauweise zu, wiewohl er schreibt, dass „sie nie mehr zurückkehrten," denn wie die meisten **Plätten** waren sie **Einwegboote**, die man am Zielort als Nutzholz verkaufte.[58] In Bayern (Ulm, Kelheim, Regensburg) und Niederbayern (Niederaltaich, Deggendorf, Windorf etc.) herrschte rege Schiffbautätigkeit.[59] Es ist anzunehmen, dass diese Schifffahrtplätze im Konnex bayerischer Hochstifte, die über Flotten verfügten, eine Rolle bei der **Auswanderung** der Siedler donauabwärts spielte und auch hier Plätten zum Einsatz kamen (2.1.3).

Am Mondsee waren **Einbäume** bis in die 1960er Jahre in Gebrauch; in den Voralpenseen sind sie seit der Frühgeschichte bis weit über das Mittelalter hinaus durchgehend nachweisbar. Hin-

[54] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I-III. Zur Schiffahrt an der oberen Donau im Mittelalter siehe I, S. 24ff. und III, S. 25ff. (mit Ergänzungen und Nachträgen).
[55] Ebd. I, S. 171ff. zu den Plätten S. 187ff. Vgl. Kurt SCHÄFFER, Historische Schiffe in Wien.
[56] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 91, Nr. 28. Ebd. zur Wassermaut S. 95f., Nr. 30.
[57] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 172ff. Jacob und Wilhelm GRIMM, Deutsches Wörterbuch I, S. 578.
[58] Ebd. S. 190. Ulrich BURST/Wolf-Henning PETERSHAGEN, Ulmer Schachtel. Die Bezeichnungen Ulmer Plätte bzw. Wiener Zille geht wohl auf den Ausgangs- bzw. häufigen Endpunkt des Reiseweges dieser Schiffe zurück.
[59] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 241.

gegen fehlen an der österr. Donau historische **Schiffsfunde** abgesehen vom Altenwörther Wrack gänzlich. Beim einzigen Fund handelt es sich um eine Zille (aus dem Ennstal?), die um 1810 wohl ob ihres schlechten Zustandes oder einer Überladung bzw. Haverie sank.[60]
Aus dem Frühmittelalter künden zunächst die Vita *Severini* und das Raffelstettner Zollweistum über Schiffe an der Donau. Einmal ist es ein **Getreidetransport,** der über den Inn donauabwärts ging (siehe 1.3.1), wie er für die spätantike Versorgung Noricums typisch war, das andere Mal sind es umfassende **Zollbestimmungen**, die eine rege Handelsschifffahrt um die Zeit 900 n. Chr. anzeigen, wobei die Wagen und der Landverkehr gegenüber den Schiffen und den Wasserstraßen in der Raffelstettner Urkunde deutlich in den Hintergrund treten (siehe 3.2.2).

Für die mittelalterlichen **Heerfahrten** (791 Awarenzug Karls des Großen, 907 bayerischer Heerbann nach Pressburg, ab 1030 Ungarnzüge der Salier, 1.-3. Kreuzzug, 1276 Rudolf I. etc.) spielte die **Donau** ebenso eine überragende Verkehrsrolle wie für die Migration der Siedler, für Pilger oder den aufkommenden Handelsverkehr zwischen dem Westen und dem Osten.
In karolingischer Zeit dienten die **Flüsse als Verkehrswege** für Kaufleute, Reisende und Pilger, wie neben den Zollerlässen mehrere Kapitularien unterstreichen: *de collectas super iterantibus vel de pontibus aut navigiis qui orationis causa vadunt.*[61] Ein bekanntes **Binnenschiff** jener Zeit ist der sogenannte „Karl von Bremen", ein 11 m langes und knapp 2 m breites Schiff, das nach 800 erbaut wurde.[62] Dass die Schiffe jener Zeit Qualität besitzen konnten, geht aus der *Vita Anskarii* hervor, die Bischof Ansgar von Bremen auf einem *naves* mit zwei Kabinen (*duae mansiunculae*) von Köln rheinabwärts schickt.[63] Prächtig soll das Schiff gewesen sein, mit dem Arnold von Köln 1062 den jungen König Heinrich IV. entführen ließ.
Insgesamt ist vor allem die **Klosterschifffahrt** nicht zu unterschätzen, die bislang zu wenig beachtet wurde. Das Kloster Niederaltaich richtete eigene Schifflehen und Schiffgerichte an der Donau ein, die mit dem Transport beauftragt waren. Bischof Anno erwarb für Freising bereits 856 einen **Donauhafen** bei Lengfeld, und Klöster wie Raitenhaslach bedienten sich

> *„hochorganisierter Schiffahrtsunternehmer in der Salzhandelsstadt Laufen an der Salzach, die donauabwärts Salz und auf dem Rückweg unter anderem Wein transportierten."*[64]

[60] Nach einem freundlichen Hinweis von Thomas KÜHTREIBER und LARS KRÖGER. Siehe dazu: http://www.hf-kirchberg.at/index.php/altenwoerth/schiffsfund-in-altenwoerth (05.05.2017). Ernst TROST, Das Schiff das zweimal unterging, In: Kronen Zeitung vom 14. März 1976. Vgl. DERS., Donau.
[61] MGH, Capit. I, S. 66, c. 17. Vgl. Hildegard ADAM, Zollwesen im fränkischen Reich sowie Kapitel 3.2.1.
[62] Lars KRÖGER, Früh- und hochmittelalterliche Binnenschiffe, In. Prehled Vyzkumu 55/2 (Brno 2014), S. 97.
[63] *Vita Anskarii*, In: MGH SS 2, S. 695, c. 8.
[64] Andreas Otto WEBER, Nah- und Fernbesitz, In: Peter JESCHKE/Michael MATHEUS (Hrsg.), Ländliche Rechtsquellen, S. 65. Zum Kauf des Hafens Lengfeld: Theodor BITTERAUF, TF I, S. 627, Nr. 758. *portum in Danubio, navigationem, in silvis exstirpationem vias pervias aquas aquarumve decursus exitibus et reditus ... dinoscitur.*

St. Florian verfügte über **Schifflehen** bei Raffelstetten, und in der Nähe des Klosters Wilhering hat sich der Name Miniferg erhalten. Viele Klöster, aber auch Adelige verfügten über Hörige für Transportleistungen und hatten Anlegeplätze sowie eine gewisse **Frachtlogistik** inne.[65] Passau war Inhaber der Überfahrt Hollenburg - Marchwartsurfar (Theiss), Klosterneuburg mischte im Wiener Raum mit und Freising saß am Fergenhaus in Enzersdorf (siehe 3.1.1).

Gelegentlich lassen Itinerarien Rückschlüsse auf **Schiffreisen** zu, wie sich in einigen Königsitinerarien zeigt (siehe 2.2.2. und 2.2.3). Herzog Friedrich der Streitbare feierte Weihnachten 1240 in Wien und reiste danach im Winter über Tulln (31. Dezember), Göttweig (18. Jänner) und Wels (18. Februar) nach Passau, wo er zwischen 28. Februar bis 2. März Mautfreiheiten und **Lebensmitteltransporte** für die Klöster Osterhofen, Niederaltaich, Passau, Tegernsee und Formbach zu Wasser und zu Lande ausstellte, bevor er am 9. März retour in Krems siegelte.[66] Donauaufwärts ließ sich **Friedrich II.** Zeit und benötigte rund vier Wochen bis Passau, flussabwärts nahm er wohl ein Schiff, wie seine rasche Rückkehr vermuten lässt.

Vor Antritt seiner Fahrt nach Passau verlieh Friedrich II. am Weihnachtstag 1240 den Planken-Brüdern auf Bitten des Pfarrers Leopold von Wien die **Überfuhr** in Stadlau - *passagium in Stadelowe* - für einen jährlichen Zins von 12 Pfund.[67] Innerhalb weniger Wochen regelte der Herzog den Donauverkehr umfassend. Die Stadlauer **Wassermaut**

> *„vermerkt das urfar, so die maister von Stadlau habend. Das hebt sich an in dem Töblingpach, da entgegen über in der dürren Merhen und wert hinab gen klain Asparn und da entgegen über in die podem Alta, und in dem gemerkch wirt die maut genomen enhalb Tunau, und ist ein wassermaut; wer uber die Tunau wil"*[68]

musste *enhalb* die Maut entrichten. Für die **Anrainer** der umliegenden Dörfer gab es **Sonderregeln**; oberhalb der Stadlauer Gemarkung lag das *vrfar zu Nusdorf* in dessen Weistum von 1450 die Rechte Ulrichs von Eytzing *als verr* verbrieft wurden (siehe 3.1.1).[69]

Da die Strömung die Fährschiffe abtreiben konnte, mehr noch, um diese am anderen Ufer wieder flussaufwärts zu **treideln,** umfassten die Überfahrten stets längere Flussabschnitte. Auf kleineren Flüssen wie den Donauzubringern fand das **Aufwärtsfahren** oft in Form des Stakens statt. Dabei stützten sich die Schiffer mit Holzstangen am Flussgrund ab und drückten das Schiff stromaufwärts voran. Auf größeren Flüssen wie der Donau konnte ob der **Wassertiefe** und der starken

[65] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 31.
[66] BUB II, Nr. 368ff. Ob der Herzog flussaufwärts ein Schiff nahm oder auf den winterlichen Straßen ritt geht aus den Quellen nicht hervor. Mitunter hielt Friedrich II. *omnibus mutariis et iucicibus suis iuxta Danubium* dazu an, die Mautfreiheit eines Klosters einzuhalten. Ebd. Nr. 405.
[67] BUB II, Nr. 368.
[68] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten II, S. 59f., Nr. 145.
[69] Jacob GRIMM, Weisthümer 3, S. 699f.

Strömung die **Stak-Technik** nicht angewandt werden; Schiffer, Knechte und Pferde treidelten die Wasserfahrzeuge und zogen sie mühsamst am Ufer stromaufwärts. Nach Neweklowsky sei die Gegenschifffahrt zunächst durch Menschenzug erfolgt, der **Pferdezug** habe an der oberen Donau erst im Spätmittelalter zugenommen.[70] In frühmittelalterlichen Quellen findet sich das Ziehen von Schiffen in den Wunderberichten des Hl. Goar, wo Leinpferde zum Einsatz kamen.[71] Nach Schels benötigte man am Rhein ein Pferd oder 8 **Treidelknechte,** um eine Last von rund 15 Tonnen bergwärts zu ziehen. Die Treidelzüge konnten bis zu 60 Pferde umfassen, ihnen voraus ritt ein **Vorreiter**, der die Wege und die Furten der zu querenden Seitenarme erkundete.[72] Herzog Rudolf IV. erneuerte 1364 den Bürgern von Mühldorf am Inn ihre *von alten Zeiten her (...) von vnsern vordern* inne gehabtes Privileg für den Pferdezug mit

> *„sechs Rozz Zullen zu irr arbait des weins den si die Tunaw vnd das In aufgefurt* und *auf der Tunaw und dem In arbaiten vnd wandeln sullen vnd mugen mit zwelf Rozz Zullen."*[73]

Zum **Treideln** musste in den sumpfigen Auwäldern ein Uferstreifen vom Bewuchs freigehalten werden, wie man es zur Römerzeit an Rhein, Donau, Enns oder Inn praktizierte.[74] Die Instandhaltung der **Treidelpfade** war mit enormem Aufwand verbunden: Hochwasser, Pflanzenwuchs, Regenfälle, Verschlammung und Barrieren sowie die Furten der Seitenarme setzten den Treidelzügen zu. Treppelwege wurden unterspült, überschwemmt, verschlammt, überwucherten oder waren bei Niedrigwasser oft weit von den schiffbaren **Fahrrinnen** entfernt.
Da manche Uferstrecken an Steilhängen und Felsabbrüchen nicht für Pferdegespanne begehbar waren, mussten die Treidelzüge **Uferwechsel** durchführen und die Pferde auf Einstellplätten übersetzen. Neweklowsky beschreibt den Treppelweg von Wien nach Enns wie folgt: Von **Nussdorf** führte der Treppelweg über Klosterneuburg bis Altenberg und Tulln. Bei Stein war man am nördlichen Donauufer, musste jedoch vor Dürnstein aufgrund der dortigen Felsen auf das südliche wechseln, um bei Aggsbach (Schloss Schönbichel) wieder hinüber und schlieplich bei **Persenbeug** herüber zu fahren.[75] In diesen Abschnitten der Wachau kam es vor allem im

---

[70] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 291.
[71] *Miracula S. Goaris*, In: MGH SS 15/1, S. 369, c. 21. *„(...) navi circa ripas tracta, per fluvium ascendebat, perumque equo superpositum - id enim ex matre et patrono puer ipse petierat - iuxta in litore parens uterque fererat ambulare. Tum equus ut sine rectore liber, navigantes preteriens, spontese in flumen dedit (...)."* Ebd. S. 370, c. 28. *„Negotiator ex supradicta Fresonum gente navium per Rhenum flumen agebat et, ut moris est, quia adverso flumine navigabat, fune a suis navim circa litus trahendam duraverat. (...) Ita animo fixo navim agit et ipse in ea clavum regens cum uno servorum residet, reliqui fune navim per litora trahunt. Erat inter eos unus, qui cunctos antecedens, extrema funis dorso et ventri circumvoluta teneret."* Siehe auch: Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 98f.
[72] Peter SCHELS, Treideln, In: Kleine Enzyklopädie des deutschen Mittelalters - http://u01151612502.user.hosting-agency.de/malexwiki/index.php/Treideln (05.05.2017).
[73] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei III, S. 118.
[74] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 97.
[75] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 324ff. Je nach Jahreszeit benötigte ein beladener Kelheimer in der Neuzeit mit 24 Zugpferden im Sommer 6 Wochen im Spätherbst 10 Wochen.

Spätmittelalter durch die Kuenringer und die Eitzinger zu **Schiffsüberfällen**.

Generell führte die beschwerliche Gegenfahrt zu Begünstigungen, wie sie Leopold VI. dem Kloster Formbach 1210 insbesondere für die Auffahrt bei Enns gewährte: *transitum etiam quod in vulgari dicitur 'uuruart' apud Anesvm*.[76] Die überaus zahlreichen **Mautbefreiungen** für bayerische Stifte und Klöster lassen sich seit Leopold II./III. nachweisen und betrafen vornehmlich **Wein-** und **Lebensmitteltransporte** flussaufwärts sowie Güter des Eigenbedarfs. Eine Häufung solcher Dekrete finden sich bei Leopold V., Leopold VI. und Friedrich II. 1240/41 für Salzburg, Passau, Raitenhaslach, Reichsberg, Niederaltaich, Osterhofen, Tegernsee, Formbach und Baumberg; ähnlich agierten König Ottokar II. und Rudolf I. von Habsburg.[77]

Mautprivilegien für weltliche Herren treten im Vergleich zu den Befreiungen für Klöster in den Hintergrund. Ulrich von Capellen oder Gundakar von Starhemberg erhielten Zollfreiheiten damit *all sein narung an allen unsern zolsteten freylich furgiengen;* dies betraf Wein, Getreide und notwendige Dinge zu Wasser und zu Lande *man fure sie auf, ab oder uber.*[78]

Zu den **Schiffsnennungen** in den von mir untersuchten mhd. Texten im Hauptkapitel 4 (siehe 4.2.1 bis 4.2.5) lässt sich sagen: Die Akteure des **Nibelungenliedes** ziehen meist zu Ross durch ihre Aventiuren, benutzen gelegentlich Schiffe, nie jedoch Wagen. Siegfried fährt auf einem *schif mit segele* nach Island und wird *schifmeister*, weil er *di rehten wazzerstrâzen* kenne (Str. 378f.). Der **Rhein** und die **Donau** werden mit Schiffen übersetzt, der Donauraum erhält klare topografische Konturen und die **Fergenepisode** bei Mehring ist eine wesentliche Erzählepisode. Vor der Enns galt es die Traun zu überqueren, *dô si über di Trûne kômen*, bevor man bei Rüdiger von Pöchlarn Herberge hoch über der Donau nimmt (siehe Karte 6). Plastisch wirken die **Donauschiffe**, die Etzel und Kriemhild im ungarischen Wieselburg (Moson) besteigen:

> *„Ze Misenburc der rîchen / dâ schiften si sich an. / daz wazzer wart verdecket /*
> *von ross und ouch von man (...). / die wegemüeden frouwen / die heten senfte und gemach.*
> *Zusamene was geslozzen / manec schif vil guot, / daz in niht enschadete /*
> *die ünde noch diu fluot. / dar über was gespannen / manec guot gezelt (...).“*[79]

Es ist nicht abwegig, dass die in **Seitenarme** aufgefächerte Donau vor lauter Schiffen, Menschen und Pferden kaum mehr zu sehen war. Bemerkenswert ist, dass die Schiffe im Text als miteinander vertaut und vortrefflich mit **Zelten** bespannt geschildert werden.

---

[76] BUB III, Nr. 32a und 36. NÖ UB Vorausband, Nr. 8, Komm. S. 35. Unter Leopold V. und Leopold VI. mischten bereits die Generalpächter wie der Wiener Dietrich der Reiche bei der Vergabe von Mautprivilegien mit.

[77] BUB I, Nr. 49ff. BUB II, Nr. 251ff. *vectigalia sive thelonea que vulgo zol et moutte nuncupantur.* Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 30f.

[78] BUB II, Nr. 392. Angesprochen sind *wein, traid und ander notdurfftige ding (...) auf land und auf wasser, man fure sie auf, ab oder uber, an allen zolsteten unser herschafft, die man zu teutscher sprach nennet urvart.*

[79] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 1377f.

In der Venusfahrt Ulrichs von Liechtenstein spielen Schiffe keine Rolle. Der Autor lässt Frau Venus lediglich bei **Klosterneuburg** die Donau queren - *über die Tuonowe fuor ich dâ* und zieht den Vergleich *dô ich ze lande solde komen / als der kiel ûf wildem sê*.[80] Etwas ergiebiger sind die sogenannten Seifried-Helbling Gedichte, wo *dishalp Tuonouwe* nach *Nuzdorf an daz urvar* gefahren und *daz urvar bî Ûzensê* erwähnt wird. Dort stünde der *rehte klagboum* für Außenseiter und eine höhere Macht *treit ein schif*.[81] **Schiffmänner** werden eher negativ konnotiert:

> *„sît bereit, / vart in einen schefman / der nie tugent gewan / und sprichet grunboeser wart / vil ûf sîner nouvart. /.../ wand diu Zuht die Schalkheit, / in einen boesen schefman jeit.“*[82]

Die bissigen Helbling-Satiren klagen den **Export** von *Ôsterweiz* und *Ôsterwîn* auf der Donau nach Bayern an und beleuchten den **Handelsverkehr**, wenn es heißt: *gên Ungern geb wir altez gwant: / gên Pazzou lad wir grôziu schef* (SH III, V. 242f.). Friedrich der Schöne räumte 1320 den Wienern ein, wenn *ein burgaere gein Ungern farn wil oder gein Beiern ûf dem wazzer,* so gebe er von seinen Waren *zwên pfennige, ûf oder abe, von dem fuoder wînes sehs pfenninge, ûf oder abe.*[83] Hier sind beide **Fahrtrichtungen** stromauf bzw. -abwärts angesprochen.

Arnold von Lübeck berichtet in der *Chronica Slavorum* von der Pilgerfahrt Heinrichs des Löwen, die 1172 über Wien führte. Im Hafen lud man große Mengen **Getreide** und **Wein** auf Schiffe, die Heinrich Richtung Ungarn bestieg: *frumento et vino ceterisque necessariis copiose onustatis, dux cum suis navale iter per divexa Danubii arripuit;*[84] Über die **Kreuzzüge**, als Konrad III. oder Friedrich I. mit Schiffen donauabwärts fuhren und unterhalb von Belgrad den Landweg Richtung Jerusalem einschlugen, ist gesondert zu sprechen (siehe 2.3.2).

Abwechslungsreich ist die **Schiffterminologie** bei Jans Enikel und Ottokar aus der Gaal. Enikel bedient sich neben dem allgemeinen *schiff* den Begriffen *kiel*, *kocke*, *galîn, züllen* und *barke.*[85] Seine Vorliebe gilt dem Wort **Kiel**, das mit 36 Belegen dreimal so häufig in seinen Texten vorkommt wie alle anderen Schiffstypen zusammen. Ein Großteil der *kiele* begegnen in der Weltchronik rund um die Schlacht bei **Troja** (V. 15105ff.). An der Donau selbst waren Kiele nicht wirklich gebräuchlich, Enikel mag aber die Wiener **Schiffstypen** gesehen und gekannt haben, ohne auf sie näher in seinen Werken einzugehen. In seinem Fürstenbuch transportiert der

---

[80] Karl LACHMANN, Ulrich von Lichtenstein, S. 267 und 385.

[81] Theodor von KARAJAN, Seifried Helbling, Gedicht I, V. 569ff. und V.798ff. Ebd. S. 255. Der *rehte klagboum* ist ein Sammelplatz für „Auswürfige“ wie der Klagbaum zu Wien es für Sieche war.

[82] Ebd. SH VII, V. 808ff. und 1163f.

[83] Ebd. Gedicht XV, V.779ff. *her künec, sendt hin abe. von Comorn unde von Rabe heizt diu schef bringen her*. S. 262f. Vgl. Adrian RAUCH, Rerum austr. script. 3, S. 21f.

[84] ARNOLDI,Chronica Slavorum, In: MGH SS 21, S. 117. *Wene, ubi comparatis navibus, frumento et vino ceterisque necessariis copiose onustatis, dux cum suis navale iter per divexa Danubii arripuit; servi tamen cum equis via terrestri perrexerunt, vespertino tempore semper venientes ad locum determinatum, ubi naves applicuissent.*

[85] Jans ENIKEL, Weltchronik, In: MGH Dt. Chron. 3, V. 18998ff. *schef und galin* 19055 *kocken unde grôz kiel.* 24388f. *ein bodemlôse züllen* 28705 *di kiel über des meres fluot.* 28724 *galîn und barken.* u.ö.

einzige *kiel*-Beleg eine **Metapher**, als der Autor das Pferd eines Adeligen mit einem Schiff vergleicht: *der reit ein ros als ein kiel* (V. 3120). Einzelnennungen betreffen die *kocke*, *barke*, *schiffunge*, *schifman*, *scheffelîn* und ein *kleinez schef* (siehe 4.2.3).

In der Österr. Reimchronik kommen *kiele oder galîn, / barken, kocken oder terret* (V. 34887f.) sowie *segel, anker oder seil / und swaz ze schiffung gehôrt* im Konnex mit der Seemacht **Venedig** zum Tragen. Das breite Schiffsvokabular umfasst zudem Ruderboote (*galîn*), Kähne (*barken*), Kielschiffe (*kiele*), Kocken (*kocken*), Last- oder Handelsschiffe (*terret*) und Renner (*renneholz*), daneben Zille (*zulle*), Floß (*flôz*) und Ferge (*schefman*).

Dramatisch schildert Ottokar aus der Gaal den **Unfalltod** des jungen Hartmann von Habsburg am Rhein. Rudolfs I. Lieblingssohn fuhr im Dezember 1281 mit anderen Adeligen *zu tal ûf dem Rîn / ûf einer zullen bî der naht* als den *schefman* der Schlaf übermannte und *daz schef zebrach.* Der *grans* habe sich in **Ufernähe** in einem starken Ast verfangen: *der selbe ast die zullen vienc* und *truoc si nider sô tief, / daz daz wazzer darin lief / und die zulle versanc.*[86]

Vielzitiert ist der Unfall des Freisinger Bischofs Drakolf in der **Greiner Passage** oder Unglücke auf dem Bodensee, die nicht zuletzt betrunkene Schiffer verursachten.[87] Neben den Gefahren, die von den **Wasserstraßen** ausgingen, fanden Zollzwiste häufig Eingang in die Quellen, (auf die zahllosen Erlässe gegen unlautere Zölle, Grundruhr etc. gehen die Rechtsquellen in Kapitel 3.2.1 ein). In Wien regelt Herzog Albrecht II. 1354 die **Wasserrechte** in der Schiffstraße, nachdem es *zwischen den kaufleuten, burgern und gesten* gegenüber dem *amtman Niclasen in der Scheff-strasse* zu Disputen um die hiesige Wassermaut kam (siehe 3.1). Die Kaufleute liefen mit *clag und rede* zum Herzog, der nach Beratungen festlegen ließ, dass die Amtleute

> *„von ainem ieglichen geladen scheff, daz hinab geet und daz sechs schuech hat - dwericht uber zu messen mitten in dem sechstail des scheffs - oder daz meer dann sechs schuch hat, wievil der ist unz an zwölf schuech, von ainem ieglichen schuech nehmen sullen vierzig Wiener phennig. Hiet aber ain scheff meer dann zwelf schuech, davon sullen sie nicht meer nehmen dann von zwelf schuehen, "*[88]

Größere Schiffe, die mehr als zwölf Schuh *mitten in dem sechstail* maßen (ab 3,80m) erhielten einen Höchststeuersatz; *claine zullen* unter sechs Schuh (ca. 1,90 cm) sollten zwischen Hainburg und Wien nichts zahlen, außer sie fuhren ins Ausland. Zu den wichtigsten **Handelsgütern** an

[86] V. 18838ff. Ottokar aus der Gaal kannte die österr. Donauüberfahrten wohl aus eigener Anschauung, denn er schildert sie detailreich in seiner Reimchronik (siehe 4.2.5). Das Unglück passierte auf der Fahrt nach Straßburg am 20. Dezember 1281 und kostete neben Hartmann 13 weiteren adeligen Begleitern das Leben.

[87] https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Unfällen_der_Binnenschifffahrt (05.05.2017). Der Mönch Arnold von Vohburg soll 1028 in Ingolstadt in Seenot geraten und nur durch ein Wunder überlebt haben. Vgl. Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 24.

[88] Johann Adolf TOMASCHECK, Rechte und Freiheiten, S. 132, Nr. 51.

zählten **Salz** und **Wein**, die bevorzugt zu Wasser transportiert wurden. Im deutschen Sprachraum weisen die *-salz* Orte (mhd. *hall*) oder das Salär auf das begehrte Lebens- und Zahlungsmittel hin. Das älteste Salzbergwerk liegt in Hallstatt, das wie Hallein in **Salzburg** seit keltischer Zeit ein Zentrum des Salzabbaus war. Die **Salzach** verdankt ihren Namen dem Salztransport, auch Flüsse wie Inn (Hall in Tirol), Traun, Enns und Donau dienten als Salzrouten, wie sie die **Raffelstettener Zollordnung** bereits kannte.[89] Leopold V. machte Ansprüche in Ischl und Bad Aussee geltend*: in Ischel, ubi sal nostrum decoquitur*, heißt es in einer Garstener Urkunde.[90]
In Wien erinnern mehrere Straßennamen um die alte Ruprechtskirche (mit ihrem Salzburger Patrozinium) an den Salzhandel; beim **Salzgries** landeten die Salzer an und brachten ihre Ware durch das **Salztor**, dem ältesten Tor der Stadtmauer, in die Salzgasse, wo der Markt der Salzhändler lag.[91] Salz war im Mittelalter teuer; mit ihm ließ sich Fleisch pökeln und haltbar machen. Für die Bauern blieb es meist unerschwinglich, trotz eigener Schlachtung aßen sie selten Fleisch.[92] Während das Salz als Transit- und Handelsgut nach Nö. kam, fand die **Weinproduktion** vor Ort statt. Wichtige Anbaugebiete lagen in der Wachau, dem Weinviertel und im Wiener Umland. Die Donau bildete einen günstigen Frachtweg für den **Weintransport**; die bayerischen Klöster lieferten sich geradezu ein Wettrennen um Weingüter und Lesehöfe in Ö. Als Beispiel sei **Krems** angeführt, wo bis 1300 gleich 44 (!) Klöster begütert waren:[93]

> *„Der österreichische Weinhandel war bereits im 13. Jahrhundert von Bedeutung, insbesondere blühte er aber im 14. Jahrhundert empor, das in der Handelsgeschichte des österreichischen Mittelalters eine äußerst günstige Epoche darstellte. Wein war der wichtigste Ausfuhrartikel aus dem Land unter der Enns, wobei den Weinbaugebieten an der Donau, vor allem den Regionen um Wien und Krems, der Löwenanteil zukam."*[94]

Im Spätmittelalter erlebten **Weinhandel** und -bau in Nö. eine ungeahnte Blütezeit; Erlässe und staatlicher Protektionismus schützten den regionalen Weinhandel gegen fremde Konkurrenz. Friedrich II. verhängte im Wr. Stadtrecht von 1244 ein **Einfuhrverbot** für ungarischen Wein. Mit dem erhöhten Output des nö. Weinertrags verschärften sich im 14. Jh. die Ein- und Durchfuhrverbote für ungarischen und mährischen Wein zu Wasser und zu Lande.[95]
Das **wein-** und **kornreiche Land** preist schon Jans Enikel, wenn es in seiner Weltchronik heißt:

---

[89] In Deutschland leiten sich Halle/Saale (= die Pfalz Salz), Schwäbisch Hall oder Bad Reichenhall von Salz ab. Der Handel mit dem „weißen Gold" förderte den Verkehr und ließ Salz als „Salär" zum Zahlungsmittel werden.
[90] BUB I, Nr. 52.
[91] Peter AUTENGRUBER, Wiener Straßennamen, S. 219. Salztor (ab 1276), Salzgries (ab 1322).
[92] Vgl. Jean-Francois BERGIER, Die Geschichte vom Salz. Frédéric DENHEZ, Der Weg des weißen Goldes.
[93] Elisabeth KUGLER, Die Flurnamen des Gebietes um Krems, S. 100ff.
[94] Johannes SEIDL, Wein, Salz, Jahr- und Wochenmarkt, In: Willibald ROSNER (Hrsg.), Ö. im Mittelalter, S. 170.
[95] Günther HÖDL, Donau- und Alpen-Adria-Raum, In: Ich - Ulrich von Liechtenstein, S. 30. Ähnliche Schützzölle finden sich im Spätmittelalter unter Albrecht V. oder Friedrich III. und blieben auch in der Neuzeit ein Thema.

mir ist ouch vil wol bekant, / daz ze Œsterrîch in dem lant / ist korns und wîns vil.[96] Diese Nahrungsmittel riefen viele bayerische Klöster auf den Plan, die sich kleine **Schiffsflotten** hielten, um *vino, frumento, lignis* und andere Dinge des täglichen Gebrauchs auf der Donau in Richtung ihrer Mutterklöster zu transportieren.[97] Ein Grundproblem stellte die **Grundruhr** dar, ein altes Recht, das gestrandete und auf Grund gelaufene Waren (früher auch Menschen) als an den **Grundherren** verfallen ansah. Etliche Erlässe versuchten auf Reichs- und Landesebene die Grundruhr zu untersagen (siehe 3.2.1). In Wien hob sie Kaiser Friedrich II. 1237 auf, Herzog Albrecht I. tat es ihm 1296 gleich, bevor 1375 die Herzoge von Bayern und Österreich ein Abkommen für die Bürger ihrer Länder für Reisen zu Wasser und zu Land schlossen.[98] Als in Wien bei der Belagerung durch die Ungarn 1484 die **Lebensmittel** ausgehen und die Zufahrtswege gesperrt sind, schafften es schwer gerüstete Schiffe die Stadt mit Lebensmitteln zu versorgen; zudem wird wie in der Vita Severini von der zugefronenen Donau berichtet.[99]

Abschließnd noch kurz zu den Mautnern und **Zöllnern** selbst: Der Salzburger Erzbischof ließ Klöster wie Heiligenkreuz mit Salz beliefern und erhielt für seine *naves cum sale* Zollfreiheit vom Herzog, der seine *iudicibus ac thelonearіis* anhielt, keine Abgaben zu nehmen.[100] Leopold VI. und andere Fürsten sprechen ihre **Amtsleute** direkt als *mutarii mei* an. Einige **Mautner** wie *Arnoldi mutuatori* oder *Gotefridus thelonearius* sind namentlich bekannt; als Adressat gab Friedrich II. in einem Schreiben *mutariis suis in Mevthusen* an.[101]

Dietricus et Pernoldus mutarii et monetarii eo tempore de Cremis stehen in der Mitte einer Zeugenliste nach Kuenringern, Seefeldern und Massauern, als dem Stift Osterhofen Mautfreiheit für Schiffstransporte von Lebensmitteln zugesichert wurde.[102] Bei **Geldmangel** wurden Mauten verpfändet, wie unter Herzogin Agnes in Neuburg (Krain), wo die Maut an Rapoto von Essenbach fiel.[103] Diese Praxis nahm vor allem im Spätmittelalter unter den Habsburgern deutlich zu, als das Staatsetat immer wieder von finanzkräftigen Herren abhängig wurde.

Dass die Donau und ihre größeren Nebenflüsse **Barrieren** und **Brücken** zugleich waren, zeigt das nächste Kapitel „Brücken - Fähren - Furten“, womit ich mich nach der Längsfahrt an der Donau der Querfahrt und den Flussübergängen und -überfahrten zuwenden möchte.

---

[96] Philipp STRAUCH (Hrsg.), MGH Dt. Chron. 3, Jansen Enikels Werke, Weltchronik 27538ff.
[97] Vgl. BUB I, Nr. 49 ff. Etwa jede achte erhaltene Urkunde der Babenberger nimmt Bezug auf Mauten und Zölle.
[98] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei I, S. 34f.
[99] Ferdinand OPLL, Nachrichten, S. 210ff. Die vereiste Donau wurde von den ungarischen Truppen übersetzt.
[100] BUB II, Nr. 215 und 223.
[101] BUB I, Nr. 28, 50, 86 mutarius, 98 *aput thelonearios,* 100, 105 *aput thelonearios nostros*, 132 *thelonarios suos,* Nr. 155 Raitenhaslach *liberum transitum habeant Chremise, Persinpige et Muthusen* an das sich *plenaria mutariis* zu halten hatten. 166 *apud omnes thelonearios nostros liberum habeant transitum ita*, Nr. 197 *in locis mutariis* sowie 371 u.ö. Letzteres Schriftstück versah die Kanzlei mit dem Dorsualvermerk *Mutariis in Meuthusen.*
[102] BUB I, Nr. 95. Das Beiziehen von Mautner im Zuge von Mautbefreiungen war dem Vollzug zuträglich. Mautner und Zöllner treten aber auch in Urkunden ohne Maut- und Zollinhalte auf.
[103] BUB II, Nr. 447.

3.1.1 Brücken - Fähren - Furten

„Trotz der vielfältigen Verbindungen, die zwischen den Siedlungen vom hohen zum späten Mittelalter geknüpft wurden, (...) entstanden deshalb noch keine Straßen. Lange blieb die Binnenschifffahrt das Rückgrat des Verkehrs.“[104]

Verkehrswege stehen stets in Verbindung mit dem Naturraum, in dem sie liegen (siehe 1.1). Flussläufe und Topografie beeinflussten die Straßentrassen, die sich häufig entlang der **Wasserwege** dahinschlängelten und diese an Furtpassagen kreuzten. Flüsse waren sowohl natürliche Verkehrswege, die man durch die Schifffahrt erschloss, als auch **Barrieren**, die den Verlauf von Landwegen behinderten. Für das Überqueren von größeren Flüssen gab es drei Optionen: Die älteste Form stellt das Durchfurten da, später kamen Fähren und Brücken hinzu.[105]
Um günstige **Querungen** zu nutzen, nahmen die Reisenden des Mittelalters weite Umwege in Kauf. Dennoch mussten sie oft unter Lebensgefahr durch reißende Fluten waten, sei es mangels Alternativen oder ob hoher Mauten für Überfahrt und Brückennutzung. Das Queren und Befahren der Wasserläufe forderte stets Tribut: Hoch- und Niedrigwasser, Sandbänke, Stromschnellen, schwimmendes Eis und Baumstämme bedrohten Schiffsverkehr wie Reisende. Die vielfältigen **Gefahren**, die von den Gewässern ausgingen, spiegeln sich in Unfallberichten, Naturkatastrophen, abgekommenen Orten oder dem lokalen Sagenschatz wider.[106]

Das **Durchfurten** war die älteste und häufigste Form einer Flussquerung. Ob eine Stelle als Furt geeignet war hing von natürlichen Voraussetzungen wie einem seichten und einigermaßen festen Flussbett, der Durchflussgeschwindigkeit sowie der Uferbeschaffenheit ab. Die **Wassertiefe** sollte 75 cm jedenfalls nicht überschreiten.[107] Generell haben sich Furten an großen wie kleinen Flüssen entwickelt und zwar überall dort, wo es die **Mobilität der Menschen** erforderte und die natürliche Situation günstig war. Bei Bedarf halfen die Menschen nach, schrägten steile Böschungen zu Rampen ab und ebneten schlammige oder krumme Passagen mit Holzbohlen, Steinen und Platten ein. Auf die Auskleidung des Flussbodens weisen die deutschen Ortsnamen **Bonaforth** an der Fulda (*Bollenvorde*) und (Burg)**Steinfurt** an der Aa *(de Steinvorde)* hin.[108] Beide Furten bildeten den Knotenpunkt mehrerer Fernwege und sorgten durch eine technische Befestigung für ein bequemeres Überqueren der Flüsse an diesen Übergängen.

---

[104] Rainer Christoph SCHWINGENS, Straßen- und Verkehrswesen, Klappentext.
[105] Auffallend ist, das diese drei Formen der Flussquerung ein beliebtes Motiv der mhd. Dichtung bildet.
[106] Zu den bekanntesten Sagen an der Donau gehören die „Donaufürsten“ und das „ Donauweibchen“. Vgl. Friedrich UMLAUFT, Sagen und Geschichten aus Wien, S. 23ff. Auch an den Nebenflüssen treten Wassergeister auf. Einen Überblick über Sagen aus Nö. bietet Josef PÖTTINGER, Niederösterreichische Volkssagen.
[107] Franz FREISING, Die Bernsteinstraße, S. 25.
[108] Frank TÖNSMANN, Brücken. Historische Wege über den Fluss, S. 25.

Viele Furten wurden namensgebend für die Orte, an denen sie lagen. In Nö. sind *Breitenfurt*, *Ebenfurt* oder *Furth* bei Göttweig zu nennen, die zu den bekannteren Vertretern einer ganzen Reihe von **-furt** Orten zählen (siehe 4.1.1). Das slawische Wort für Furt ist **-brod** das häufig Ethnonyme anzeigt, wie im Fall von *Bosanski - Slavonski Brod* an der Save, *Český Brod* (Böhmisch Brod), *Německý Brod* (Deutschbrod) oder *Uherský Brod* (Ungarisch Brod).[109]
Das engl. **-ford** kündet in den Ortsnamen wie Ashford, Oxford, Watford oder Stratford von Furten. *Ashford* (Eschenfurt) und *Stratford* (Straßenfurt) gibt es mehrfach: Die bekanntesten sind Ashford am Stour und Stratford-upon-Avon, wo alte **Römerstraßen** verliefen. In der angesehenen Universitätsstadt Oxford trieb man vornehmlich Ochsen durch eine Furt an der Themse, während *Ochsenfurt, Schweinfurt* und *Haßfurt* am Main verschiedene Deutungen hervorriefen.[110]
Ob der Name **Frankfurt** auf Franken zurückgeht bleibt ebenso unklar, jedenfalls gehört er mit Furtwangen, Fürth oder **Klagenfurt** zu den bekanntesten deutschen *-furt* Namen.

Was lässt sich über die Furten in Nö. aus den mittelalterlichen Quellen herauslesen? **Disinfurt** ist die älteste mir bekannte Nennung einer Furt im nö. Raum. Zwar schildern römische Quellen und die Vita Severini **Donau-Übertritte**, bleiben dabei aber relativ vage (siehe 1.3.1). *Disinfvrth* hingegen markiert einen konkreten Weg durch die March, der namentlich bekannt ist und dessen Bestimmungswort sich von einem Mann namens „Diso" ableitet (siehe Karte 4+5).[111]
Die **March** war bis zu ihrer Regulierung ein langsam fließender, mäandernder Tieflandfluss, der an mehreren Stellen gut zu durchfurten war.[112] Die Josephinische **Landesaufnahme** verzeichnete im 18. Jh. zwischen Schloss Hof und Neudorf (Slowakei) eine March-Brücke und bei Marchegg, das Ottokar II. 1260 gründete, eine Überfuhr. Hier lagen wohl alte Furtpassagen wie bei Mannersdorf und Angern/March, wo es heute eine kleine Fähre gibt.[113]
Heinrich IV. übergab die *villam quandam Disinfvrth dictam et transitum ipsius fluminis quod dicitur Maraha* in einer Königsschenkung 1067 an den damals noch königstreuen Altmann von Passau und überlässt dem Hochstift den **Marchübergang** (*transitus*) samt Fiskalgütern.[114] Diese *Disinfvrth* lag im Bereich Angern oder Marchegg und ist mit jener *platea Ungarica* in Verbindung zu setzen, die Heinrich III. in einer Königsurkunde 1045 anführte.[115]

---

[109] Bei Železný Brod (dt. „Eisenbrod") transportierte man wie bei *Isinfurt* an der Schwarza Eisen. In Frankreich zeigen Ortsnamen auf *-bac* und *-gué* Furtorte an. Vgl. Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 60.
[110] Erwin STURM, Schweinfurt, Haßfurt und Ochsenfurt, In: Fuldaer Geschichtsblätter 69 (1992), S. 39-50.
[111] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, D 161.
[112] Celine WAWRUSCHKA, Siedlungsstruktur, In: Roman ZEHETMAYER (Red.), Schnittpunkt, S. 239.
[113] Generell gab es eine Wechselwirkung zwischen alten Furten und Überfuhren. In der Joesphinischen Landesaufnahme laufen von Dürnkrut und Gayring/Gajar Wege zur *Überfuhr* und kleine Brücken verbinden den Weg durch das Sumpfgebiet. Nördlich von Dürnkrut führt *die Hohe Strass* nach Hohenau und Lundenburg, wo Übergänge über March und Thaya lagen. Zuvor ist bei Waltersdorf - Drösing eine weitere *Überfuhr* vermerkt.
[114] MGH DH IV, Nr. 188. BUB 4/Nr. 577. NÖ UB I, Nr. 31a. Ebd. Komm. S. 394.
[115] MG DH III, Nr. 141.

Ebenfalls im 11. Jh. wird **Furth** bei Göttweig (1072 *ad Vurta*) und **Eisenfurt** (nach 1072 *ad Isinvurta*) an der Schwarza genannt. Während *Vurt* zu einer Gruppe von -furt Orten gehört, die ohne nähere Bestimmung auskommen, bringt Schuster *Isinvurta* mit Eisentransport oder mit einem Mann namens „Iso" in Verbindung.[116] In **Ebenfurth** bei Wr. Neustadt lag ein „bequemer Übergang" durch die Leitha, während die Ebenfurther Pforte die niedrige Wasserscheide zwischen Leitha und Wulka meint.[117] Hier gabelten sich zwei **Römerstraßen**, die von *Scarabantia* (Sopron) nach *Vindobona* (Wien) führten. *Ebenfurte* wird 1160 als Passauer Besitz genannt und die dortige Burg um 1250 von Passau an die Chadolde verliehen, bevor sie um 1270 in den Besitz der Pottendorfer überging, die hier Mautrechte ausübten.

Südlich von Wiener Neustadt liegt die **Judenfurt** (1260/80 *Judenfuerth)*.[118] Jüdische Händler setzten wichtige Impulse und begegnen schon in der Raffelstettner Zollordnung (siehe 3.2.2). Wichtige jüdische Gemeinden gab es in Wien, Krems, Wr. Neustadt, Tulln (Judenau) und Judenburg, wohin sich viele Juden aus den Rheinstädten Mainz, Trier und Worms nach den Verfolgungen während des ersten Kreuzzuges geflüchtet hatten.[119] Beim Lainzer Sattel lag ein Durchgang durch den Wienerwald, der den Flurnamen *bei den Karen Juden* konservierte (siehe 4.1.2). Nicht weit davon befand sich die **Wienfurt,** die im 12. Jh. aufscheint und bei Ober-Baumgarten über die Wien führte. Pachfurth meint lapidar eine „Furt über einen Bach", die Lage östlich von Bruck/Leitha (siehe unten) nächst der Ostautobahn weist auf eine alte Wegstrecke hin. **Breitenfurth** bei Wien charakterisiert einen Ort „beim breiten Übergang" über die Liesing, während **Dingfurt** (*de Dunnenfurt*) bei Amstetten „bei der engen Furt" über die Ybbs bedeutet und Essling wohl mit Eseltransporten im Umfeld der Donaufurten korreliert.[120]

Weitere **Furt-Orte** liegen am Göllersbach, der Triesting, der Pielach und der Mur, wo 1180 *de Vurt* an der Semmeringstraße bei Gloggnitz auffällt.[121] Darüber hinaus gibt es Furten, die Eingang ins lokale Flurnamengut gefunden haben und Furten, die weder archäologisch noch mittels Onomastik oder Quellen fassbar geblieben sind.[122] Das größte **Fluss-Hindernis** stellte im nö. Raum die Donau dar, gefolgt von March, Enns und Ybbs. Von kleinen Bächen im Weinviertel wie der Pulkau, Schmida oder Zaya ging normalweise wenig Gefahr aus, aber bei Hochwasser konnten selbst diese Gerinne zu Barrieren und zu Todesfallen werden.

---

[116] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, F 221. FRA, II/69, Nr. 151. *Disinfvrth* und *Isinvurta* klingen im Bestimmungswort ähnlich - *Disin / Isin*. Gehen beide auf einen Mann namens „(D)iso" zurück, der in der Babenberger Mark eine wichtige Rolle an Furten gespielt hätte, stehen sie mit Eisentransporte in Verbindung oder ist tatsächlich einmal der Name Diso und einmal das Eisen als Ware Ausschlag gebend für die Namensbildung?

[117] FRA II/36, Nr. 19.

[118] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, J 43. „Übergang, der von einem Juden beaufsichtigt wurde".

[119] Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Juden_in_Österreich (05.05.2017).

[120] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie, I, B 8 und 458. Ebd. III, W 284.

[121] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, F 220ff.

[122] Gerade einfache Übergänge und kleine Furten sind archäologisch kaum fassbar. Aus dem gesamten nö. Raum ist mir keine archäologische Dokumentation einer Furt bekannt.

Das **Queren** der großen Flüsse (und der Kleineren bei Hochwasser) bedeutete ein persönliches Risiko, zudem ein finanzielles für Kaufleute und ein strategisches für Heereszüge.[123] Ein idealer **Fuhrpark** sollte zum Furten gemäß der *Capitulare de villis* Karls des Großen so aussehen:

> *„Unser Fuhrwerk, das für den Krieg bestimmt ist, soll aus gut gebauten Kriegskarren bestehen. Die Wagendächer sind gehörig mit Häuten zu beziehen und so zu vernähen, dass die Karren notfalls auch voll beladen Flüsse durchqueren können, ohne dass Wasser eindringen kann, und unser Eigentum, unversehrt herüberkommt."*[124]

Nur die Wenigsten verfügten über die finanziellen Mittel, um sich einen Fuhrpark dieser Art zu halten. Das gemeine Volk baute eher auf den Hausverstand oder rief Hilfe „von oben" an; **Christophorus** (der Christusträger) galt als Schutzheiliger der Reisenden und wurde um Beistand bei Gefahren gebeten. Laut Legende war Christophorus ein „Aussteiger", der an einer Furt lebte und Menschen beim Queren half. In der Ikonografie wird er meist mit einem auf seiner Schulter sitzenden Christuskind inszeniert, das er sicher durch die Fluten trägt.[125]
Das **Durchfurten** großer Flüsse muss für die „Nichtschwimmer des Mittelalters" eine Qual gewesen sein. Die Donau bot unterhalb der relativ **seichten Passage** bei Regensburg kaum mehr leichte Furtoptionen. In Regensburg zog ab 1146 die steinerne Brücke den Verkehr auf sich und bootete die dortige Furt aus, in Wien gelang erst im 15. Jh. das vollständige Überbrücken der **Donau** (siehe unten).[126] Wer davor die breite und verästelte Donau querte, musste hunderte Meter lang durch mehrere Flussarme stapfen. Im Schlamm- und Sedimentbett sah man kaum den Boden, sank ein, geriet in Strömungen und fürchtete um Habe, Tier und Leben.

Günstige Furtstellen lagen dort, wo sich große Hauptarme wie nördlich von Wien in mehrere seichtere **Seitenarme** aufteilten. Das Wasser sollte im Furtbereich weder zu langsam fließen (Schlamm und Einsinkgefahr), noch zu schnell und reißend sein. Abgetrieben zu werden bedeutete für viele Menschen den Tod durch **Ertrinken**, da die wenigsten schwimmen konnten. Das Queren im Winter war bei stabiler Eisbildung zwar leichter: Fehlte diese, war der Gang durch die eiskalten Fluten die reinste Qual, und wer konnte benutzte Fähren.[127] Im Brünner Schöffenbuch (14. Jh.) haften **Fuhrleute** sogar für fahrlässiges Verhalten an einer Furt:

---

[123] Eduard ZIRKLER, Straßengeschichte, S. 114.
[124] Capitulare de villis, Cap. 64 *„Ut carra nostra quae in hostem pergunt basternae bene factae sint, (...)."* Vgl. Hildegard ADAM, Das Zollwesen im Fränkischen Reich, S. 80.
[125] Noch heute haben viele Autofahrer Christopherus Glücksbringen in ihren Wagen hängen und die Notfallhubschrauber des ÖAMTC tragen weiterhin seinen Namen.
[126] Sonja LESSACHER, Die Verwaltung der Wiener Brücken, In: Martin SCHEUTZ/Herwig WEIGL (Hrsg.), Verwaltetes Wasser, S. 149-178.
[127] Zum Beispiel einer winterlichen Weichselquerung siehe die Österreichische Reimchronik (Kapitel 4.2.5).

„Wenn ein Fuhrmann über ein großes Wasser fuhr, ohne die Furt genau zu untersuchen, so trug er den Schaden, wenn das Wasser die Ware verdarb."[128]

Das Suchen, Prüfen und **Er-Fahren** einer Furt ist ein häufiges **Motiv** in der mhd. Literatur und findet sich auch in den von mir näher untersuchten Texten wieder (siehe 4.2).

den vurt sult ir uns suochen hin über an daz lant (Nibelungenlied, Str. 1469)
über die Tuonowe fuor ich dâ (Furt oder Fähre in Ulrichs Venusfahrt, Str. 884)
sie riten über einen furt ... ze Trebensê (Seifried Helbling, Gedicht IV, V. 479)
ûf den witen wagenwec, / der da gie durch daz mer (Jans Enikel, Weltchronik V. 8415ff.)
si funden durch die Muor ein furt, während Ottokar II. an der Rabnitz *dheinen furt* fand und Furten Gefahr bringen: *dô wart des tôdes furt / gesuocht und geriten* (Österr. Reimchronik)[129]

Bei Enikel werden **Furten** gesperrt und besetzt - *do besaztens den vurt des wazzers* - für gewöhnlich können die **Reisenden** aber auf die andere Seite ziehen: *er wolt in über den furt lân*.[130] Bei Ottokar aus der Gaal werden Furten gesucht, geprüft, gespurt und gekostet. In Friedenszeiten *suocht man unde spurt / etlichen furt*, im Ernstfall heißt es *hinan ze furten was in gâch* oder *mit grôzen arbeiten / kômens ûz der fluot*, während der Autor in den eisigen **Weichselfluten** im Winter *den furt kosten* lässt, als *liut und rosse vil* ertranken (siehe 4.2.5).
Parzival erhielt von seiner Mutter den Rat *an ungebanten strâzen / soltu tunkel vürte lâzen* (Parzival 127, 15f.) und quert erst auf einer *vurte lûter* das **Wasser**. *Si viengen einen heiden / der muose si bescheiden, / wâ ein furt dâ über gie* heißt es in der Rabenschlacht (V. 767ff.). Mitunter ist einem *die furte gar zu tief* und die Meisterlieder der Kolmarer verkünden *du muost erwaten noch unkunde vürte* oder *swer wildez ungezemtez ros durch wilde furt wil rennen.*[131]

An stark frequentierten größeren Furten entstanden mit der Zeit **Überfahrten**, wiewohl Furten, Fähren und Brücken generell in enger Verbindung zueinander standen. Lange vor *Charon,* der in der griechischen Mythologie die Toten gegen einen Obolus über den Styx in den Hades überfuhr (siehe 4.2), begegnet im Gilgamesch Epos ein Ferge. In der mhd. Dichtung kommen **Fährmänner** in vielen Aventurien vor, etwa wenn Parzival zum Fährmann *Plippalinot* kommt oder Hagen im Nibelungenlied den Fergen an der Donau erschlägt (siehe 4.2.1).[132]

[128] Fritz FREISING, Bernsteinstraße, S. 25. Vgl. Wilhelm Karl SCHRAM, Brünner Chronik, S. 3ff.
[129] Joseph SEEMÜLLER, Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/2 V. 57290f., 58608f., 71254f. u.ö.
[130] Philipp STRAUCH, Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, Weltchronik V. 9490ff. und 10886.
[131] Karl BARTSCH, Meisterlieder V. 139, 23 und 148,14.
[132] Im Nibelungenlied wird das deutsche Pföring als *Vergen* genannt und beschreibt ebenso einen Fährort wie Föhring (*Vering*) an der Isar. Im Bereich der Fähren von Pföring und Großmehring entwickelten sich die Brücken von Neustadt und Ingolstadt, die im 13. Jh. zunehmend den Verkehr auf sich zogen.



56 - Aufbau einer mittelalterliche Einbaumfähre und das Staken als Antriebstechnik für Schiffe.

Die Entwicklung von **Wasserfahrzeugen** ermöglichte **Überfahrten** unter Zuhilfenahme von Flößen, Fähren und Schiffen. Der Vorteil von Überfahrten lag darin, dass Menschen, Tiere und Waren trocken blieben und auch tiefere Wasserstellen passierbar waren. Das erhöhte Verkehrsaufkommen und die verstärkte Nutzung von **Karren** und **Wagen** machte den Einsatz von Fähren im Hoch- und Spätmittelalter unabdingbar, da brauchbare Furten für schwere Wagen-Transporte oft mit großen Umwegen verbunden waren.[133] Einen Eindruck einer **mittelalterlichen Fähre** vermittelt der Fund der Einbäume von Hävern an der Weser. Als Schwimmbasis dieser Fähre dienten große Einbäume, die durch Balken verbunden waren. Darüber lagen Bohlen, die man mit Stricken befestigte, wodurch eine **Plattform** für den Transport entstand (Abb. 56).

Lars Kröger hat sich in mehreren Arbeiten mit den Einbaum-Fähren des Maingebiets befasst und rund 100 Einbäume untersucht, die er in vier Bautypen einteilt.[134] Drei dieser Bautypen weisen Bohrungen, Laschen und Einkerbungen auf, die Grund zur Annahme bieten, dass es sich um **Fährkonstruktionen** handelte.[135] Für den Süddeutschen Raum nennt Kröger insgesamt 230 bekannte Einbaumfunde, von denen auffallend wenige von der Donau stammen.[136]

Im Gegensatz zur landläufigen Annahme, dass die simplen **Einbäume** nur im Neolithikum und der Bronzezeit im Einsatz waren, gelang Kröger der Nachweis, dass viele der Einbaumfunde aus dem Süddeutschen Raum aus dem Mittelalter und der Neuzeit stammen.[137] Daher ist von einem Einsatz der Einbäume während des Mittelalters im gesamten deutschen Sprachraum auszugehen; erst in der Neuzeit gingen in vielen Regionen die Einbäume „zugunsten von **Plankenschiffen**" zurück, blieben jedoch auf voralpinen Seen bis ins 20. Jh. hinein gebräuchlich.[138]

Die **Bohrungen** und **Auskerbungen** weisen viele der mittelalterlichen und neuzeitlichen Fund-

[133] Detlev ELLMERS, Frühe Schifffahrt, In: Jutta BACHMANN u.a. (Hrsg.), Schifffahrt-Handel-Häfen, S. 25.
[134] Lars KRÖGER, Fährwesen im Mittelalter. DERS. Einbäume des Maingebietes, In: Siedlungs- und Küstenforschung 34. DERS. Binnenschifffahrt in Mitteleuropa, In: PŘEHLED VÝZKUMŮ 55/2.
[135] Lars KRÖGER, Einbäume des Maingebietes, In: Siedlungs- und Küstenforschung 34, S. 118ff.
[136] Lars KRÖGER, Wasserfahrzeuge in Süddeutschland, S. 4ff. Vgl. Paul GLEIRSCHER, Schifffahrt im Alpenraum. Henrik POHL, Einbaumfunde aus dem Salzburger Land.
[137] Lars KRÖGER, Binnenschifffahrt in Mitteleuropa, In: PŘEHLED VÝZKUMŮ 55/2, S. 93ff.
[138] Ebd. Lars KRÖGER, Wasserfahrzeuge in Süddeutschland, S. 4ff. Online-Paper abgerufen am 1.1.2016.

stücke als **Fährschwimmer** aus, die bei der Überfuhr von Gewässern zum Einsatz kamen:

> *„einzelne Einbäume werden miteinander verbunden, um ... eine stabile Konstruktion zu schaffen, mit der größeres Vieh und Wagen über Flüsse transportiert werden können.“*[139]

Während die **Rundholzflösse** hauptsächlich als Holztransporter nutzbar waren, konnten Einbaumfähren, die aus vier großen Einbäumen bestanden, weit über eine **halbe Tonne Last** tragen, wie Detlev Ellmers berechnete.[140] Auffallend ist, dass in den mittelalterlichen Quellen Einbäume kaum erwähnt werden. Selbst in Deutschland, wo der archäologische Befund klar fassbar ist und über **50 Einbäume** ins Mittelalter datiert werden, ist Kröger bislang nur eine Nennung bekannt, die aus einer sächsischen Zollordnung von 1325 in Pirna (Elbe) stammt.[141]
Umso bemerkenswerter ist, dass die **Wiener Burgmaut** Einbäume erwähnt und diese von Schiffen und Zullen unterscheidet: *ain schef, oder ain ainbaum, oder ain grozzeu zulle*, heißt es hier. Der ältere Wiener Erlass kannte *swiwentige schef* (Schiffe mit Seitenwänden) sowie *einpaum, floz* und *cymba*[142] In der oben angesprochenen sächsischen **Zollordnung** wird der allgemeine Begriff *cymba* (= Boot, Kahn) als *einbömek* definiert, in byzantinischen Quellen heißen sie an der Donaumündung und im Schwarzen Meer *monoxyla* (siehe 3.1).

Fährmänner genossen mitunter einen schlechten Ruf, wie der *Liber Sancti Jacobi* aus dem 12. Jh. zeigt. Darin werden die **Jakobspilger** vor Fährmännern am Weg gewarnt, die ihre Schiffe absichtlich überfüllten und zum Kentern brachten, um sich die Habe der Verunglückten im Rahmen der Grundruhr anzueignen (siehe 3.2.2).[143] Auch hiesige Quellen zeichnen Fährmänner negativ: in **Tulln** stehen sie mit Spiel und Suff in Verbindung, die Nussdorfer *schefman* werden angehalten, niemanden *ainen hurnsun oder einen diep* zu heißen, sich nicht ohne Erlaubnis vom Amtmann auf *vrlab* zu begeben und weder *stain* noch *messer* gegen ihre *genassen* zu zücken, noch andere *pluetruns* zu schlagen.[144]
Das **Nussdorfer Weistum** von 1450 verbrieft die Rechte Ulrichs von Eytzing *in dem vrfar zu Nusdorf als verr*. Chmel bezeichnet sie als „Gerechtsame der Schiffer-Innung zu Nußdorf“, die

---

[139] Ebd. S. 8
[140] Detlev ELLMERS, Heilbronner Einbaum-Fähre, S. 22. Grundlage bilden die Heilbronner Funde von Tannen-Einbäumen (4m lang, 42cm breit und 27,5 cm hoch). Zwei Einbäume hätten ca. 290kg, vier Einbäume 635kg und acht Einbäume über eine Tonne Fracht transportieren können.
[141] Lars KRÖGER, Wasserfahrzeuge in Süddeutschland, S. 4ff. „*Cimba quae vulgariter einbömek dicitur ascendens vacua non habens a latere asseria munimenta, quae vulgariter bort dicuntur, duos dabit denarios*.“ „Wer mit einem Einbaum, das heißt, mit einem Kahn [Fähre] ohne hölzerne Bordverstärkung, im Hafen anlegt, zahlt zwei Pfennig.“
[142] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 5f., Nr. 3 *in navi, que dicitur swiwentiger schef, det XII dn., de einpaum VI. dn., de cymba tres dn., de strue id est floz lignorum venalium, det XII dn.;* S. 92., Nr. 28. *de navi III dn. ad wassermaut, et ad purchmaut de pallen XII dn (...) et de navi ad stechenrecht XII dn.*
[143] *Liber Sancti Jacobi*
[144] Jacob GRIMM, Weisthümer 3, S. 704. Vgl. Joseph CHMEL, Geschichtsforscher 1, S. 21-27.

einen lebendigen Einblick in den Betrieb einer spätmittelalterlichen Fährstation gewähren. Vierundzwanzig Genossen beeideten die Rechte des Eytzinger **Fährunternehmers** *mit seiner schiffung in dem vrfar vnd auch der schefflewt, die da heissen die gnassen, vnd auch die maister, die da aigne scheff haben.*[145] Pro Jahr werden drei *pantaiding* angesetzt, welche die Angelegenheiten *desselben vrfars* behandeln sollten. Die Rechte des **Nussdorfer Urfar** (*vnser vrfar*) galten für alle **Schiffer** innerhalb einer räumlichen Gemarkung, an die sich die Einflussbereiche der Urfare von *Newnburg* und *Wienn* anschlossen.[146] *Wer ain scheff oder ain zullen an dem vrfar* hatte, sollte sich an die Weisungen halten, **Kollisionen** (*scheff zepricht*) vermeiden und auf das **Wetter** und auf das Eis im Winter achten, damit die Schiffe *vor dem eys* sicher wären.
Als richtiges Schiff galt *ain yedew züllen, die getragen mag zwen ler wegen mit vier rossen.*[147] Ansonsten wird zwischen *schiffung gros oder klain*, *waidzullen* und *puecheinew zullen* unterschieden. Wetterkapriolen wie *wuetguess, eysgüssen, sturmwindtn* oder *gros wasser* setzten den Fährmännern zu. Die **Fischer** hatten im *vrfar nichts zu schaffen,* außer der Amtmann erlaubte es ihnen. Als Strafe wird den *vischern* angedroht, dass man ihre *zullen auf das lanndt ziechen* und zerschlagen solle. Die Fischer durften nur *waidzullen* haben - hierbei handelt es sich um kleine Fischerzillen im Gegensatz zu größeren **Transportzillen**. Für den Fall, dass fremde Kaufleute mit ihrem Schiff auf einer **Sandbank** aufliefen galt: Wenn ein

> *„ gast von Payren kumbt vnd herab vert vnd afrint zwischen den gemerkten* so soll er zum *ambtman komen gen Nusdorf in das vrfar* und soll *ain schef oder ain zullen mieten*“[148]

gegen Bezahlung. Geht der **Gestrandete** allerdings *gen Wienn oder gen Newnburg* und besorgt sich dort *ain fromdes schef* ohne Wissen des Amtsmannes, so kann dieser es samt Ladung beschlagnahmen. Was man *zwischen den zwain gemerkchtten* mit den Schiffen überführte, kostete pro *scheffart* 16 Pfenninge. Der Weinbau schlägt sich im Sortiment der **Transportgüter** des Nussdorfer Urfar nieder: Die Tarif regelten wie *steckchen*, *vas* für die *pinter oder die gest* - die **Fässer** werden in *fuder oder dreiling* unterschieden - *hefen, rus* und andere Weingüter zu verzollen waren. Das Weistum verwendet spezifisches **Schiffsvokabular** wie *leyn, rueder vnd schaltten, achsl, heftstekchen, plöchl* und klärt, wie die ankommenden Wagen von den Schiffern übergeführt werden sollten, ohne dass es zu Streitereien um die Überfahrt komme.

---

[145] Jacob GRIMM, Weisthümer 3, S. 699.
[146] Ebd. S. 700. *die gemerkcht hinengegen in die Staingrueb vnd daengegen vber in den Drespach zu Entzestorf vnder den Püsenberg ze nagst sand Kathreinkirchen daselbs zu Entzestorf vnd die gemerkcht nawberts in die Alls vnd da engegen vber in die Purweinsstetten.*
[147] Ebd.
[148] Jacob GRIMM, Weisthümer 3, S. 701. Wer Gärten in der Au in Nussdorf oder beim Kahlenberg hatte, durfte *ain zullen haben, damit er sein mader aus vnd in furet; aber wen er das gras abgemet, so sol er dartzu nemen ain zullen aus dem vrfar (...) wer anders dawider tut, es sey mit holcz oder mit hew, so mag im der ambtman die zullen nemen.*

Anscheinend war es üblich, dass Schiffe ans Urfar gebracht und dort zum **Verkauf** angeboten wurden. Das Weistum sieht vor, dass zunächst der **Amtsmann** gefragt wird, ober er *zullen oder schef* kaufen möchte, sagte dieser ab, *mag er es geben wem er wil*. Selbst ein Haftungsausschluss ist im Weistum vorgesehen: Fahren die **Vergen** *in stillem wetter hinaus* und *gots gewalt* nimmt ihnen das Schiff, dann haftete weder der Fährmann noch der Amtmann dafür.[149]

Ebenfalls aus der Zeit um 1450 stammt die „Ordnung und Besatzung der **Wassermaut zu Stadlau**". Zunächst wird das *gemerkch* des Urfar der *maister von Stadlau* umrissen, das *Töblingpach, dürren Merhen, klain Asparn* und *podem Alta* markierten. Wer *uber die Tunau will hinuber und heruber*, der gebe die Maut *enhalb Tunau*. Für die Bewohner der umliegenden Dörfer Asparn, Wulzendorf und Breitenlee galten ebenso **Sonderrechte** wie für *Apeltau, Kagran und Hersteten,* wo *die mauten dohaim bei der torseuln* zu geben waren. Frei war die Überfahrt für *geistlich leut, es sein briester, munich, klosterfraun* sowie *all herren, ritter und knecht.*[150]
Es folgen ausführliche **Tarifsatzungen,** die eine Vielfalt unterschiedlicher Wagengüter vermerken. Für Grundbedürfnisse wie *traidwagen, getraid seckh auf einem wagen, protwagen, melwagen* oder ein *kaufros* zahlte man einen Pfennig; *fleischwagen, hünerairerwagen, genswagen, hophenwagen, salzwagen, teckenwagen, pechwagen, gevasten wagen mit holzwerch* zahlten zwei Pfennige. Teurer waren die **Güter** der *verpunden gewantwagen*, *kramwagen*, *kotzenwagen, kupherwagen, kochsilberwagen, zinwagen, varbwagen, verpunden heutwagen* etc., die mit zwölf Wr. Pfennigen zu Buche schlugen.[151] Daneben gibt es Säcke, Putten, Kisten, Truhen, Pallen und ein buntes **Warensortiment,** das auch abseits der Wagen durchdekliniert wird. Bemerkenswert ist die Mautfreiheit für Hausrat, den man kriegsbedingt überführen wollte:

> *„wer sein gut durch pesser bewarung und sicherhait willen herüber die Tunau und hinwider überfüren will, davon ist er nicht maut schuldig."*[152]

Abb. 57 zeigt eine Rekonstruktion eines Fährprahms in Norddt. Der sog. **Prahm** Haithabu 4 war ca. 14,5 m lang und 4 m breit, wurde um 1184 gebaut und gehörte zur hochmittelalterlichen Stadt Schleswig (und nicht zur Wikingersiedlung Haithabu).[153] Die **Donaufähren** sahen bis auf geringfügige Bauunterschiede wohl ähnlich aus, denn die Stadlauer Mauttarife belegen, dass ein Übersetzen mit **Transportwagen** und mehreren Tieren auf der Donau Alltag war.

[149] Ebd. S. 703f.
[150] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten II, S. 59f., Nr. 145.
[151] Ebd. S. 59f. Fleischhauer die ihre Tiere über die Donau zum Weiden führten zahlten ebenso wie bestimmte Kaufleute den *jarschilling an der maut enhalb Tunau*; die Mauten der Anrainer sammelte man ab. *In daz gericht zu Stadlau* gehörten *sand Jörgen, Ringlesse, Alpeltau, Prunn, Praitenlee, Wulzendorf, Asparn, Kagran.*
[152] Ebd. S. 61.
[153] Lars KRÖGER, Binnenschiffe in Mitteleuropa. In: Přehled výzkumů 55-2 (Brno 2014), S. 98 und 110.

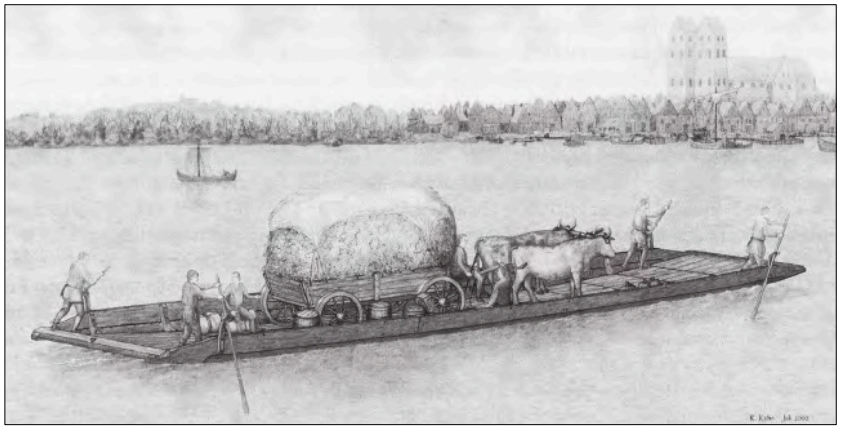


Abb. 57 - Rekonstruktion einer hochmittelalterlichen Fähre nach Kühn.

Trotz der erhaltenen Wassermaut-Tarife aus der Zeit um 1450 verloren die **Wiener Urfare** mit der vollständigen **Donauüberbrückung** nach 1439 an Bedeutung. Im Falle von Stadlau führten zudem Überschwemmungen und die Versandung einzelner Donauarme zu einem allmählichen Abschwung. König Ladislaus schenkte 1453 den Wienern *die maut zu Stadlau mit allen renten, nutzen, gerechtigkeiten und zugehorungen,* die Wiener sollten die Maut fürderhin

> *„mit irn ambtleuten besetzen und zu irm und der stat nutz und sunder die zeun, polwerch, turn, tor und greben, damit sie die vorstet ingefangen habent, davon pessern.“*[154]

Im folgenden Teil möchte ich eine Übersicht der mittelalterlichen **Donaufähren** zwischen dem Linzer Raum und Pressburg geben: In Oö sind u.a. Wilhering/Ufer - Ottensheim, Linz - Urfahr, Enns - Mauthausen, Wallsee/Ufer - Hütting und Ufer südlich von Grein zu nennen.[155]
Die Josephinische Landesaufnahme verzeichnet **oö. Übergänge** als *Urfar* bei Ottesheim, *Urfar* samt Brücke in Linz, das kleinere Linzer *Urfar* beim heutigen Chemiepark, *Überfuhr* nördlich von **Raffelstetten** (Zollweistum!), *Überfuhr* bei Mauthausen, *Überfur* bei Wallsee sowie *Ufer* südlich von Grein.[156] Bemerkenswert ist, dass diese Übergänge bis heute „aktiv“ sind, sei es

[154] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten II, S. 81, Nr. 152. Friedrich III. bestätigt Wien 1460 die Rechte an der Donaubrücke, das Weineinfuhrverbot und die Maut zu Stadlau. Ebd., S. 94, Nr. 160.
[155] OÖ UB 9, S. 912, Nr. 758. Herzog Albrecht verlieh 1380 *vnser getrewr Wernhart der alt Mautter ze Lyntz ... das halbe Vrfar ze Atenshaim. Das halbe Vrfar gegenüber Ottenshaym* wird 1419 durch einen Rechtsspruch dem Kloster Wilhering zugeschlagen Regestenbuch Wilhering Nr. 1004. Bei Ottesheim und Ufer/Wilhering gibt es heute eine Drahtseilfähre. In Linz haben die Donaubrücken die Fähren ersetzt. Bei Enns/Mauthausen quert eine Radfähre die Donau - im 14. Jh. ist *dacz Vrfar auf der Stetten in Methauser pharr* Inhalt einer Urkunde zwischen dem Ennser Hauptmann und einem Mauthausener Bürger. OÖ UB 10, S. 394, Nr. 516. Weiters ist die Überfahrt Wallsee/Ufer - (*Walsse bey dem Vrfar*) und Ufer oberhalb von Grein *bey dem Vrfar* anzuführen; bei beiden Übergängen gibt es heute Brücken. OÖ UB 11, S. 557f., Nr. 618. Die größere Brücke verbindet die B 3 mit der Greiner Straße B 119. OÖ UB 9, S. 589, Nr. 485. Herzog Albrecht von Österreich befahl 1379, dass niemand die Bürger von Grein an ihren Schiffahrtsrechten auf der Donau beirren solle. (...) *Richtern Mautern vnd andern Amptleuten vnd allen andern vnsern Vndertanen edeln vnd Landleuten die Vrfar auf der Tuonaw haben* sollen *die Purger gemainlich von Greyn mit irr Schiffung vnd arbaitt auf der Tuonaw beleiben lasset bey iren Rechten vnd gu^{e}ten gewonhaiten.*
[156] Die Josephinische Landesaufnahme (1763-1787) ist online abrufbar unter: http://mapire.eu/de/ (05.05.2017). Die Wallseer teilen 1356 ihre Urbargüter Markt, Gericht und *vrvar* von Mauthausen untereinander auf. OÖ UB 7, S.

durch eine Drahtseilfähre zwischen Ottensheim und Wilhering und eine Personenfähre zwischen Enns und Mauthausen oder durch moderne **Brücken**, die sich vorwiegend im Bereich der alten Übergänge befinden, wie das Beispiel Linz zeigt: Die Nibelungenbrücke und die VOEST Brücke der A7 führen nach **Linz-Urfahr**, die Steyeregg-Brücke der B3 liegt beim alten Urfahr (Linzer Chemiepark). Nördlich von **Raffelstetten** führt heute ein Steg über die Donau; auch bei Wallsee und bei Ufer gibt es Brücken, wobei letztere die Donau Bundesstraße B 3 mit der Greiner Straße B 119 verbindet. Bei der Greiner Überfahrt verkehrt heute noch eine Personenfähre.

Die **gefährlichen Donau-Abschnitte** bei Struden (Donaustrudel) und Persenbeug (böse Beuge) waren bei Schiffern und Reisenden gefürchtet (siehe 1.1.1). Bei **Persenbeug** lag eine Überfahrt zwischen Gottsdorf - Stift Säusenstein, wo die Josephinische Landesaufnahme wie gegenüber von Marbach flussabwärts ein *Ufer* notierte (zwischen Marbach - Ufer/Krummnussbaum verkehrt heute eine kleine Rollfähre). Im Hinterland von **Marbach** ist ähnlich wie bei der wichtigen Überfahrt von **Pöchlarn** die Altwegestruktur im Umland relativ gut ersichtlich. Becker spricht die Fähre im Raum von Pöchlarn als „die älteste Überfuhr im Nibelungengau" an, allerdings sei sie östlich des Ortes gelegen und landete beim Urfahr westlich von Weitenegg oberhalb von Stift **Melk** an.[157] In der Wachau folgten Überfahrten bei Ufer gegenüber von Schloss Schönbühel, und bei mehreren „**Ufer-Doppelorte**" wie Aggsbach Markt - Aggsbach Dorf, Arnsdorf - Spitz (Burg Hinterhaus), St. Lorenz - Weißenkirchen sowie Rossatz - Dürnstein (siehe Karte 4).[158] Diese Überfahrten werden noch als Fährstationen für Touristen und Ausflügler betrieben. Generell sind die nö. Donaufähren und die Zeitstellung ihrer Aktivität bislang kaum untersucht.

Eine der wichtigsten Überfahrten lag am Ausgang der Wachau zwischen dem **Förthof** bei Stein/Krems und **Mautern**. Schon die Vita Severini berichtet von einem Markt jenseits der Donau, der 1153 als täglicher Markt *forum cottidianum* in Göttweiger Quellen aufscheint. Im selben Jahr führte der weit gereiste arabische Geograf Al-Idrisi neben Ulm, Regensburg und Passau auch Krems und Wien unter den bedeutendsten Städten an der Donau an, 1250 schlossen sich die Bürger von **Krems** und **Stein** zu einer Doppelstadt zusammen.[159]

460f., Nr. 456. Zu Hütting (Oö) - Wallsee (Nö.): Hütting war ein wichtiger Markt- und Handelsort, dessen Wappen im 16. Jh. einen Boot mit einem rudernden Fergen zeigt, südlich der Donau hat sich der Flurname Ufer erhalten.

[157] Anton BECKER, Donauübergänge, In: Hugo HASSINGER/Karl LECHNER (Hrsg.), Ausgewählte Schriften, S. 272f. Die Pecher brachten auf mehreren Wegen das für die Wirtschaft wertvolle Pech nach Pöchlarn, dass zu Pechfackeln, Pechkränzen oder als Wagenschmiere und Schiffsdichtung eingesetzt wurde. Der Ortsname Ufer weist fast immer auf frühere Überfuhren und Anlandeplätze hin.

[158] Ebd. Bei Aggstein lag eine Mautstelle, die Albrecht II. 1438 an Georg Scheck vom Walde unter der Bedingung verlieh, sich um die Treidelpfade und Wege entlang der Donau zu kümmern. RI XII, n. 360. Der Donauzoll wird mit 32 Wr. Pfennigen für Getreideschiffe und 12 Wr. Pfennigen für Getreidezillen festgelegt.

[159] Andrea SERLES, Krems, In: Der Donauhandel siehe: http://www.univie.ac.at/donauhandel/publikationen/krems/ (05.05.2017).

Der **Förthof bei Stein** trägt in seinem Namen bereits den Hinweis auf eine **Fährstation** und wird im 13. Jh. als *de Urfar* und *Vrvar super Danubium* in den Quellen genannt (siehe 4.1). Schon 1210 taucht ein Schiffer namens Rapoto *nauta de Stain* auf; der Leitname findet sich ab 1286 mit *dominus Rapotu de Urfar* in zahlreichen Urkunden.[160] Seine Familie nannte sich fortan **„von Urfar",** so seine Söhne *Gotfrid von Vrvaren* und *Rapotes von Vrvaren*, Bürger von Stein sowie Mathias von Urfar, Richter zu Krems; Laurenz und Jans *von Vruar* werden um 1300 ebenfalls fassbar.[161] Gottfried von Urfar steht in einer Zeugenliste neben dem einflussreichen **Kremser Richter** Gozzo, der zunächst Parteigänger Ottokars II. war und unter Rudolf I. seine Ämter weiterführen konnte; Matthias wurde sein Nachfolger als Richter in Krems.

Schließlich ist es Jan, der sich mittlerweile *von Capellen* nannte und 1322 eine ewige Messe im Spital *zu Pulgarn* von *Achtzig Pfundt wienner Pfening auss vnnserm vrfar zu mauttern* stiftete.[162] Danach findet sich das **Mauterner Urfar** sogar im Testament von Herzog Albrecht III. der am Tag seines Todes 1395 über sein *vrfar ze Mauttarn* verfügte.[163] Der Bau der zweitältesten Donaubrücke zwischen Mautern und Stein 1463 unterstreicht die **verkehrsstrategische Lage** der Überfahrt **Förthof - Mautern**, die mit der Brücke starke Konkurrenz bekam.

Unterhalb von Krems lag die Überfahrt **Marchwartsurfar** (Theiß) **- Hollenburg** in der Nähe von Traismauer. In einer päpstlichen Bestätigungsbulle scheinen zum 13. Jänner 1139 unter den Besitzungen des bayerischen Klosters Mallersdorf *in Episcopatu pataviensi quinque Vineas apud transitum Marcwardi* auf.[164] Am 15. November 1160 übertrug Bischof Konrad von Passau dem Stift St. Georgen die Kirche in Marchwartsurfar (*ecclesiam Marchuuartesuruar*) und den Schweighof bei Zeiselmauer.[165] In weiterer Folge kam es 1215/21 zu Streitigkeiten zwischen dem Kremser Dekan Konrad und Propst Heinrich von St. Georgen um die Grenzen der Kirche von **Marchwartsurfar** - *super parrochia Marquartesvruar et eius terminis uerteretur* - als man beim Passauer Bischof intervenierte, der Krems einen Ausgleich zusprach.[166]

Im Jänner 1274 reversierte Gozzo von Krems ein 3-jähriges Pachtangebot für das *passagium in Holnburch* gegenüber Konrad von Freising.[167] König Ottokar II. beurkundet am 2. Juni 1276 in Znaim den Kauf der **Donaufähre in Theiß**, die doch von Gozzo an den Freisinger Bischof

[160] FRA II/51, S. 88, Nr. 73. FRA 1, S. 164ff. FRA II/81, S. 110, Nr. 233. OÖ UB I, S. 398, Nr. 225. Mehrmals führt Rapoto Zeugenlisten an z.B. *Rapot von Urvar der landsreiber in Ö.* Vgl. OÖ UB 6, S. 603f., Nr. 38.
[161] OÖ UB 6, S. 609, Nr. 46 (Anhang). Edgar KRAUSEN, Urkunden des Klosters Raitenhaslach, S. 471f., Nr. 558. *Ich Mathias, heren Rapotes svn, von Vrfar, richter daz Chrems* FRA II/51, S. 264f., Nr. 262 *Gozzo Judex de Cremsa, Gotfridus de Vrfar, Siboto de Moutarn.* FRA II/81, S. 127f., Nr. 287. FRA II/51, S. 264f., Nr. 262.
[162] OÖ UB 5, S. 330f., Nr. 340.
[163] OÖ UB 11, S. 435ff., Nr. 484 + 494. *vmb daz gelt, das ... auf vnserm vrfar ze Mauttarn geschaft ist*.
[164] Stift Baumburg fällt 1150 ein Weingarten bei *Marchortsuruar* zu. NÖ UB II/2, S. 657. Nr. 21[17]. ANB I, S. 707.
[165] MB 15, S. 258 und 270. Wilhelm BIELSKY, Sanct Georgen (=AÖG 9) S. 279f., Nr. 23. *suaichhof iuxta Zaizenmure*. Vgl. http://monasterium.net/mom/AT-StiAHe/HerzogenburgCanReg/1160_XI_15/charter (05.05.2017).
[166] Adalbert FUCHS, Urukunden und Regesten Göttweig (=FRA II/51), S. 102, Nr. 88.
[167] FRA II/31, S. 324f., Nr. 302.

überging. Für 250 Mark Silber wechselten Güter, das *passagium aput Teyzzam* sowie die Donauinseln *aput Marchares Urvar (...) et insulam Urvarwerd* den Besitzer.[168]

Im Sommer 1300 sind es zwei dieser **Inseln** *apud Marcharts Urvar*, um die das Stift Herzogenburg und eine Walchenbergerin buhlen. Der Kremser Richter Gottfried sprach die Inseln beim *Marcharts Urvar di der Walchenberger hat ine gehab* Herzogenburg zu und beauftragte den Marschall von Landenberg mit der Klärung dieser Angelegenheit.[169] Dank dieser Streitigkeiten ist das bedeutende Passagium bei Marchwartsurfar gut dokumentiert. Wohl 1336 fiel Marchwartsurfar einem verheerenden **Hochwasser** zum Opfer, das die Kirche und das Dorf zerstörte und zu einem Neubau in Haitzendorf führte.[170] Nach der **Übersiedlung** kaufte Propst Siegfried von Herzogenburg 1353 von den Liechtensteinern den Markt St. Georgen *pei der Tunawe vnd daz marktrecht mit gericht vnd mit zoelln vnd daz Vrfar da selbest* um 287 Pfund Wiener Pfennige und die Liechtensteiner traten ihre Ansprüche *nyederthalb Chagran gegen der Tunawe* ab.[171] Das Schicksal des öden Marchwartsurfar, das bei der heutigen S33 Schnellstraßen-Brücke lag, ist also auf das Engste mit den **Naturgewalten** der Donau verknüpft. Nach seiner Zerstörung entstand ein neuer Anlandeplatz in der Nähe von Theiss (siehe Karte 4+5).

Der nächste bedeutende Übergang lag bei **Tulln - Trübensee** gefolgt von Klosterneuburg – Korneuburg, wo heute eine Rollfähre verkehrt, während in Tulln erst unter Franz Josef eine Donaubrücke für die Eisenbahn entstand. Tulln lag naturräumlich günstig, war **Knotenpunkt** mehrerer Wege und die hiesige Passage gehörte zu bedeutendsten im nö. Donauraum (Fiskalort, Fürsten- und Kaiseraufenthalte, Taidinge, Wirtschaftszentrum etc.). Dennoch finden sich wenige Quellen zur Überführ, deren Privileg den Bürgern gute Einnahmen brachte.[172]

Unter Ottokar II. erhielten die **Tullner Schiffer** 1261 als Lohn für ihre Hilfe bei der Schlacht von Groißenbrunn, wo sie dem Böhmenkönig in einer prekären Lage im Donau-March-Raum gegen die Ungarn mit Proviant logistisch aushalfen, eine rechtliche Gleichstellung mit der **Wiener Schifferzunft** - *nautis nostris de Tulna universis nauli ius ... fecimus ... que habent in Wienna alii naute nostri,* wobei die Transportkapazität als *vectura* betont wurde.[173]

---

[168] Ebd. S. 335f., Nr. 312-14. Karl MEICHELBECK, Historia Frisingensis II/2, Nr. 120,127 und Nr. 128. (...) *et passagium quod idem Gocco habuit aput Teyccam, et prouentus trium annorum passagii in Holnburch*, (...) *insulam Vruarwerd et insulam que dicitur Savm, et aliam insulam* (...). Saum ist ein seltener Name für eine Donauinsel und wird wohl mit den Wagen- und Saumtransporten der Überfahrt in Zusammenhang stehen.

[169] http://monasterium.net/mom/AT-StiAHe/HerzogenburgCanReg/1215-1221/charter (05.05.2017).

[170] Ebd. „(...) *in Marchartsuruar nostre diocesis per inundacionem danubii aquarum inpetu penitus sit destructa et plebesani eiusdem ipsam in haitzendorf de nouo reedificare inchoarunt.*
Nach seinem Untergang bleibt Marchwartsurfar noch als Besitztitel bis in die Neuzeit hinein bestehen.

[171] Michael FAIGL, Herzogenburg, S. 207, Nr. 183. Marchwartsurvar lag wohl etwas flussaufwärts der heutigen Straßenbrücke, während sich die neue Überfahrt etwas weiter stromabwärts entwickelte.

[172] Peter CSENDES, Privilegien der Stadt Tulln, in: JbLkNö NF 59 (1993), 55 ff.

[173] NÖ UB Vorausband, Nr. 23. und Komm. S. 88f. Zu den Tullner Stadtrechten siehe Ebd. Nr. 29-29c. Tulln erhält *aller rechten vreyung und genaden auf dem land als auf dem wazzer* die von allen *getrewen richtern amptlaeuten mauttern oder zolnern* einzuhalten sind. Wer von den Gesetze abweicht wird als *ubervarer oder vraeflaer* bezei-

Im 16. Jh. prozessierte die Stadt lange um Rechte mit den Puechheimern, die am linken Donauufer bei Trübensee saßen, von 1661 hat sich eine **Urfahrordnung** erhalten, die u.a. Überfahrten mit eigenen Zillen und den Transport fremder und verdächtiger Leute untersagt und die **Fergenknechte** anhält, *das Spielen, Essen und Trinken zu Trübensee* abzustellen und unter Strafe fordert, *die reisenden Leute nicht zu lange warten zu lassen*. Nach Anton Becker gehörten zu Tulln auch die lokalen Überfuhren in Zwentendorf und Langenlebarn.[174]

Gut dokumentiert ist das *transitus* in Klosterneuburg, auf dem um 1200 Heinrich der Planchen saß, der hier nach Weltin die Tätigkeit eines **Fergen** (*nauta*) ausübte.[175] Die **Klosterneuburger Überfuhr** erlangte während des Ministerialenaufstandes gegen Friedrich II. strategische Bedeutung, als die Kuenringer aufbegehrten: *Chrems et Stayn opidis exustis, immo passagium in Neumburch, dum dux transire vellet, obtinuerunt*.[176] Friedrich II. konnte die Donau (dank der Planchen) übersetzen und 1240 erhielten die Planchenbrüder Heinrich, Ulrich und Dietrich als Lohn von Herzog Friedrich II. zudem das *passagium in Stadlowe* - die **Stadlauer Überfuhr** - gegen ein Entgelt verliehen, als der Herzog den Donauverkehr neu regelte.[177]

Danach sind zwei Notverkäufe von **Fährmann-Witwen** bekannt: *Reyhtza*, die Witwe des Mundschenks Markward von Gereut, veräußert kurz vor Weihnachten 1283 das Viertel *urvar* in Klosterneuburg, das sie und ihr Mann vom Stift zu Lehen hatten um 40 Pfund Pfennig an das Stift. Ähnlich ist der Fall der *Verigen Witib* Kunigunde, der Witwe von *Jans an dem Urvar* bzw. *Jansen dem Verigen*, die ihre Urfahrrechte 1327 ebenfalls an das Stift verkaufte.[178]

Etwas unterhalb von Klosterneuburg lag bei Nußdorf das „**1. Wiener Urfar**“, das schon im 13. Jh. als *in alten Vrfar* galt und im Weistum von 1450 ausführlich beschrieben wird.[179] Altenurfar bei **Nußdorf** dürfte die einträglichste der Wiener Überfahrten gewesen sein, seine Bedeutung unterstreicht die Besitzgeschichte, saßen hier im 11. und 12. Jh. doch die mächtigen Weinviertler Grundherren von Burghausen, Schala und Peilstein, bevor die **Überfahrt** landesfürstliches Lehen wurde und im Spätmittelalter an die Würfel, Grabner und Eitzinger fiel.[180]

---

chnet, worin man eine negative Anspielung auf die Schiffer als Überfahrer sehen könnte.

[174] Anton BECKER, Donauübergänge, In: Hugo HASSINGER/Karl LECHNER (Hrsg.), Ausgewählte Schriften, S. 277f., Anton KERSCHBAUMER, Geschichte der Stadt Tuln, S. 154f. Anfang des 19. Jh.s passierten pro Jahr etwa 8250 Fußgänger (ca. 22,5/Tag), 4.350 Fuhrwerke (ca. 12/Tag) und 2770 Tiere die Überfahrt, wobei für das Mittelalter weniger Fähr-Verkehr anzunehmen ist.

[175] NÖ UB Vorausband, Nr. 14. Kommen S. 56f. FRA II/4, Nr. 8, *Heinricus Planche*.

[176] Cont. Praed. Vindobonensium zu 1231, In: MGH SS 9, S. 726.

[177] NÖ UB Vorausband, Nr. 14. Kommen S. 56f.

[178] FRA II/10, S. 228, Nr. 230. (...) *daz Chunigunt Jansen des Verigen Witib, verchauft hat allez das recht, daz si vnd ir wirt Jans an dem Urvar vnd an dem gewaltigen scheffe hie ze Neunburch* gehabt haben. Vgl. Maximilian FISCHER, Schicksale 2, S. 283f., Nr. 106.

[179] Die älteste Nennung verdanken wir einem Notverkauf von Weingärten und Bergrechten, die Propst Nikolaus *in alten Vrfar* an den Deutschen Orden veräußerte. FRA II/10, Nr. 28. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, A 147. Jacob GRIMM, Weisthümer 3, S. 699-705. Joseph CHMEL, Geschichtsforscher 1, S. 21-27.

[180] Anton BECKER, Donauübergänge, In: Karl LECHNER (Hrsg.), Ausgewählte Schriften, S. 280. Die Verwaltung

Der Seifried Helbling Autor lässt nach *Nuzdorf an daz urvar* fahren und erwähnt *daz urvar bî Ûzensê* dessen lage am nördlichen Donauufer umstritten ist (I, V. 569ff.). Die gegenüberliegende Anlegestation von Nußdorf lag im Bereich des heutigen **Jedlesee** (siehe Karte 4).

Das „**2. Wiener Urfar**" befand sich zwischen Stadlau und der Scheffstraße, die ihren Namen von den anlegenden Schiffen herleitete und eine eigene Gemeinde mit eigenen Rechten bei der Stubentorlände bildete. Zu den dortigen Wasserrechten siehe Kapitel 3.1. Die Überfahrt **Stadlau - Scheffstraße** ist seit 1220 nachweisbar und fiel unter Friedrich II. an die Planchen, im November 1270 bestätigte Ottokar II. *quod Planchones naute in Stadelawe exhibuerunt*. Mittlerweile vergab ein mehrköpfiges Konsortium die Kammergüter, und so finden sich in der Zeugenliste für das *passagium in Stadelawe* Kämmerer und Finanziers wie der *Tulnarius camerarius*, in dem Max Weltin den Finanzmann und **Generalpächter** Konrad von Tulln sieht.[181]

Die Fährtarife vom Stadlauer Urfar aus der Zeit um 1450 gewähren Einblicke in das **Transport-Sortiment** und dessen Preisstaffelung, wobei die Breite des Warenangebots und die vielen Wagen-Nennungen auffallen. Im Bereich der Stadlauer Überfahrt lagen auch Furtwege, die sich in einigen Lobauer Namen wie der Esslinger Furt und Stadlauer Furt erhalten haben.

Das „**3. Wiener Urfar**" lag beim Alberner Hafen und ging Richtung Großenzersdorf über die Donau. Ende des 13. Jh. verkauften die Watensteiner einige Werde und *das urvar da zem Alberech* samt *viswaide* in der Donau um *anderhalbhundert phunt* Wr. Pfennige an einen Ebersdorfer.[182] Gegenüber saß Freising, deren Stifts-Urbare 1160, 1296 und 1316 Fähreinnahmen aus dem hiesigen *passagium* ausweisen.[183] Mit dem Bau der Donaubrücken verlor im 15. Jh. auch die Überfahrt **Albern - Enzersdorf** an Bedeutung, ohne dass sie zuvor den Rang des Nussdorfer oder Stadlauer Urfars erlangt hätte. Interessant ist, dass Ottokar aus der Gaal in seiner Reimchronik die Wiener Urfare beschreibt und diese wohl aus eigener Anschauung kannte.

Als Herzog Albrecht I. sein Heer 1304 nördlich der Donau im November entließ, hätten sich die Soldaten *ze Niunburc und ze Stadlouwe ... alumb an diu urvar* aufgeteilt, um *über daz wazzer* zu kommen. Am **Enzersdorfer Urfahr** siedelte der Chronist die Episode des Bayernherzogs an, der 1305 nach Ungarn zur Königskrönung wollte und *enhalp Tuonouwe zEnzestorf (...) hinze den Albarn* übersetzte; laut *Cont. Weichardi* fand diese Überfahrt bei Fischamend statt.[184]

Neben den drei Wiener Überfahrten verfügte der Großraum Wien mit den Passagen Klosterneuburg-Korneuburg und **Fischamend-Urfar** insgesamt über fünf Urfare.[185] Im Bereich Enzers-

---

der via Donau sitzt heute noch am Nussdorfer Wehr, wo im Mittelalter Hütten für Fährleute und Reisende standen.

[181] NÖ UB Vorausband, Nr. 14 und 30. Komm. S. 56f. und 133. Alfons DOPSCH, Die landesfürstlichen Urbare,

[182] Ebd. Nr. 56.

[183] Anton BECKER, Donauübergänge, In: Ausgewählte Schriften, S. 294.

[184] V. 85383ff. MGH SS 9, S. 817.

[185] Ernst NEWEKLOWSKY, Schifffahrt III, S. 135.

dorf sowie Probstdorf/Urfar/Schönau war das Stift Freising begütert. Fischamend war wegen seiner Überfuhr - eine Passauer Urkunde erwähnt mehrfach **Schiffer** und **Fergen** - für die Herren von Haslau von Interesse, und die hiesige Überfahrt erlangte 1305 sogar

> *„historische Bedeutung, als der als Kaufmann verkleidete Herzog Otto von Niederbaiern auf dem Weg zur Krönung nach Ungarn in Fischamend die Donau überqueren wollte und, bereits auf dem Schiff, den Verlust der ... Königsinsignien bemerkte."*[186]

In einer **Königsurkunde** vom Mai 1277 halten Bischof Konrad von Freising und Rudolf von Habsburg fest, dass die Dörfer *Brostorf, Vruar, Schonna* an Rudolfs Söhne als Gutmachung der Schäden für seine königlichen Expedition (*in expeditio a regia*) zu Lehen gehen.[187] Generell spielten die **Donauübergänge** im Machtkampf zwischen Ottokar II. von Böhmen und Rudolf I. von Habsburg, aber auch in anderen Auseinandersetzungen eine große Rolle (auf diese strategischen Aspekte der Verkehrswege gehen u.a. die Kapitel 2.2.3. und 4.2.5 ein).
Unterhalb von Fischamend lag eine kleinere Überfahrt bei **Haslau - Orth/Donau**, wo die Vohburger einst begütert waren. Heute verkehrt bei Orth im Sommer eine Ausflugszille.[188] Beim bedeutenden Furtübergang **Altenburg - Stopfenreuth** (siehe 1.2.2) ist eine Überfahrt urkundlich belegt, die sich in den Reiserechnungen Wolfger von Erlas als *naute* findet. Zur Pferdezucht in Stopfenreuth und zum wichtigen historischen Donauübergang, wo heute die einzige Brücke zwischen Wien und Bratislava quert, siehe Kapitel 1.2.2f. und 4.1.1).

Unterhalb von Burg **Röthelstein** gingen im Spätmittelalter wohl Schiffe zum Marchfelder und zum Thebner Ufer über und auch in der Stadt **Hainburg** ist zumindest mit einer lokalen Fähranlegestation zu rechnen. Schließlich ist **Bratislava** mit mehreren Überfahrten zu nennen, wobei eine wichtige Passage südlich der Altstadt Richtung Brücken Au bzw. Engerau zum heutigen Stadtteil Petrazalka überführte. Südlich von Bratislava und östlich von Kittsee lag eine Überfahrt am Hauptarm der Donau. Etwas flüssabwärts befand sich eine **Fährstation** bei *Samorin* (Sommerein); zudem verzeichnet die Josephinische Landesaufnahme die *Klederische Überfuhr* mitsamt ihrer **Fergensiedlung** (*Überführershütte*, *-wohnung*) und Anlegestellen. Östlich von Bratislava zweigte der Neuhausler Arm mit kleineren Urfahren und einer Holzbrücke ab, das Dorf *Most pri Bratislave* erinnert an eine ältere Brücke an dieser Stelle.[189]

---

[186] NÖ UB Vorausband, Komm. S. 74f. Adam MAIDHOF, Passauer Urbare I, 197. Südlich von Fischamend bildete Schwadorf einen wichtigen Passauer Stützpunkt (siehe 2.2.4). MGH SS 9, S. 817. *locum, qui dicitur Vischamund, ubi Danubium transfretare voluit, et cum iam navim ascenderit, (...) , cui coronam commiserat portandam (...).*
[187] FRA II/31, S. 357, Nr. 336 und S. 370, Nr. 351. FRA II/35, S. 90, Nr. 517.
[188] Radfähren verkehren heute zw. Ort/Donau - Maria Ellend, Klosterneuburg - Korneuburg, Dürnstein - Rossatzbach, Weißenkirchen - St. Lorenz, Spitz - Arndorf, Mauthausen - Enns/Marbach und Ottensheim - Wilhering.
[189] Vgl. Die Josephinische Landesaufnahme (1763-1787) Standort Bratislava auf http://mapire.eu/de (05.05.2017).

Neben dem Durchfurten und dem Überfahren ist die Nutzung eines **künstlichen Bauwerks** in Form einer Brücke die dritte Option, um ein Gewässer zu überqueren. Als Pioniere des Brückenbaus gelten zurecht die **Römer**. Neben beachtlichen Steinbrücken wie der berühmten Brücke von Alcántara ragen in Mitteleuropa die Holzbrückenbauten von Mainz, Koblenz und Köln oder die Trajansbrücke beim Eisernen Tor an der Donau als Beispiele der Ingenieurskunst hervor. Neben **Steinbrücken** und Aquädukten kannten die Römer hölzerne Konstruktionen auf steinernen Pfeilern, nur aus Holz gezimmerte **Jochpfahlbrücken** sowie temporäre **Schiffsbrücken** (sogenannte Pontonbrücken), wie sie Mark Aurel bei Carnuntum errichten ließ.
Die mittelalterlichen Baumeister taten sich schwerer mit dem Brückenbau und überbrückten zunächst kleinere Flüsse und Bäche. Im **Frühmittelalter** fehlen große Brückenbauten bis auf die Rheinbrücke Karls des Großen gänzlich. Einhard berichtet in der *Vita Karoli Magni* über *opera plurima*, die Karl errichten ließ und schwärmt neben Kirchen und Palästen über

> *„die Rheinbrücke bei Mainz, die fünfhundert Schritt lang war, da der Fluß an dieser Stelle so breit ist. Ein Jahr vor Karls Tod verbrannte sie* (813, Anm.) *und wurde, da der König bald darauf starb nicht wieder aufgebaut, obwohl er beabsichtigt hatte, sie durch eine steinerne zu ersetzen.“*[190]

Diese große hölzerne **Rheinbrücke** baute auf römischen Brückenfundamenten auf und verband Mainz mit Wiesbaden. Neben Einhard rühmten Saxo und Notker der Stammler die *pons Magontiacensis*, die für Zeitgenossen ein außergewöhnliches Bauwerk darstellte.[191] Daneben betrafen karolingische Erlässe die **Instandhaltung** bzw. Neuerrichtung von Brücken über kleinere und mittelgroße Flüsse, wie sie Ludwig II. 850 für Ticino anordnete: *ut pons noviter fiat, volumus ut communi opera totius populi cirum habitantis ibi pons construatur*.[192]
Nach den Karolingern tut sich relativ wenig im Bereich des Brückenbaus, und so scheint es ähnlich wie bei den Straßen zu einer **Neuentdeckung der Brücken** im 12. Jh. zu kommen, als die berühmte Brücke von **Avignon** oder die Brücken in Dresden, Würzburg und Regensburg entstanden sind. Erst 1225 schuf man in Basel unter viel einfacheren Bedingungen als sie Karls Baumeister bei der Errichtung der **Mainzer Brücke** vorfanden, eine größere Rheinbrücke, 1388 folgte die Lange Bruck in Straßburg. Während des gesamten Mittelalters sollte es hingegen am

[190] Zitiert nach Evelyn SCHERABON FIRCHOW/EINHARD, Vita Karoli Magni, Cap. 17, S. 34ff. (...) *et pons apud Mogontiacum in Rheno quingentorum passuum longitudinis - nam tanta est ibi fluminis latitudo -; qui tamen uno, antequam decederet, anno - incendio conflagravit, nec refici potuit propter festinatum illius decessum, quamquam in ea meditatione esset, ut pro ligneo lapideum restitueret.*
[191] NOTKER der Stammler, Taten Kaiser Karls des Großen I, In: MGH SS rer. Germ. N.S., Cap. 30, S. 40f. Ganz Europa (hier wohl das Fränkische Reich) habe die Brücke in gemeinsamer Arbeit gebaut. *(...) quem tota Europa communi quidem sed ordinatissime participationis opere perfecit, (...).*
[192] Capit. regnum Francorum, In: MGH LL 1, S. 407.

Rhein unterhalb von Straßburg bis nach Rotterdam keinen festen Brückenbau geben; selbst den bedeutenden Rheinstädten Speyer, Worms, Mainz und Köln gelang dies nicht.[193]
Brücken sind nicht nur bedeutende Bauwerke der **Verkehrstechnologie**, sie strahlten auch eine starke Symbolik aus. Meist wurden sie in Friedenszeiten errichten und im Krieg in Mitleidenschaft gezogen und zerstört. Der Papst gilt als *Pontifex maximus*, als oberster **Brückenbauer** der Christenheit, wiewohl die Stiftung einer Brücke ebenso wie jene eines Spitales ein gottgefälliges Werk war und man **Brückenheilige** zum Schutz der Brücken und Wege aufstellte.
Pilger waren grundsätzlich von Maut und Zoll befreit, weshalb sich Reisende gerne als Pilger ausgaben, um die Abgaben zu umgehen. Im Sachsenspiegel ist die Zollfreiheit von Pfaffen und Rittern bildlich dargestellt; während in der Wolfenbüttler Ausgabe auf fol. 32v drei Reisende auf eine Brücke kommen und dort dem Zollwächter **Brückenzoll** entrichten müssen, dürfen der Pfaffe und der Ritter auf fol. 33r die Brücke ohne Abgabe passieren. Sie genossen Zollfreiheit, der Zollwächter scheint ihnen sogar freundlich hinterher zu grüßen.[194]

Im **Hochmittelalter** sind im deutschsprachigen Raum die **Mainbrücke** in Würzburg (vor 1133), die Donaubrücke in Regensburg (1135-1146), die **Innbrücke** in Passau (1143) oder die Prager Moldaubrücke (1158-72) zu nennen. In Erfurt brannte die Hölzerne Krämerbrücke mit ihren Verkaufsstellen, die ähnlich wie der *Ponte Vecchio* in Florenz eine „Einkaufsbrücke" war, mehrmals ab, weshalb 1325 schließlich *die steinbrucke ... zue Erforte gemacht* wurde.[195]
An der Donau nahm die **steinerne Brücke** von Regensburg eine herausragende Rolle ein, ist sie doch mit gut 850 Jahren die älteste intakte Brücke an der **Donau**. Bevor Heinrich der Stolze den Bau in Auftrag gab, soll hier eine Pontonbrücke aus vertauten Schiffen bestanden haben.[196] Am „Bruckmandl" ist ein Reimspruch zu lesen, der die Umstände des Baus schildert:

„Elf hundert dreißigfün im jar
Die tonaw was schier trucken gar
Do hertzog Heinrich mit der stat
Die brucken allhie begunen hat.
Das werk gebawt off vesten grund,
Eilf jar darnach gantz fertig stund.
Gut gleit fürbas of allen wegen
Geb gots genad und gottes segen."[197]

Das Fundament der **Brückenpfeiler** ruht noch immer auf jenen **Eichenpfählen**, die beim Bau im

[193] Provisorische Ponton-Schiffsbrücken gab es zwar, jedoch keine fixen Brückenbauten über den Hauptstrom.
[194] Vgl. Sachsenspiegel, Wolfenbüttler Bilderhandschrift, Cod. Guelf. 3.1 Aug. 2°, fol 32v und 33r.
[195] Sächsische Weltchronik, In: MGH Dt. Chron. 2, S. 315.
[196] Reichsannalen zu 792, In: Scritp. Rer. Germ 6, S. 92. *Pons super navigia flumina transeuntia factus est, (...)*. Bei Steppberg (Dt.) weisen Holzpfeiler im Flussbett auf eine 500 m lange röm. Donaubrücke aus dem 2. Jh. n. Chr. hin; bei Carnuntum setzten die Römer zumindest temporär über eine Schiffsbrücke in die germania libera über und beim Fehlzug gegen die Daker entstand die berühmte Trajansbrücke am Eisernen Tor (Srb-Ru).
[197] Karlheinz MANLIK, Donauübergänge, S. 135.

12. Jh. ins Flussbett gerammt wurden. Der permanente Wasserkontakt schützt die Holzpfähle vor dem Verfaulen und lässt sie obendrein immer härter werden.[198] Die Brücke selbst erhielt ein eigenes Siegel, das die Umschrift *Sigillum gloriosi pontis ratisponensis* trägt.
Die **Regensburger** Kaufmannschaft spielte im österr. Donauraum im 12. Jh. eine dominante Rolle und kontrollierte weite Teile des Handels in Enns und Wien (siehe 3.2.2). Friedrich I. Barbarossa vereinigte 1187 das **Kreuzzugsheer** ebenso wie zuvor Konrad III. in Regensburg und brach nahe der steinernen Brücke zu seiner Fahrt donauabwärts auf (siehe 2.3.2). Als Barbarossas Kreuzzugsheer Mauthausen in Brand steckte und bei Wien und Hainburg anlandete, gab es im Bereich des heutigen Österreich keine einzige feste **Donaubrücke**. Im 12. Jh. gelang es, Enns, Perschling oder Kamp zu überbrücken, aber es sollte bis ins 15. Jh. dauern, bis dies über die gesamte Donau bei Wien, Krems und Linz verwirklicht wurde (siehe Karte 4). Was lässt sich also über antike und mittelalterliche Brückenbauten im nö. Donauraum sagen?

Eine römische Provenienz der steinernen Brücken bei **Lanzing** im Dunkelsteiner Wald (Nö.) und bei Adriach bzw. Oberaich (Steiermark) ist in der Forschung umstritten. Mark Aurel ließ für die Markomannenkriege eine **Schiffsbrücke** über die Donau einrichten, ein fixer Brückenbau über die Donau wäre für die römischen Ingenieur kein Problem gewesen, war aber aufgrund der Limes-Konstellation verkehrspolitisch nicht erstrebenswert. Die südlichen **Donauzuflüsse** entlang der Limesstraße und der römischen Hauptwege Richtung Süden waren ab dem 2. Jh. n. Chr. überbrückt, wie es die formelhaften Inschriften der Meilensteine *vias et pontes ... restit(uit)* bei **Schwechat** oder **Tulln** anzeigen. Zwischen **Enns** und **Leitha** führten wohl hölzerne Brücken durch die *Austria Romana*; die Tabula Peutingeriana verzeichnet in diesem Bereich - *ad pontem Ises* (*Pons Ivesis*) - einen Stützpunkt, der an der **Ybbs** vermutet wird (siehe 1.2.2f.).
Während der Völkerwanderungszeit verfielen diese Brücken. Archäologische Befunde von Brücken fehlen im Untersuchungsgebiet weitgehend, daher treten Brücken erst ab dem 11. Jh. meist in Form von *-bruck* **Ortsnamen** ins Licht der Geschichte. Das ahd. Wort *brucka* kommt aus dem Germanischen, leitet sich von Balken und Prügel(wegen) ab und meint als mhd. *brucke, brücke* ein **Bauwerk** zur Querung, also „Brücke, befahrbarer Übergang“ über einen Fluss oder Graben.[199] Das lat. Wort *pons* nahm nach Gertrude Blaschitz eine ähnliche semantische Entwicklung (Steg, Brücke, Knüppelweg, Schiffstreppe) und fand in den romanischen Sprachen als *pont(e)* bzw. *puente* im Engl. hingegen als *bridge* Eingang.

[198] Ebd., S. 135ff. Ernst TROST, Donau, S. 87ff. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 64f. Kurz nach der Regensburger Brücke entstanden Brücken über den Inn in Passau, über die Gera in Erfurt (1117) und über die Innerste in Hildesheim (1155).
[199] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: DIES/Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straßen, S. 80f. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, S. 111.

Ein früher Nachweis einer Brücke begegnet im Ortsnamen **Bruck/Leitha**, das in einer Königsurkunde 1074 als *Ascherichsbrvgga* aufschien, als Heinrich IV. dem Freisinger Bischof Güter überantwortete. Ein Mann mit dem ahd. Namen Ascherich hat demnach „vor 1074 einen nach ihm benannten Stützpunkt an einem Leitha-Übergang errichtet."[200] Bei diesem Stützpunkt trafen sich mehrere Wege, und eine **Holzbrücke** querte den Fluss. Gut hundert Jahre lang wird die Siedlung mit Ascherich in Verbindung gebracht, bevor sie um 1180 unverwechselbar genug war, das Bestimmungswort wegfiel und die Urkunden nur mehr von *Prukka* sprechen.[201]
Die Babenberger ließen die wichtige **Brücken-Siedlung** an der Grenze zu Ungarn, ähnlich wie Laa/Thaya im Norden planmäßig ausbauen. Um 1240 setzte Friedrich II. der Streitbare seinen Gefolgsmann Heinrich von Haßbach als *prefectus* in der *burcgrâfschaft ze Brucke* ein, wie der Seifried Helbling Autor zu berichtet weiß (siehe 4.2.4).[202] Nach dem Interregnum ist es Rudolf I. von Habsburg, der den treuen Bürgern von Bruck am 2. November 1276 zwanzig Pfund vom **Brucker Zoll** für Baubedürfnisse zuspricht, um Brücke und Wege zu pflegen.[203]

Bis zum Spätmittelalter enstanden weitere „Brücken-Orte" in Ö. und der Stmk., die Anlass zur Verwechslung gaben, weshalb Mitte des 14. Jh. der Zusatz *Prukk pei der Leita* / *an der Leytta* aufkam. Im August 1277 erhielten *cives nostri de Prukha* im steirischen **Bruck/Mur** von Rudolf ihre Rechte hinsichtlich des Salzhandels und die Zollfreiheit im Umkreis *ad tres rastas* bestätigt.[204] Neben **Innsbruck** (*Oeni Pons*) ist Bruck an der Mur der älteste und bedeutendste „Brücken-Ort" in Ö. und taucht schon 860 in einem Diplom von Ludwig dem Deutschen auf,[205] als *ad pruccam* ein karolingischer Herrenhof lag, neben dem eine Brücke über die Mur führte, die Handel und Verkehr begünstigte. Beim Reimchronisten Ottokar aus der Gaal kommen Bruck/Leitha und Bruck/Mur vor, etwa wenn Albrecht I. *unverzeit / datz Brucke in die stat reit* und seine Geschäfte dort erledigt *ê er von Brucke ûz reit* und *hinze Liuben kam*.[206]
Früher als Bruck/Leitha (*Ascherichsbrvgga*) wird 1021 *Zuntinesprucca* in einem Diplom Heinrichs II. genannt.[207] Die „**Unti**"**-Brücke** dürfte im Zusammenhang mit *Untineswerde* stehen, der Donauinsel eines Unti, die in den Auen südlich von **Groß-Enzersdorf** lag. Sie ist die älteste

[200] MGH, DH IV, Nr. 276. Max WELTIN, Ascherichsbrvgge, In: Das Land und sein Recht, S. 339ff. Der Name wird sich kaum von Bischof Ascherich sondern eher von einem Gefolgsmann der Vohburger herleiten, der hier nach den Ungarnkriegen 1042/45 Fuss gefasst hat.
[201] Max WELTIN, Ascherichsbrvgge, In: Das Land und sein Recht, S. 360. Um 1180 bestätigt der Papst dem Stift St. Pölten *Prukka cum terminis et decimis suis.* Siehe dazu: Josef LAMPL, Urkundenbuch I, S. 18, Nr. 13 .
[202] Ebd. S. 365. Joseph SEEMÜLLER, Seifried Helbling, Gedicht XV, V. 337ff. *Hûsbach waz iu êren hie geschach! (...) daz man ze Wienn ein strâze nâch iuwer herberge hiez. billîch iu der fürste liez die burcgrâfschaft ze Brucke*.
[203] Oswald REDLICH, RI VI/1, NR. 616, Heinrich Gottfried GENGLER, Regesten und Urkunden, S. 407f.
[204] Ebd. S. 408f. *(...) ut a civitate ad tres rastas tam in terris quam in aquis merces suas et quascunque res alias deducentes a cujuslibet exactione telonei sive mute liberi sint penitus et immunes.*
[205] MGH DD LD, Nr. 102.
[206] V. 57669ff. V. 87131 *do sie kômen über die Lîtach, / dâ sich scheident diu lant.* Siehe 4.2.5.
[207] MG DD HII, Nr. 582. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, Z 93.

quellenmäßig fassbare Brücke im mittelalterlichen Nö. und führte über den **Sachsengang**. Die Brücke gehörte zur **Straße,** die im Osten *per ripam Danubii usque in locum Orta* sowie im Westen in die Gegend von Aspern, Essling (*Eselaren*) und Großenzersdorf führte, womit die *Zuntinesprucca* Teil der Nördlichen Donautalstraße entlang des Wagrams war und die **Donauübergänge** Enzersdorf - Albern, Schönau - Fischamend und Orth - Haslau verband.[208]

Ähnlich früh wie die „Unti"-Brücke fallen vor 1029 drei Mansen zu **Grahbruck** (*Gouuiprucca*) bei Steinakirchen an der Erlauf von den Persenbeugern an das Stift Ebersberg.[209] Danach dauert es fast hundert Jahre, bis in Göttweiger Urkunden nach 1125 eine kleine Brücke über den Gscheinbach in **Straß** als *pons qui dicitur Ziunza* auftaucht und 1147 Konrad III. die Stiftung des Klosters Waldhausen bestätigte, wobei eine Brücke an der **Isper** im Beinwald hervortritt: *ad hyspere fluuium ... usque ad pontem uicinum, de hoc ponte in summitates montium (...)*.[210]

Zusammen mit der bedeutenden Fernstraße, die spätestens 1176 über die **Ennsbrücke** führte und gemäß Zollordnung **Wagenverkehr** trug - *de plaustris per pontem transeuntibus* (siehe 3.2.2) - hängen diese Brücken weder mit einem Ortsnamen noch mit dessen patronymer Bestimmung zusammen, wie sie im 12. Jh. im nö. Raum vorwiegend begegnen (siehe Karte 5).[211]

Frühe **Brückenorte** mit ahd. Personennamen im Bestimmungswort sind Atzenbrugg und Wieselbruck, die beide zwischen **St. Pölten** und **Tulln** an der Perschling liegen. Beide Brücken werden Mitte des 12. Jh. fassbar, wobei *de Acinprukke* auf einen „Aco/Azzo" und *Wischartisprucca* auf einen „Wichard" zurückgehen.[212] An der **Perschling** hatten die für die frühe Koloni-sierung wichtigen Wilhelminer bedeutenden Besitz; bereits im 9. Jh. gab es hier eine erste Infra-struktur, die später teilweise an das Regensburger Kloster St. Emmeram überging.[213]

Der junge Heinrich V. bestätigte bei seiner Reise durch Ö. Göttweig dessen Besitz und ließ am 6. September 1108 in Tulln ein Diplom fertigen, das neben *Aschrichisprucca* (Bruck/Leitha) ein *Wischartisprucca* kennt, **Wieselbruck** zwischen St. Pölten und dem Knotenpunkt Atzenbrugg an der Perschling.[214] Wichard zählte neben Chadold zu den Leitnamen der Seefeld-Feldsberger, ohne dass wir Kenntnis über Güter der Familie an der Perschling hätten. Zudem war Wichard ein geläufiger Name, jedenfalls waren die Chadold-Wicharde eng mit den Babenbergern, Haderichen und **Kuenringern** verbunden, letztere kamen im 11. Jh. ins Land, ihr Stammvater Azzo dürfte Namenspatron von **Atzenbrugg** sein. Demnach hätte dieser Azzo eine Brücke über die

[208] FRA II/36, Nr. 15. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, U 40. NÖ UB, Nr. 14c. Heinrich II. übergibt darin Teile der Donauinsel Sachsengang an das Kloster Weihenstephan.
[209] NÖ UB I, S. 183, Nr. 15c.
[210] NÖ UB II/1, S. 102ff., Nr. 3^5, 3^7 und 3^9. OÖ UB II, S. 240.
[211] OÖ UB II, S. 431f.
[212] FRA II/4, S. 90, Nr. 418. *Gertrudis de Acinprukke.* MGH DH V, Nr. 38. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, A 255 und III, W 287. Auch der Name Azzo begegnet öfter, so in Wels oder Vöcklabruck, Vgl. ZAUNER, Attergau.
[213] NÖ UB I, S. 33f, Komm. Nrr. 3-3d.
[214] MGH DH V, Nr. 38. Das Königsdiplom wurde am 6. Sept. 1108 in Tulln ausgestellt.

Perschling errichten lassen, jedenfalls lag hier eine wichtige **Straßenkreuzung**, von der Wege nach Traismauer, St. Pölten, Tulln und zum Riederberg Richtung Wien führten.

Zur Gruppe der **patronymen Brückenorte** gehören auch Reinprechtsbruck am Kamp, *Phegganesprukke* (slaw. PN Běganъ), *Willenbruche* (ahd. PN Willo) östlich von Steinabrückl und **Inprugg** an der Tullner Straße bei Neulengbach. Der Brückenort an der Tulln wurde 1115/20 als *in Immenbrukke* genannt und leitet sich vom ahd. Personennamen „Immo" her.[215]

Neben patronymen Namen stehen einige *-bruck* Orte mit dem verwendeten Baustoff in Zusammenhang, wobei auffällt, dass diese Gruppe vorwiegend im 13. Jh., also etwas später Aufnahme in die Quellen fand. Auf das Baumaterial verweisen **Steinabruck** und **Steinabrückl** oder **Holzbruck** und **Pretrobruck**, die aus Holz bzw. Holzbrettern erbaute Übergänge kennzeichnen.[216] Auf bestimmte Holzarten nehmen **Tannenbruck**, **Eschabruck** und **Phyrabruck** Bezug, die aus Tannen, Eschen bzw. Birken geschlagene Brücken ansprechen.[217] Pyhrabruck dürfte eine Zollstätte „bei der Brücke, die aus Birkenholz erbaut ist" sein, und Pirawarth meint wohl eher eine „aus Birkenholz erbaute Warte" als einen alten Feuerplatz.[218]

Abschließend seien noch die reinen Grundwort-Siedlungsnamen Brugg an der Pulkau, Bruck am Ostrong oder Bruck bei Puchberg sowie die Richtungsangabe **Wienerbruck** bei Mariazell an der *Via Sacra* erwähnt (siehe 2.3.3); letztere führt über den Lassingbach nach Wien.[219] Auf **Brücken-Episoden** gehen die mhd. Literaturkapitel 4.2.3 bis 4.2.5 ein. Einmal mehr ist es der Reim-chronist Ottokar aus der Gaal, der Hinweise bietet und über einen Brückenbau reimte:

> *„kostlich hiez er machen / von holzwerk eine brucken / diu was von manigen stucken kluogelich gevalden. ... die brucken muosten alzît / wol hundert wegen tragen."*[220]

Die beiden bedeutendsten Zentralorte mit Brückennamen sind in Ostösterreich zweifellos **Bruck/Mur** und **Bruck/Leitha**, daneben weisen die Landeshauptstädte **Innsbruck** und **Klagenfurt** (Furt durch die Glan) auf Verkehrsrouten hin. In Oö. lag die bedeutende Traunbrücke von Wels sowie **Vöcklabruck**, wo bei der *Pons Veckelahe* Pilgrim von Weng um 1140 ein Hospiz gründete, das als ältestes Hospiz in Oö. und als eines der ältesten im deutschen Sprachraum gilt, bevor jene am Semmering und am Phyrn folgten (siehe 3.1.3).

---

[215] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, I 24. ANB I, S. 94.

[216] NÖ UB Vorausband, Nr. 19, *Pretereinbruk*. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 478. Ebd. III, S 449f. und W 332. Östlich von Steinabrückl lag das 1166 genannte *Willenbruche* - die Brücke eines „Willo". Die Erstnennung von Steinabrückl begegnet 1244 als *Stainenpruk* (BUB II, Nr. 278) und belegt ebenso wie die von Steinbruck bei Böheimkirchen (*Stainenprukh*) steinerne Brückenbauten für das 13. Jh.

[217] Ebd., D 49 und E 235.

[218] Ebd., B 256 und 259.

[219] Ebd., B 503ff. Karl LUKAN, Via Sacra, S. 114.

[220] V. 10865ff. Der Reimchronist spricht auch über eine *brucke stark von holz*, Brücken und Stege, die im Krieg abgerissen werden oder *boesiu brucken* die bei Überlastung darnider gie (siehe 4.2.5).

Leopold VI. ließ eine **Steinbrücke** über die Save errichten und gewährte am 8. Februar 1224 in Marburg Freiheiten für deren Übergang: *confert singulares immunitates lapideo ponti, quem supra Savum prope exxlesiam s. Aegidii construxit*. Freilich fielen Brücken **Kämpfen** und **Fehden** zum Opfer: *Item dux predictus destruxit pontem sub eodem castro (...) reedificabit*. Leopold VI. und Eberhard II. von Salzburg mussten zwischen dem Bamberger Bischof und Herzog Bernhard von Kärnten im Streit über die Burgen Wernberg und Reichenfels vermitteln, nachdem es zu einer mutwilligen Beschädigung einer **Burgbrücke** gekommen war.[221]
Generell entwickelten sich viele mittelalterliche Städte entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse an günstigen Verkehrswegen und **Furten**; dies förderte im Hoch- und Spätmittelalter die Errichtung von Fährverbindungen und **Brücken**. Erst im 15. Jh. gelang es, die Donau in Österreich dauerhaft zu überbrücken: 1439 schlugen die Wiener mehrere **Holzbrücken** über die Donauarme, 1463 entstanden in Krems und 1497 in Linz feste Donaubrücken.[222]

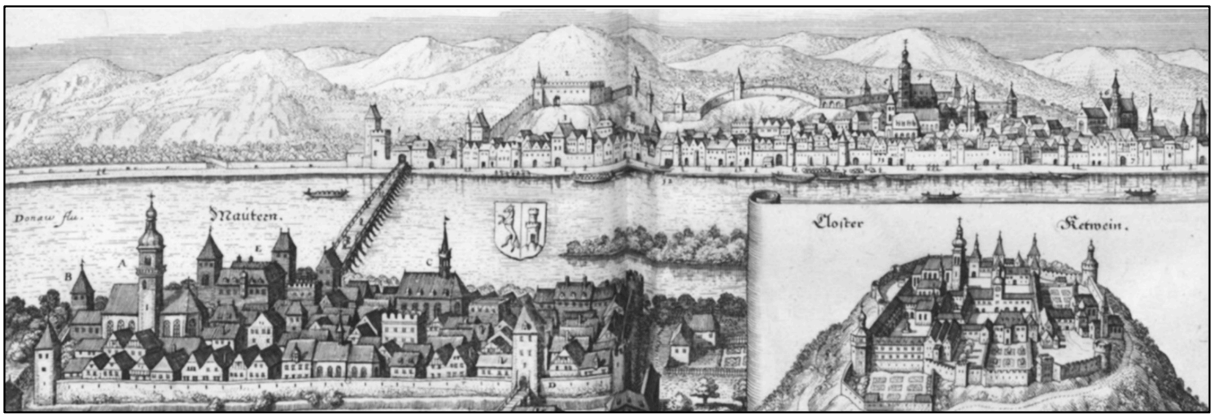


Abb. 58 - Ansicht der **Maut-** und **Brückenorte** Mautern und Stein von 1679 (rechts unten: Göttweig).

Der Bau der **Donaubrücke** zwischen Mautern und der Doppelstadt Stein-Krems war schwieriger als jener in Wien, musste hier doch wie in Linz und Mauthausen der gesamte Strom in einem überbrückt werden. In Wien führte ab 1340 die **Schlagbrücke** beim Roten Turm und der heutigen Schwedenbrücke ins Untere Werd (die spätere Leopoldstadt).[223] Im Wiener Raum stellte sich die Brücken-Konstellation im Spätmittelalter wie folgt dar: Mehrere Nebenflüsse der Donau, die Wien und deren Mühlbach verfügten über Stege und Brücken. Bei der **Hohen Brücke** ging wie schon zur Römerzeit eine Brücke (seit dem 15. Jh. aus Stein), über den Tiefen Graben. Mehrere Holzbrücken führten über den Stadtgraben, und den Wienfluss überspannten Brücken beim Stuben- und Kärntnertor, die nach 1400 aus Stein gemauert waren.[224]

[221] BUB II, Nr. 248, 271 und 282. *Pontem* ist Zidani Most (dt. Steinbrück) in Zentralslowenien, slow. Štajerska.
[222] Quellen Stadt Wien II/2, S. 174, Nr. 2705. Christian ROHR, Extreme Naturereignisse, S. 205f. Christoph SONNLECHNER/Severin HOHENSINNER/Gertrud HAIDVOGEL, Floods, In: Water History 5 (2013), S. 173-194.
[223] Sonja LESSACHER, Wiener Brücken im Mittelalter, In: Martin SCHEUTZ/Herwig WEIGL (Hrsg.), Verwaltetes Wasser, S. 158.
[224] Ebd. S. 158ff.

Die **Stubentor-** und **Kärntnertorbrücken** scheinen in den Stadtrechnungen meist als steinerne oder äußere Brücken auf, um sie von den Holzkonstruktionen über den Stadtgraben zu unterscheiden. Finanziell blieb der Aufwand für kleinere Reparaturen an den **Steinbauten** und deren Fahrbahn durch das Beschütten von Sand oder Schutt überschaubar, wie die Rechnungen zeigen:

> *„Pessrung der aussern Kernerprugk zu beschüten; die stainprukh vor Kerntnertor, die im lesen zu pessern und zu beschütten; Schutt auf die prukch veim Heiligenn Geist gefurt“*

heißt es etwa in den Notizen des Oberkammeramts.[225] Dem gegenüber macht Sonja Lessacher höhere Aufwendungen für die Holzbrücken des Stadtgrabens geltend, die als **Zugbrücken** Teil der Stadtbefestigung vor den Toren waren und permanent gewartet werden mussten.
Erst 1439 gelang es mit landesfürstlicher Unterstützung durch Herzog Albrecht V., eine dreiteilige **Donaubrücke** über den gesamten Fluss zu errichten, wodurch die Ausfallstraßen nach Böhmen und Mähren eine Aufwertung erfuhren. Über die Bau- und Erhaltungskosten befand die **Brückenzollordnung**, dass die Überschüsse zur Hälfte an den Fürsten, zur Hälfte an die Wiener Bürger gingen; ebenso verfuhr man mit den *kosten ... ze pawen und ze machen*.[226] Der Herzog argumentierte den Brückenbau mit der **Sicherheit** der Reisenden, die *auf schiffung über die tuenaw ... von ungewitter oder anderr irrung ... mit leib und gut verderbent*, womit nun Schluss sein sollte. Repräsentation und **Verkehrsimpulse** schwangen wohl mit, Amtleute sollten die Ein- und Ausgaben dokumentieren, die Mauten wurden nicht mehr in Stadlau oder bei anderen Mautstellen, sondern „an der neuen Brücke angesagt und vermautet.“[227]
So nahm man 1439 und 1440 in Ergänzung zur bestehenden Schlagbrücke „zwölf neue Brücken über die Donauarme“ in Angriff, von denen die **Taborbrücke** (Tabor I) und die **Wolfsbrücke** (Wolfsbrücke I) die bekannteren sind;[228] für ihren Bau leitete man die Donau in andere Seitenarme um.[229] Die Wiener Donauquerung umfasste bald drei **Hauptbrücken**; hinzu kamen im Augebiet mehrere **Nebenbrücken** und Dämme, die im weitläufigen Aunetz lagen. Die *slachpruck* führte von der Stadt zum unteren Werd (Leopoldstadt), die *lange prucken* stand beim Augarten und die *wolffsprucken* bei der heutigen Floridsdorfer Brücke.[230] Wolfgang Schmeltzl schilderte die Brücken ausführlich in seinem „*Lobspruch der ... weitberümbten Khüniglichen*

[225] Ebd. S. 165f. Otto BRUNNER, Finanzen der Stadt Wien, S. 384. Vgl. Rudolf GERLICH, Wiener Brücken.
[226] Peter CSENDES, Rechtsquellen, S. 216, Nr. 57. Ferdinand OPLL, Wiener Stadtbuch, S. 61.
[227] Günter HÖDL, RI XII, Nr. 1064.
[228] Christoph SONNLECHNER/Severin HOHENSINNER/Gertrud HAIDVOGEL, Floods, In: Water History 5 (2013), S. 180f. *„In 1439/40 twelve additional bridges were built, including the two most important, known as Tabor bridge and Wolf bridge.“*
[229] Sonja LESSACHER, Wiener Brücken im Mittelalter, In: Martin SCHEUTZ/Herwig WEIGL (Hrsg.), Verwaltetes Wasser, S. 158.
[230] Karl UHLIRZ, Quellen zur Geschichte der Stadt Wien II, S. 174, Nr. 2705.

Stat Wien“ und gab die Länge der Wolfsbrücke mit 260 Schritten, jene der Langen Brücke mit 500 Schritten an. Der Bau dieser Brücken erforderte **riesige Holzmengen**, weshalb Schmeltzl übertreibend meinte, dass für die Brücken der Böhmerwald geschlägert worden sei.

> *„Zur **Wolfsbrücke** gelangt' ich bald. Ich dacht', den ganzen Böhmerwald hätt' man genommen und abgehaut. Damit die Brücke hier erbaut. Zweihundertsechzig Schritt sie zählt und dreizehn Joch, doch ist's gefehlt um sie, wenn Eisstoß wie Wasserkraft, das Riesenwerk zur Tiefe rafft! (...). Schaut hin, die **lange Brücke** seht! Der Weg erst recht zur Donau geht. Da ist gewalt'ges Holzwerk noch, fünfhundert Schritt lang, dreißig Joch, zu dieser Brücke sind erbaut. Nun zieht den Riemen, zahlt die Mauth! Hier kommen wir zum Tabor ein, ihr findet Bier und guten Wein. Bei diesem Mauthhaus, früh wie spät, (...).“*[231]

Bald nach dem Bau treten **Brückenmeister** der inneren und äußeren Brücke auf, die vor dem Wiener Rat vereidigt wurden.[232] Der Strom suchte sich stets neue Wege, und als die Donau den Wolfsarm zum neuen **Hauptarm** bestimmte, musste im 16. Jh. das Brückensystem neu errichtet werden und die Wolfsbrücke II stieg zur längsten der Konstruktionen auf.[233] Sie umfasste über 500 Schritte, über 30 Joch und könnte bei sieben Piloten pro Joch auf über 200 Pfahl-Piloten gestanden haben, die mittels Bruckschlegel ins Flussbett getrieben wurden.[234]

Nach den **Wiener Brücken** gelang es 1463, die Donau zwischen Stein-Krems und Mautern zu überbrücken, 1497 folgte Linz, 1505 Mauthausen.[235] Die Steiner bzw. **Kremser Brücke** entstand als Racheakt an den Wienern, die Friedrich III. in den Rücken fielen, während die Kremser treu zum Kaiser standen und als Dank *daselbs zu Krembs oder Stain*, wo es den Bürgern *am pesten füget* eine Donaubrücke errichten durften.[236] Der Bau der **Mauthausener Brücke** ist am besten dokumentiert und lässt Rückschlüsse auf die anderen Brückenbauten zu. Kostentreiber war das benötigte Bauholz, das großteils auf der Donau per Flößerei angeliefert wurde, während der Transport lokaler Ennsbäume logistisch schwierig und zudem teurer war.[237] Generell waren **Holzbrücken** sehr wartungsintensiv, wurden immer wieder zerstört und erst im ausgehenden Mittelalter kamen die robusteren **Steinbrücken** stärker zum Einsatz.

---

[231] Wolfgang SCHMELTZL, Lobspruch, V. 69ff. Vgl. Christian ROHR, Naturerfahrung im Spätmittelalter, S. 205f.
[232] Ferdinand OPLL, Wiener Stadtbuch, S. 74 und S. 81ff.
[233] Christoph SONNLECHNER/Severin HOHENSINNER/Gertrud HAIDVOGEL, Floods, In: Water History 5 (2013), S. 181. *„The Viennese Danube river morphology changed dramatically. As the Wolf arm started to become the main arm of the river, the entire system of bridges had to be rebuilt.“*
[234] Vgl. Willlibald KATZINGER, Donaubrücke in Mauthausen, In: Jb Oö Mv 159 (2014), S. 113-179.
[235] Hochwasser und Stromverlagerung verursachten Probleme. Die Mauthausener Brücke war im 17. Jh. kaum mehr benutzbar und behinderte die Schifffahrt. https://de.wikipedia.org/wiki/Mauthausner_Donaubrücken (05.05.2017).
[236] Ebd. S. 116. Joseph CHMEL, Regesta Frederici IV, Nr. 4009. *Also daz die selb pruckh von dem, so da zu Mautt vnd pruckhrecht geuellet, stets gebessert vnd bewart werde.* Vgl. Adrian RAUCH, Rerum Austriacarum sriptores 3, S. 382f. und 389. *Fridericus III. Impertator Cremsenses cives a telonio pontis ad urbem Steinam eximit.*
[237] Willlibald KATZINGER, Donaubrücke in Mauthausen, In: Jb Oö Mv 159 (2014), S. 157ff.

Ab dem 15. Jh. sind **Bruckamtsrechnungen** überliefert, die ein Bild von häufigen Überschwemmungen und ständiger Wartung geben. In den Welser Quellen ist von leichten bis schwersten Schäden, Notfähren, Holzeinkäufen und ständigen Reparaturen die Rede, die oft mit den Worten *als ich arbeitn hab lasn ann der prukehn* beginnen. In **Wels** müssen einmal *zehn knechtn dye prugkn gewunen aus dem wasser*, während im März 1504 Teile der neu errichteten Donaubrücke bei **Mauthausen** den Fluten zum Opfer fielen: *do dy Prugkn ist hingerunnen*.[238]



Abb. 59 - Die Ennsbrücke 1593 und die Hinrichtung des Hl. Florian nach Albrecht Altdorfer um 1520.

Über die **Enns** führte unter römischer Herrschaft in der Nähe der heutigen Eisenbahnbrücke eine Brücke über den Fluss, die Teil der Limesstraße war. Im Raffelstettener **Zollweistum** tritt der bedeutende Übergang an der Enns, der im 11. Jh. in die Hände des Passauer Bischofs fiel, ohne Brücke entgegen; 1064 ist von einem Fährmann (*naulus*) und 1075 vom *passagium Eni fluminis* die Rede, weshalb die Entstehung der mittelalterlichen **Enns-Brücke** für das 12. Jh. anzunehmen ist.[239] Im Rahmen des Treffens zwischen Herzog Heinrich von Bayern und Herzog Heinrich Jasomirgott wurde die **Brücke** 1176 urkundlich erstmals genannt; kurz danach wird von einem Tor (*portus*) und einem Durchlass für Reisende gesprochen (siehe 3.2.2).[240]

An den Brücken, Fähren und Furten des Mittelalters tummelten sich auch Pferde, die wie kein anderes Tier die Mobilität des Menschen geprägt haben. Den **Pferden** als Zug- und Reittieren möchte ich daher das nächste Kapitel dieser Arbeit widmen (siehe 3.1.2).

---

[238] Christian ROHR, Welser Traunbrücke, In: Naturerfahrung im Spätmittelalter, S. 281ff. Stadtarchiv Wels, Bruckamtsrechnungen 1461a, fol. 2r. und 1472, fol. 14v. Willibald KATZINGER, Donaubrücke in Mauthausen, In: Jb Oö Mv 159 (2014), S. 147. In Bratislava soll von 1439 bis 1445 eine feste Brücke über die Donau geführt haben, die nach wenigen Jahren durch ein starkes Hochwasser zerstört wurde.

[239] UB OÖ, S. 109, Nr. 80. Im Stiftbrief des Passauer St. Nikolaus (= Patron der Schifffahrer) Klosters nach 1075 wird neben Gütern in *Persenpevg et Ybespurch* die Überfahrt an der Enns (*passagium Eni fluminis*) genannt. Josef SCHICKER, Eine unbeachtete Urkunde.

[240] BUB IV/1, S. 180, Nr. 846. Herbert KNITTLER, Enns und der Donauhandel, In: Georgenberger Handfeste (Ausstellungskatalog 1986), S. 80. Nach KATZINGER lag die hochmittelalterliche Enns-Brücke beim Brückenkopf Niederreintal und könnte im Zuge der Aufgabe des Ennser Hafens flußaufwärts verlegt worden sein. Willibald KATZINGER, Enns, In: Österr. Städteatlas, http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/enns/ (05.05.2017).

3.1.2 Pferde als Zug- und Reittiere

„Das Pferd eignet sich vor allem als Reit- und Zugtier; richtig angeschirrt, zieht es mehr als 1.000 Kilogramm; (...). Dank systematischer Züchtung standen im Hochmittelalter Schlachtrosse zur Verfügung: Schnell in Lauf und Reaktion und so kräftig, daß sie noch einen schwergepanzerten Ritter tragen konnten. Da Zuchthengste als wichtiges Rüstungsgut galten, wurde ihre Ausfuhr in Länder potenzieller Feine wiederholt verboten (...).“[241]

Das **Pferd** nimmt eine Sonderstellung unter den Haustieren ein. Mithilfe des Pferdes konnte sich der Mensch schneller fortbewegen und seinen Aktionsradius deutlich erhöhen.[242] Pferde revolutionierten das **Transport-** und **Kriegswesen** ebenso wie den Waren- und Personenverkehr. Neben dem Schiff waren sie das schnellste und wichtigste Transportmittel im europäischen Mittelalter, wobei man Streitross (Dextrarios), Reisepferd (Zelter), Läufer (Araber), Pack- und Saumtiere, Arbeits- und Feldpferde und später zunehmend auch Fahrpferde unterschied.
Reiterkrieger und Streitwagen kamen im Gebiet des fruchtbaren Halbmonds auf und dürften über die Skythen nach Europa gelangt sein.[243] Mit dem Aufschwung der **Handelszentren** und der Entstehung einer Adelskaste nahm die Rolle des Pferdes zu.[244] In Guntramsdorf gefundene bronzezeitliche Trensenteile belegen erstmals die Nutzung von Pferden in Nö.[245] In der Eisenzeit häufen sich Funde von **Pferdedarstellungen** auf Münzen (Roseldorf I und II), Reliefen (Epona) und Situlen (Kuffarn), ebenso jene des Zubehörs (Trensen, Wagenteile etc.). Bekannt ist der Achsnagel von Radlberg, der Kultwagen von Strettweg und die keltische Göttin **Epona**, die meist im Seitsitz von Pferden umgeben dargestellt wurde (Abb. 4 und Kapitel 1.1.2).
Die **Ala**, der **Reiterverband** der Römer, umfasste in der Kaiserzeit 500 bis 1.000 Reiter und wurde in der Spätantike immer einflussreicher. Am nö. Donaulimes waren *Alae* in Tulln, Traismauer, Wien, Schwechat (*Ala Nova*) und Carnuntum stationiert (siehe 1.2.2).[246] Großen **Pferdebedarf** erforderten die **Rastplätze** (*mansiones*) und die Pferde-Stationen (*mutationes*), die das Rückgrat des *cursus publicus* bildeten. Genaue Zahlen über den Pferdebestand gibt es nicht, bei Tausenden *mutationes* im ganzen Reich muss er aber zehntausende Tiere umfasst haben, wobei man auf lokale Pferde wie den **Noriker** im Ostalpenraum zurück gegriffen hat.

---

[241] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 46f.
[242] Frank STARKE/Georges RAEPSAET, Pferd, In: Der große Pauly, Band 23, S. 30f.
[243] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 16ff. Die Skythen kannten Lederschlaufen als Beinhalterung; die Sarmaten benutzten hölzerne Sättel und metallene Steigbügel; die Awaren vermittelten diese nach Europa.
[244] Die Domestizierung des Pferdes dürfte sich um 5.000 v. Chr. vollzogen haben, die des Esels geschah etwas später. Fortan spielen beide als Arbeits-, Last- und Reittiere eine „tragende Rolle“ für den Menschen. In der späten Bronzezeit weisen Funde von Pferdezaumzeug auf Beziehungen zum Karpatenbecken hin (z.B. Fidvár bei Nitra).
[245] Allein für Tulln werden rund 2000 Pferde in römischer Zeit angenommen. Nach einer freundlichen Auskunft von Hansjörg UBL und Richard HÜBL. Vgl. Hansjörb UBL, Tulln - Comagena, In: Der römische Limes, S. 226ff.
[246] Vgl. Marcus JUNKELMANN, Die Reiter Roms.

Ausgrabungen aus der Zeit von 800 bis 300 v. Chr. zeugen vom hohen Stand der norischen Pferdezucht und der Pferdekultur bei den Kelten, lange bevor Rom Einfluss darauf nahm.[247] Im Mittelalter dienten **Noriker** und **Haflinger** als beliebte Saumpferde in den Alpen; die Noriker fanden ob ihres starken Körperbaus auch als Streitrosse Einsatz, aus den vielseitig einsetzbaren Karstpferden südlich der Alpen gingen später die **Lipizzaner** (aus *Lipica*) hervor, und Haflinger werden von den Gebirgsjägern des Bundesheer bis heute geschätzt.

Die ältesten hippologischen Expertisen gehen auf Kikkuli zurück, einem Hethiter, der sich im 15. Jh. vor Chr. als **Pferdetrainer** sah und über Zucht und Ausbildung der Tiere berichten ließ. Kikkulis Pferde zogen Streitwagen und nahmen an **Wagenrennen** teil, wie sie bei den frühen Hochkulturen beliebt waren und in der Ilias beschrieben werden. Der Einsatz der Streitwagen, die in Nö. durch die bereits erwähnte Situla von Kuffarn und den Achsnagel eines keltischen **Streitwagens** überliefert sind, war maßgeblich am Aufstieg der Pferde beteiligt. Im Mittelalter spielten Streitwagen abgesehen von Osteuropa (Byzanz, Ungarn, Russland) keine Rolle, vielmehr erlebte das **Fahrpferd** erst im Spätmittelalter vermehrte Aufmerksamkeit.[248]

Bei Adels- und Königsgräbern der Hetither, Etrusker oder Skythen sind **Pferdebestattungen** bekannt; sie lassen sich in Teilen Europas bis ins Hochmittelalter hinein beobachten.[249] Zaumzeug aus der Zeit der Völkerwanderung fand man bei Untersiebenbrunn (Nö), aus dem Karpatenbecken sind awarische Pferdebestattungen dokumentiert, in Gnadendorf (Nö) konnte man ein ungarisches **Reitergrab** mit partieller Pferdebestattung sowie Geschirr und Trensen aus der Zeit um die Jahrtausendwende freilegen.[250] Eines der bedeutendsten Pferdegräberfelder Europas liegt in Rullstorf bei Hamburg. Die 42 Pferde-Bestattungen gehen auf die spätsächsische Zeit (7./8. Jh.) zurück und dürften mit dem Jenseitsglauben der Germanen in Verbindung stehen, in denen Odins Hengst **Sleipnir** eine bedeutende Rolle einnimmt.[251] Tacitus berichtet in seiner Germania über die Deutung von **Pferdeorakeln** bei den germanischen Stämmen:

> *„Auf Kosten der Allgemeinheit hält man in Hainen und Lichtungen Schimmel, die durch keinerlei Dienst für Sterbliche entweiht sind. Man spannt sie vor den heiligen Wagen; der Priester und der König oder das Oberhaupt des Stammes gehen neben ihnen und beobachten ihr Wiehern und Schnauben. Und keinem Zeichen schenkt man mehr Glauben“*[252]

[247] http://de.wikipedia.org/wiki/Noriker_(Pferd) (05.05.2017).
[248] Andres FURGER, Fahrpferde Europas, S. 17ff. Heinz MEYER/Peter RAULWING, Der Kukkuli-Text, In: Mamoun FANSA/Stefan BURMEISTER (Hrsg.), Rad und Wagen, S. 491-507.
[249] Frank STARKE/Georges RAEPSAET, Pferd, In: Der große Pauly 23, S. 30f. Herwig FRIESINGER legte in Stillfried/March eine römische Pferdebestattung frei. https://de.wikipedia.org/wiki/Pferdebestattung (05.05.2017).
[250] Ernst LAUERMANN, Ein frühungarischer Reiter aus Gnadendorf. Ausstellungskatalog 2007.
[251] Ilona BECKER, Pferdeskelette, In: Manfred RECH (Hrsg.), Pferdeopfer - Reiterkrieger, S. 124ff. Hier findet sich auch ein Aufsatz von RECH über Pferd und Wagen im Frühen und Hohen Mittelalter, Ebd. S. 171-216.
[252] TACITUS, Germania, Cap. 10, S. 17. Über die normalen Pferde der Germanen schreibt TACITUS: *„Ihre Pferde*

als jenen der heiligen Pferde, die als Vertraute der Götter gelten. Neben der kultischen Überhöhung von Wagen und Pferden standen sie in der profanen Welt als **Status-** und **Machtsymbol** hoch im Kurs, wie Münzprägungen, Buchillustrationen oder Reitersiegel zeigen. Pferde wurden teils über weite Strecken verpflanzt, sei es im Rahmen von Handel, Kriegszügen, als Gastgeschenke unter Potentaten oder aus Zuchtgründen, um gute Deckhengste einzukreuzen.[253]
Im 6. Jh. dürfte die **Pferdezucht** im Vergleich zur Schweine- und Rinderhaltung noch eine untergeordnete Rolle gespielt haben, denn die *Lex Salica* nennt das Pferd nur als Zugtier.[254] In der *Lex Alamannorum* aus dem 8. Jh. entfaltet sich die **Bedeutung des Pferdes**; die *leges* klären wie mit jemandem zu verfahren ist, der einen anderen vom Pferd wirft, der Pferde verletzt oder stiehlt, der eine Herde als Pfand nimmt oder dessen Herde Flurschäden anrichtet.[255] Ähnliche Judikationen finden im 13. Jh. Eingang in die deutschen Rechtsspiegel (siehe 3.2.3).

Mit dem Aufstieg der **schweren Reiterei** gewann das Pferd im Frankenreich zusehends an Bedeutung, und der Bedarf an Hafer stieg. Dies veranlasste Pippin den Jüngeren, die jährliche Heeresversammlung von März (Märzfeld, Champ de Mars in Paris) auf den **Mai** (Maifeld) zu verlegen, um die **Haferernte** abzuwarten.[256] Pippin war es auch, der die jährlichen Tributzahlungen der Sachsen von 500 Rindern auf 300 Pferde umstellen ließ. Daneben gab es Ausfuhrverbote von Pferden (Hengsten) im 8. und 9. Jh, die „Schutzzölle" im wahrsten Sinne des Wortes waren.[257] Einen visuellen Eindruck der fränkischen Reiterrei vermitteln der Reiterstein von Hornhausen sowie mehrere Miniaturmalereien (siehe 2.1.1 und Abb. 22).
Obwohl Grundholde **„Pferde-Dienste"** leisten mussten, etwa Pferde für Königsdienste stellen oder zu Pferd dem Heeresaufgebot folgen, suchten karolingische Diplome die Landbevölkerung vor allzu willkürlicher Inanspruchnahme von Amtsträgern zu schützen.[258] Als Karl der Große 775 dem Kloster Prüm Immunität verlieh, forderte er *nec fideiussoris tollendo nec scaras vel mansionaticos seu coniectos tam de carrigio quamque de parafredo*.[259]
Die Landgüterverordnung (*Capitulare de villis*) Karls des Großen beschäftigte sich ausführlich mit der **königlichen Pferdezucht**; die Kapitel 13 bis 15 und 50 erläutern, wie mit Hengsten, Stuten und Fohlen umzugehen sei. **Hengste** (*equos, waraniones*) sollen zum Decken aufs Land

---

zeichnet weder Schönheit noch Schnelligkeit aus. Sie werden auch nicht, wie bei uns, zu kunstvollen Wendungen abgerichtet; man reitet geradeaus oder mit einmaliger Schwenkung nach rechts (...)." Ebd. Cap. 7, S. 13.
[253] Andres FURGER, Fahrpferde Europas, S. 8.
[254] MGH LL nat. Germ. 4/1, Cap. 38. Beim Pferdediebstahl (*de furtis caballorum vel equorum*) unterschied man Hengste (*waraniones*), Wallachen (*caballi spadati*), tragende und nichtragende Stuten bzw. ein- und zweijährige Tiere. In Cap. 27,8 und 38,1 nennt die *lex Salica* das Pferd als Zugtier (*cabbalum qui carrucam trahit).*
[255] MGH LL nat. Germ. 5,1, Cap. 59ff. Siehe auch: Dieter HÄGERMANN, Pferd, In: Lex. MA VI, Sp. 2029.
[256] Karl BRUNNER, Leopold der Heilige, S. 16.
[257] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 46f.
[258] Dieter HÄGERMANN, Pferd, In: Lex. MA VI, Sp. 2029.
[259] MGH DD Karl. I, Nr. 108. und Cap. I, Nr. 103.

geschickt werden; rechtzeitig vor der Deckzeit ist Meldung über deren Bedarf zu erstatten.[260] Die **Mutterstuten** (*iumenta*) sollen sorgfältig gepflegt und die Jungtiere rechtzeitig nach Geschlecht (*poledros, putrellas*) getrennt werden; spätestens bis Martini (11. Nov.) sind Hengstfohlen an Karls Pfalz abzuliefern.[261] Kapitel 50 geht auf die **Führung des Hofgestüts** (*stabulo*) ein, über das Amtsmänner wachten und wo die Pferdeknechte zu versorgen waren.[262] Um 900 tauchte eine *societas parafridorum* auf, die aus Fiskalinen bestand und vom König an das Bistum Worms übertragen wurde. König Arnulf sprach in einem Privileg für Worms von „**Pack-Pferden**", die für Beförderungen zu stellen seien.[263] Ausführlich hat sich Hildegard Adam mit dem fränkische Zoll- und Verkehrswesen beschäftigt, über dessen **Pferdestationen** sie schreibt:

> *„An den Pferdewechselstationen konnte der ‚dienstlich' im Auftrag des Königs Reisende frische Pferde erhalten. Der Pferdedienst - ‚paraveredus' - war ursprünglich eine römische Einrichtung, die von den fränkischen Herrschern übernommen wurde."*[264]

Das dt. Wort **Pferd** leitet sich vom lat. *paraveredus* ab, womit römische Postpferde gemeint waren.[265] Das mhd. Wort *rîter* taucht im 11. Jh. als Übersetzung des lat. *miles* auf und bedeutet zunächst Reiter, während sich der Ritter auf ein Dienstverhältnis zu einem Herren bezog. Im Frz. leitet sich der Ritter (*chevalier*) vom Pferd (*cheval*) ab, der engl. *knight* geht auf das dt. Wort *kneht* zurück, und der Pferdeknecht wurde zum *rādcniht*, zum "riding-servant".[266]
Während der frühmittelalterliche Tross meist von Ochsenwagen begleitet wurde, kamen im 9. Jh. **Pack-** und **Saumpferde** auf, die *soumer*, *saumarius* oder *felliser* hießen. Packpferde erhielten **Tragevorrichtungen** wie: *soumsatel*, *fellîsen*, *soumlade* und *soumschrîn* (Reisekasten), *soumgiciugi* (Behälter für Lebensmittel) oder *soumwîn* (Behälter für Wein).[267] In der Raffelstettner **Zollordnung** heißt es: *Wenn einer Sklaven oder Pferde verkaufen will: für eine Magd 1 Tremise, für einen Hengst ebensoviel, für einen Knecht 1 Saige, ebenso viel für eine Stute.* Eine Magd sei soviel wert wie ein Hengst (*cavallo masculino*), ein Knecht soviel wie eine Stute.[268]

---

[260] Cap. 13, *„Ut equos emissarios, id est waraniones, bene praevideant et nullatenus eos in uno loco diu stare permittant, ne forte pro hoc pereat. Et si aliquis talis est quod bonus non sit, aut veteranus sit, si vero mortuus fuerit, nobis nuntiare faciant, tempore congruo antequam tempus veniat, ut inter iumenta mitti debeant."*
[261] Cap. 14, *„Ut iumenta nostra bene custodiant et poledros ad tempus segregent; et si pultrellae multiplicatae fuerint, separatae fiant et gregem per se exinde adunare faciant."* Cap. 15. *Ut poledros nostros ...*
[262] Cap. 50, *„Ut unusquisque iudex praevideat quanti poledri in uno stabulo stare debeant et quanti poledrarii cum ipsis esse possint. Et ipsi poledrarii qui liberi sunt (..)."*
[263] MGH DD Arn. Nr. 158, S. 240.
[264] Hildegard ADAM, Das Zollwesen im Fränkischen Reich, S. 84.
[265] Robert FOSSIER, Das Leben im Mittelalter, S. 251.
[266] Heinrich DANNENBAUER, Paraveredus - Pferd, In: Grundlagen der mittelalterlichen Welt, S. 257ff. Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 37. Vgl. Dieter HÄGERMANN, Pferd, In: Lex. MA VI, Sp. 2029f.
[267] Max JÄHNS, Roß und Reiter I, S. 147 und II, S. 125. Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 108.
[268] Lorenz WEINRICH, Ausgewählte Quellen, In: FSGA 32, Nr. 5, S. 14-19.

Von **Gestüten** berichten Quellen ab dem 10 Jh. - meist wurden sie in Wäldern angelegt, um das Einfangen „mit dem Lasso und die ersten Ausritte zu erleichtern.“[269] Pferdeknechte zähmten die Tiere; Reitknechte und Stallmeister bildeten sie zu Arbeits- oder Kampfpferden aus. Ein bekannter Stutengarten wurde namengebend für die Stadt **Stuttgart**. In Nö. lagen solche Gestüte bei **Stopfenreuth** (1067 *Stuotpharich*) nördlich von Carnuntum und bei **Stopfereien** in der Nähe von Angern/March, die beide im Einzugsbereich von Flussübergängen sowie Straßenzügen (Bernstein- bzw. Lundenburgerstraße, *platea* Ungarica etc.) lagen (siehe 4.1.1f.).[270]

„Pferd, Maultier, Ochse und Esel waren für den **Verkehr** und die Beförderung von Menschen“ und Dingen unverzichtbar, ebenso wenig kam die Landwirtschaft ohne sie aus.[271] Jedes Tier hatte bestimmte **Vorzüge**: Das Maultier hat einen sicheren Tritt in schwierigem Gelände, der Esel ist zäh und ausdauernd, der Ochse ist aufgrund seiner Stärke für Rodungs- und Feldarbeiten prädestiniert und das Pferd je nach Beschaffenheit mannigfaltig einsetzbar.

Eindrucksvolle **Pferde-Darstellungen** bietet der Teppich von Bayeux, auf dem sich fast 200 Pferde tummeln. William der Eroberer schiffte 1066 rund 2.000 Pferde für die Invasion Englands ein, wobei die Tapisserie die Vorbereitung zum Feldzug und die **Schlacht bei Hastings** dynamisch darstellt - alle scheinen unterwegs zu sein.[272] Die detailreichen Bilder zeigen unterschiedliche Fellfarben, Saumzeug, Sattel mit hohem Bug und Zwiesel, verstellbare Steigbügelriemen, Stürze, das **Einschiffen der Tiere** oder deren Kampfeinsatz (Abb. 60).[273]



Abb. 60 - Auf der 68m langen Stickerei von Bayeux tummeln sich fast 200 Pferde.

Reitervölker aus dem Osten trugen nicht nur Kriege, sondern auch Errungenschaften wie den **Steigbügel** nach Europa (siehe 2.1.1). **Zaumzeug** und **Schirrung** dürften aus China stammen, das Beschlagen der Hufe und die **Hufeisen** nahmen ebenso in Asien ihren Ausgang, wenngleich es in der Antike Versuche gab, die Hufe durch Rinde, Filz oder Leder zu schützen.

---

[269] Robert FOSSIER, Das Leben im Mittelalter. S. 251.
[270] MGH DH IV, Nr. 188. Anton BECKER, Bernsteinstraße, S. 33. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 528.
[271] Robert FOSSIER, Das Leben im Mittelalter, S. 258f.
[272] Vgl. Carola HICKS, The Bayeux Tapestry. Mogens RUD, Der Teppich von Bayeux.
[273] Leonie von WILCKENS, Teppich von Bayeux, In: Lex. MA I, Sp. 1712f. Die Pferde sind Hengste orientalischen Typs, das Zaumzeug zeigt Kopfgestell, Kandare, Halfter, Brustriemen, Bauchgurt; zudem sind Hufeisen, Steigbügel, Sporn, Sattel und Peitschen ersichtlich. Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Teppich_von_Bayeux (05.05.2017).

Kelten und Römer kannten eine Vorform des Hufeisens, die **Hipposandalen**, aber der genagelte **Hufbeschlag** kam im 9. Jh. auf und setzt sich erst im 12. Jh. durch. Das Hufeisen ließ die Nutzungsintensität der Pferde auf schlechten Wegen erheblich steigen. Durch verbesserte Schirrung, Sielenanspannung mit Brustgurten für leichtere und Kumt (Kummet) mit gepolstertem **Nackenjoch** für eine bessere Lastenverteilung für schwerere Züge, erhöhte sich die Zugkraft deutlich; zudem förderte das **Sturzrad** die Tragfähigkeit der Wagen und den Güterhandel zu Land.[274] Neben den oben beschriebenen Errungenschaften sind die Einflüsse der **Reitervölker** auf die mitteleuropäische Pferdezucht schwer abzuschätzen. Womöglich ist es kein Zufall, dass die einzigen onomastischen Hinweise auf Stutenpferche in Nö. beide an der Grenze zu Ungarn in der Donau-March Aulandschaft liegen (4.1.1). Ein Einfluss des ungarischen **Pferde Knowhows** auf die hoch- und spätmittelalterlichen Gestüte in Ostösterreich ist anzunehmen, gleichzeitig versuchte man für edle Zuchten Araber oder Kastilier einzukreuzen.

Dass ausgereichnet der von den Awaren vermittelte Steigbügel den typischen **Ritterkampf** mit eingelegter Lanze überhaupt erst ermöglichte, ist eine Ironie der Geschichte. Mit dem Gewicht der Lanze wuchs die Höhe der Sattellehne und es entstand jener **Krippensattel**, den der Seifried-Helbling Autor als „schwäbischen Sattel" diffamierte (siehe 4.2.4).

Dem **Streitross** kam ein besonderer Stellenwert zu. Deutsche Quellen nennen Streirösser *ros, ors* und *dextrarius*, gelegentlich tauchen die Bezeichnungen *march, hengist, kastellan* oder *magnus equus* auf.[275] Ritter führten in der Regel mehrere Pferde mit sich, **Saumpferde** für den Transport, **Reitpferde** für die Fortbewegung und das Streitross für den Turnier- oder Kriegsfall (siehe 4.2.2). Die *Gesta Friderici* unterscheidet, ob sich fremde Ritter in friedlicher Absicht auf einem Reitpferd - *in palefrido* - nähern oder in kriegerischer Haltung kommen - *sedens in dextrario*.[276] Der *dextrarius* war ein kompaktes Pferd von mittlerer Größe und muskulösem Bau, der ähnlich wie Welsh-Cob Hengste, Friesen oder Noriker aussehen konnte.[277]

William Fitz Stephen, der Sekretär und Biograph von Thomas Becket, beschrieb um 1170 den Londoner **Pferdemarkt** und hob dabei die verschiedenen Pferdetypen nach Gangart und Einsatzgebiet hervor.[278] Dementsprechend unterscheidet die englische Forschung *„chargers"* (war horses), *„palfreys"* (riding horses) sowie *cart horses* und *packhorses*.[279] Die deutschen Entsprechungen sind das Streitross (*ros, ors*), das Reit- und Reisepferd (*pfert, zelter*) sowie Klepper,

[274] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 55ff. Marian von HUTTEN-CZAPSKI, Geschichte des Pferdes, S. 182. Detlev ELLMERS, Binnenwasserstraßen, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen, S. 174.
[275] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 67f.
[276] RAHEWIN, Gesta Friderici III, 28, 200. Das Pendant des mittellat. *dextrarius* ist das Reitpferd *paraveredus*.
[277] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 79ff. In England unterschied man bei den Schlachtrössern den schweren *Destier, Courser* und *Rounsey*.
[278] Vgl. John CLARK, The Medieval Horse and it's Equipment.
[279] Eine Übersicht bietet: http://en.wikipedia.org/wiki/Horses_in_the_Middle_Ages (05.05.2017).

Feld- und Saumpferd. Pferdehandel und **Pferdezucht** orientierten sich im Mittelalter weniger an Rassen, sondern mehr am Einsatzgebiet bzw. **Spezifika** wie Größe, Masse, Gewicht, Herkunft, Temperament und Gangeigenschaft.[280] Ob leichte, mittlere und schwere Pferde, Kalt- oder Warmblüter, Zug-, Lasten- und Reitpferde, die Zeit der Völkerwanderung war für die Entwicklung des europäischen Pferdebestandes grundsätzlich förderlich, da die Migration der Stämme zu einer starken **Vermischung** der bestehenden Pferdetypen führte.[281]
Deckvieh - Hengste, Stiere und Eber - gehörte zu den Bannrechten des Grundherren und standen im öffentlichen Interesse. Über **Kastration** wissen wir am ehesten bei Pferden Bescheid; Zuchthengste waren für etwa sieben Stuten vorgesehen, die einmal pro Jahr fohlten.[282] Die restlichen **starken Hengste** fanden als Streitrösser Einsatz. Bis zum Ende des 13. Jh. spielen kastrierte Pferde in mitteleuropäischen Darstellungen keine Rolle; danach setzte sich von Südosteuropa kommend die Kastration durch. Das frz. *cheval hongre* verweist laut Fossier auf ungarische Wurzeln, das dt. Wort Wallach bringt die Kastration mit der Walachei in Verbindung. Seit dem 12. Jh. schritt die **Diversifzierung** der europäischen Rassen nicht zuletzt durch die Kreuzzüge und die Einzucht von südländischen Pferdentypen (Berber, Kastelianer, Perser, Araber etc.) voran, wodurch die schweren europäischen Pferde leichtere und schnellere Attribute erhielten, die der Reiterei sehr entgegen kamen und die Qualität der Pferde steigerte.[283]
Daneben waren Pferde ein beliebtes Sujet in **Minnesang** und **Dichtung**. Walther von der Vogelweide klagte Gerhart Atze im „**1. Atze Ton**" an, ihm in Eisenach das Pferd erschossen zu haben, weil es mit dem Klepper verwandt sei, der Atze einen Finger abbiss.

„Mir hât hêr Gêrhart Atze ein pfert / erschozzen zIsenache
(...) wie mîn pferit mære / dem rosse sippe wære,
daz im den vinger abe / gebizzen hât ze schanden.
ich swer mit beiden handen, / daz si sich niht erkanden."[284]

Den Wert des verlorenen Pferdes beziffert Walther mit *wol drier marke.* Im "2. Atze-Ton" griff Walther das **Motiv des Reitens** erneut auf und kritisiert den Ministerialherrn Atze in bewährter Manier, wenn er äfft: *ez waer ein frömdez pfert, / im gênt diu ougen umbe als einem affen, / er ist als ein guggaldei geschaffen* (L 82,11ff). Beide Töne sind für ihren Sarkasmus und ihr Sprachgeschick bekannt und dürften im Umfeld des **Thüringer Hofes** entstanden sein.[285]

[280] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 8.
[281] Ebd., S. 26.
[282] Robert FOSSIER, Das Leben im Mittelalter, S. 247f.
[283] Ebd., S. 248.
[284] L 104,7ff.
[285] Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, S. 69f.

Walther verwendet drei verschiedene Begriffe für Pferde: *pferit, moere* und *ros*. In der mhd. Dichtung ist mit dem Wort *ros* meist ein **Streitross** angesprochen, das man ab dem 12. Jh. auch als *ors* bezeichnet. Dem Begriffspaar *ros/ors* stand das *phert* gegenüber, das sich vom lat. *paraveredus* ableitet und ein leichteres **Reitpferd** meinte.[286] Die *moere* ist nach Lexer ein Last- oder Reisepferd, das Männer und Frauen verwendet haben.[287] Daneben gibt es u.a.: *ravît* - ein schnelles Lauf- und Streitpferd, *zelter* - leichtes Reittier mit sehr ruhigem Gang, *runzît* und *soumer* für weniger gute Saum- und Zugpferde, *mul* oder *mülros* für Maultiere.

Im **Meier Helmbrecht** werden verschiedene Gangarten angesprochen: Helmbrecht und seine Räubergesellen seien „kreuz und quer durch die Welt geritten; nie ist ihr Hengst im Paßgang gelaufen, immer ging's im Trab oder Galopp" voran.[288] Passgang und Tölt ist eine **Gangart** die vor allem der Zelter beherrscht. **Zelter** waren ob ihres ruhigen Ganges beliebte Reise- und Paradepferde und eigneten sich für Frauen, die im Seitsitz schneller reiten wollten. In seinem Artusroman Erec beschreibt Hartmann von Aue den **scharz-weißen Zelter** von Enide, der schön und makellos sei, weder zu klein, noch zu groß, lautlos schwebe er dahin.[289]

Im **Nibelungenlied** werden Pferde rund 100-mal genannt, wobei sie meist als *ros* (73x), *moere* (14x), *phert* (6x) und *marc* angesprochen werden (siehe 4.2.1).[290] Pferde dienen hier als Last- und Reittiere, aber auch als Geschenk für fahrende Spielleute. Bei der Fahrt nach Island werden Pferde komfortabel eingeschifft - die **Transportrealität** bei Seereisen sah in der Regel wohl anders aus, und der Text schmückt neben den Kleidern der Damen auch das Reit- und Saumzeug der edlen Tiere aus: *ir ross diu wâren schoene, ir geréite goldes rôt* oder *ir sätel wol gesteinet, / ir fürbüege smal / dar an hiengen schellen / von liehtem golde rôt*, heißt es.[291]

Beim Aufbruch in Worms werden **Reise-** und **Pferdekleider**, gute Sattel und Soumschreine gepackt. Nachdem Hagen den Fährmann erschlägt, setzt er die Burgunder ans andere Ufer über und die Pferde müssen durchs **Wasser**: *diu ross si an sluogen / der swimmen daz wart gut*. Die starke Strömung habe viele Tiere abgetrieben, da sie ermüdet waren - *als ez ir müede gezam* - aber kein Pferd fiel der Flut zum Opfer (Str. 1571). Die Bayern wollen den Tod des Fährmanns rächen und verfolgen die Nibelungen: *si hôrten hüeve klaffen* (Str. 1601). Neben **Hufschlägen** und wegemüden Männern und Frauen berichtet das Nibelungenlied, dass auch die Pferde bis zur äußersten **Erschöpfung** laufen: *diu ross sint uns verdorben / ûf den verren wegen*.[292]

---

[286] Vgl. Ruth M. HIRSCHBERG, Dextrarius: http://www.brandenburg1260.de/pferd-im-ma2.html (05.05.2017).
[287] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 143.
[288] Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht, 1780ff. *iuwer meidem gie nie enzelt, er dravete unde schûfte.*
[289] Hartmann von AUE, Erec, V. 7439ff. Enides Zelter wird als perfekt beschrieben: *weder ze nider noch ze hô, / weder ze kurz noch ze lanc, / weder ze grôz noch ze krank.*
[290] Suchabfrage in der Mittelhochdeutsche Begriffsdatenbank: http://mhdbdb.sbg.ac.at:8000 (05.05.2017).
[291] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 68, 380 *ir ross diu stuonden schône, si heten guot gemach.* 400 u.ö.
[292] Ebd. Str. 739 *diu ross den boten wâren / vil müede von den langen wegen.* 1637.

Im **Frauendienst** kommen Pferde gut 120-mal als *ors* (65x), *ros* (25x) und *phert* (27x) vor. Pferde lässt der Dichter schmücken, dampfen und sich verbiegen: *der tampf waz von den orssen grôz, daz orsse truoc einen rîchen soum* oder *sîn orsse aldâ verbieget wart.*[293]

Am Beginn der **Venusfahrt** schildert Ulrich von Liechtenstein seinen **Tross**, dem gut zwanzig Personen und sieben Pferde angehören; drei Saumpferde mit Gepäck, drei Pferde, die von Knechten geführt werden, am Ende des Zuges das Pferd, auf dem Frau Venus sitzt. Ulrich bestreitet literarisch unzählige **Tjoste** und **Buhurte** und beschreibt sein Pferd als *starc, snel unde guot;* beim Kampf kommen die Pferde ins *strûchen* und der Reiter *mit hurt sô an den man, / daz ich im von dem satel dan / reit bûsch und ouch den stegereif.*[294] In der mhd. Literatur werden Pferden häufig die **Sporen** gegeben (anspornen). Ulrich konnte nicht nur gut reiten, er nahm als Adeliger an mehreren **Turnieren** teil und kannte den Kampf von der Tribüne und der Pferd-Perspektive aus: dass Pferde zu Schaden kamen liegt auf der Hand: *mîn ros er durch daz houbet stach, / daz ez vil kûme dâ von genas / (...) ûf ein ander ros ich saz* (Str. 796f.).

In Enikels Werken, der **Weltchronik** und dem **Fürstenbuch**, kommen Pferde gut 100-mal vor. Enikel verwendet vorwiegend den Begriff *ros* (71x), den er gern im Reimpaar *ros - mos* einsetzt; daneben benutzt er *ors, pfert, moere* und *ravit.* In der Weltchronik hat das Pferd Karls des Großen *solhen ganc, daz ez dich snell unde drât treit.*[295] Pferde werden beim **Wiener Bürger** angebunden, an den Zügel genommen, ritterlich geritten und mit den Sporen genommen.[296] Sie bäumen sich auf, galoppieren, beginnen im Kampf zu *kurren* und lassen mitunter ihr Leben.[297] Enikel beschreibt gepanzerte **Streitrösser** - *ir ors wârn verdecket zwâr / mit îsen ûf den fuoz gar* und spielt auch auf eine Pferdekrankheit an - *er sant daz mort in sin ros.*[298]

Der „**Seifried Helbling**"-Autor erwähnt *ros, ravît, phert, soumer, hengest* und *ful* und spricht von *rostûschaer*, **Pferdetauscher** bzw. -händler, die sich mit **Pferdekrankheiten** wie *flozgallen, beinwahs unde spat* auskennen.[299] In seinen sarkastischen Gedichten beklagt der Autor den Verfall der Landessitten, wozu gehöre, dass man die Pferde wie die Meißner antreibe und **schwäbische Sattel** verwende (*setel als die krippe*).[300] In Gedicht VIII spricht der Autor vom *rennegwant* beim *buhurt* und vergleicht Möchtegern-Ritter mit Fohlen, die allem nachlaufen und in Gedicht I gibt es einen *alten hengest,* der *leckend lôse, / sô er von der brûne gêt.*[301]

---

[293] Str. 271, 282f. und 583.
[294] Str. 847 und 895f. Philipp STRAUCH (Hrsg.), Enikels Werke, In: MGH, Dt. Chron. 3, Weltchronik V. 25875ff.
[296] Ebd. Füstenbuch V. 1270 *sîn ors er ritterlîchen kert* und 3866 *sîn ros er bî dem zoum bant.* Weltchronik V. 10363f., *daz ros er bî dem zoum vie / und wolt dar ûf sitzen,* 15550 *daz ros nam er ze beiden sporn* und 25216 u.ö.
[297] Ebd., F 3835 und 3093 *ir ors begunden vaste streben.* W 33840 und 20841 *sîn ros daz gêt in sprunge.*
[298] Ebd., F 3020, W 13247 und 18866. *manic schoen ros verdaht.*
[299] Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, Gedicht VII, V. 350 *ûf blanken râviten,* 672 *ûf einem swarzen râvit*. 743ff.
[300] Ebd., XIV 34f. *wir kunnen ros rennen / sam die Mîssenaere.* 57f. *setel als die krippe / gênt uns umb die rippe.*
[301] Ebd., VIII 323ff. *im allez liufe nâch / ein fül in gebaere, / samz ross în muoter waere.* I, 138f.

In der **Österreichischen Reimchronik** werden *ros/ors* 90x und *phert* 49x genannt; zudem *soumaere* (15x), *ravît* (7x), *runzit, zorse, mülros, mul* (5x) *und veltphert* (2x). Auf einem **Zelter** reitet die Königin: *die kuniginne sazt man sâ / ûf ein phert, daz eben truoc*.[302] Ottokar bedient sich einer spezifischen Sprache und beschreibt den Transport von Kranken auf **Rossbahren**: *einen siechtum / zôch er sich an / und hiez sich von dan / füern ûf einer rospâr*, ein anderer Verwundeter stirbt sieben Tage später.[303] In Friaul *ûf dem Karste* lässt der Patriarch *phert, esel* und *mûl* mit *melwe, fleische unde wîn* beladen; auch *soumaere* sind im Einsatz.[304]

Beim Einsturz der Inn-Brücke seien viele *ros unde man* umgekommen, und der alte Lichtenburg sei *ûf einem verdacten ravît / über daz wazzer* gewschwommen (V. 8935ff.). Im Kampf setzt man **verdeckte Pferde** wie *verdacte raviten* und *verdacte ros* ein.[305] Beim gescheiterten Versuch König Ottokar II., in Regensburg die Donau zu übersetzen, seien im **Hochwasser** *liut und rosse vil* ertrunken*;* an anderer Stelle beschreibt Ottokar *ein ros swarz als ein brant / mit satel und mit zoume* oder *ein veltphert, daz niht darbe / wîz und swarzer varge.*[306]

Auffallend ist, dass in den hier besprochenen mhd. Texten die Pferde **keine Namen** haben und es kaum eine Beziehung zwischen den Pferden und den Reitern gibt.[307] Dennoch förderte der Wert der Pferde die **Pferdeheilkunde**, die beim „Seifried Helbling"-Autor und bei Enikel anklingt. Einige Schriften setzen sich mit der Pferdezucht und dem Kreuzen der Tiere auseinander, andere sammelten in Rossarzneibüchern das Wissen zur Behandlung kranker Pferde.

Wichtige **Pferdebücher** entstanden am Hof Friedrich II. in Süditalien, wo Meister Albrant *von den rossen ertzney* verfasste[308] und Jordanus Ruffus als *Imperialis Marescallus major* dem kaiserlichen Stall vorstand. Kurz nach dem Tod des Kaisers veröffentlichte Ruffus um 1250 das Pferdeheilbuch *De medicina equorum*.[309] Ruffus beschreibt verschiedene **Pferdekrankheiten** und Behandlungsmethoden - generell fiel das Wissen der mittelalterlichen Schriften über Zucht, **Haltung** und **Behandlung** der Tiere hinter das antike Wissen zurück. Daran ändern auch die Arbeiten von Meister Albrant, Jordanus Ruffus, Thomas von Cantimpré (*liber de natura rerum*) oder Albertus Magnus (*de animalibus*) wenig.[310] Xenophon verfasste um 350 v. Chr. sein Werk „**Über die Reitkunst**", dessen Grundsätze über Ausbildung und Behandlung des Pferdes bis

[302] Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1+2, V. 11415f. Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 88ff.
[303] Ebd., V. 31455ff. und 62505f. *ûf einer rospâr brâht.*
[304] Ebd., V. 34751ff., 34892 und 35118ff. hier auch *soumaere.*
[305] Ebd., V. 7356, ravît 8942, 15749, 16041 *ûf den verdacten raviten*
[306] Ebd., V. 7221 *kleine ros,* 9754ff. *dô die Bêheim über solden.* 20046 und 33695.
[307] Das bekannteste Pferd der Antike war Bukephalos, der legendäre Hengst Alexander des Großen, der zwei Drittel des 25.000 km langen Alexanderzuges begleitet hat, bevor er in der Schlacht am Hydaspes ertrunken sein soll.
[308] Zu Meister Albrants *„von den rossen ertzney"* Vgl.: Gerhard EIS (Hrsg.), Rossarzneibuch. Es enthält 36 Behandlungstipps für Hufpflege, Wurmbefall, Wundversorgung und verschiedenste Verletzungen.
[309] Angela von den DRIESCH/Joris PETERS (Hrsg.), Geschichte der Tiermedizin, S. 86f.
[310] Christian HÜNEMÖRDER, Pferd, In: Lex. MA VI, Sp. 2029.

heute gelten. Xenophon sah das Pferd als Partner des Reiters, das gut zu behandeln sei; Gewalt lehnte er strikt ab und forderte eine Ausbildung nach dem Belohnungsprinzip.[311]

Im **Sachsenspiegel** wird im dritten Buch Landrecht der Wert von Zugtieren und Pferden nach Verwendungsgebieten festgesetzt. Ein Esel ist mit fünf Schillingen, Maulesel und Zugochsen mit acht Schillingen Manngeld belegt; „Feldpferde (*veltperd*), die zu voller Arbeit taugen," kosten zwölf Schillinge. Neben altersbedingten **Abstufungen** bezahlt man ein Pfund für „das Reitpferd (*rideperd*), mit dem der berittene Mann seinem Herrn dienen soll"; für **Ritterpferde** (*riddere-perd*) Ross (*ors*), Zelter (*telder*) und Wallach (*runtzît*) ist das Manngeld nicht genau festgesetzt.[312] Die Testierfähigkeit eines Mannes ist im Sachsenspiegel davon abhängig, ob er ohne fremde Hilfe von einem „**Pferdestein**" (ca. 40 cm hoch) ein Pferd besteigen kann.[313]

Tölt und Passgang waren regelmäßige Gangarten, die bei Damen- und Reisepferden gefragt waren. **Damenpferde** sollten weder scheuen noch bocken, sie sollten ruhig aufsitzen lassen, sanft gehen, keinesfalls sollten sie beißen und ausschlagen.[314] Im Erec ist das Damenpferd *sanfte und vrô* und trägt *sanfte und drâte*; im Lanzelet heißt es über ein ideales Pferd:

> *„ûz dem wege ez selten dranc / ez niht tokzelende truoc*
> *ez enbeiz noch ensluoc. / und liez ûf sich wol sitzen."*[315]

Das Pferd sei so perfekt, dass es *cleine kint* bewahre, *niht wegeschie* sei und *selten switze.* Dabei sollte das Pferd Anmut besitzen und die Frauen im sanften **Passgang** oder **Tölt** tragen.



Abb. 61 - Seitsitze im *Liber ad honorem*, als Siegel der Herzogin von Burgund und bei Kriemhild.

Adelige Frauen saßen im **Seitsitz** oder seitwärts hinter ihrem Reiter. Der **Herrensitz** war zwar verpönt, bei längeren Wegstrecken aber bequemer. Bis zur Erfindung des Damensattels im 16.

---

[311] Vgl. XENOPHON, Hipparchikos bzw. Über die Reitkunst. Isabella SONNTAG (Hrsg.), Xenophon – Reitkunst.
[312] Eike von REPGOW, Sachsenspiegel, Landrecht III, Art. 51, § 1 und 2.
[313] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 47. Vgl. Landrecht I, Art. 52, § 2. Nicht die geistigen, sondern die körperlichen Fähigkeiten entschieden darüber, ob ein Mann für voll genommen wurde.
[314] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 87ff.
[315] Ulrich von ZATZIKHOVEN, Lanzelet, 1452ff. *ûf ein pfert siu gesaz / daz ir ze ritene gezam. / geloubet mirs, ez waz niht lam, / ergurret, mager noch ze cranc, / ûz dem wege ez selten dranc / wan ez niht tokzelende truoc.*

Jh. gab es Reitgestelle und Quersattel mit breiten **Fußbügeln**.[316] Petrus de Ebulos Illustratoren zeigen Kaiserin Konstanze oder Sybille von Burgund im *Liber ad honorem Augusti* im Seitsitz. Im Nibelungenlied reitet Kriemhild im Seitsitz und wird vom Pferd gehoben: *dô hup man von dem moere / die küeneginne hêr.*[317] Anna von Böhmen hat im 13. Jh. eine Vorstufe des Seitsattels benutzt und die historischen **Reiterinnensiegel** wie jene von Sophie von Thüringen oder Maria, der Herzogin von Burgund, bilden Adelsfrauen ebenfalls seitlich sitzend ab.[318]

Erst im 12. Jh. setzte sich der **Hufbeschlag** durch, für den Pferdeknechte und Hufschmiede verantwortlich waren. Der Marschall (von *marah* für Mähre, Pferd und *scalc* für Knecht, Diener) stieg zum Hofamtsträger auf. Zuvor ist der *comes stabuli* (Stallgraf) seit der Merowingerzeit belegt; er wird später zum *constable* (Constaffel), der einen berittenen (Stadt)bürger oder einen Heerführer meinte.[319] Große Reiterstatuen in antiker Tradition setzten sich erst ab dem 13. Jh. durch; bekannte Beispiele sind der Magdeburger oder **Bamberger Reiter**, der Reitende Roland in Haldensleben oder die Reiterskulpturen von Mailand und Verona (Scaligergräber).
Pferde hinterließen Spuren im modernen Sprachgebrauch (siehe 4.1) und inspirierten die Chronisten der **Reisekönige**. Wipo baute in *de itinere regis per regna* das Sprichwort „an Konrads Sattel hängen Karls Bügel" ein, blumig formulierte Otto von Freising, dass Barbarossa Vater, Friedrich II. von Schwaben „am Schwanz seines Pferdes stets eine Burg mit sich zog",[320] wobei er die Sicherung der Herrschaft durch das Errichten von Burgen meinte (siehe 2.2.2).
Auf der anderen Seite konnte das **schandhafte Reiten** oder das Verstümmeln von Pferden der Inszenierung von Schmach dienen, wie literarische und herrschaftliche Quellen zeigen.[321] König Barbarossa verurteilte 1155 in Worms mehrere Ministeriale, die ihre Sattel von einer Grafschaft zur anderen tragen mussten und so auf ihren Dienststatus verwiesen wurden. Im selben Jahr verweigerte Barbarossa dem Papst den **Stratordienst**, musste sich dann aber fügen. Das Halten der Steigbügel und der Statordienst fanden im 13. Jh. Eingang in den Sachsenspiegel und seine farbigen Illustrationen (siehe 3.2.2). Bei der Kaiserkrönung bestieg Barbarossa als neuer Kaiser zunächst alleine ein Pferd: *imperator cum corona solus equum faleratum insidiens, ceteris pedes*

[316] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 52 und 91f. Grundsätzlich konnten Frauen rittlings im Herrensitz, seitlich im Damensitz oder hinter Ehemann bzw. Stallmeister aufsitzen; das Reiten zu zweit war nicht üblich.
[317] Ebd. Str. 1349 und 1311 *bat sich snelleclîchen / heben von dem satel dan*.
[318] Vgl. Theo KÖLZER/Marlis STÄHLI (Hrsg.), Petrus de Ebulo. Hundeshagen'sche Handschrift des Nibelungenliedes fol. 96r. Siegelsammlung der Universität Graz: http://gams.uni-graz.at/o:sis.7-7 (05.05.2017).
[319] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 29.
[320] Otto von FREISING, Gesta Friderici I, Kap. 12, *„Dux Fridericus in cauda equi sui semper trahit castrum."* WIPO, Taten Kaiser Konrads II., Cap. 6. Zitiert nach Rudolf BUCHNER/Werner TRILLMICH (Hrsg.), Quellen des 9. und 11. Jh.s, In: FSGA 11, S. 507ff. Karl BRUNNER, Leopold, S. 120.
[321] Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur, S. 258f. *wem man schande oder laster thun wolt, den satzt man uff ein pfert dem der zagel und die oren abe gesneden waren, und der pferde hatt man in iglicher stat, an allen Porten eins, das daruff wartet*. Reinhold KLUGE (Hrsg), Lancelot II, S. 13.

euntibus, heißt es in den Gesta Frederici, und der landeinweisende **Umritt** (siehe 2.1.2) diente ebenso wie der Königsumritt selbst der symbolischen Inbesitznahme des Landes.[322]
Die Bedeutung der **Pferdehaltung** wuchs im Hoch- und Spätmittelalter stetig an; so forderte der Salzburger Erzbischof von fünf Grundherrschaften im bayerischen Langau jährlich über 500 Pferde als Abgabe.[323] Der Wert eines Pferdes lässt sich durch Vergleiche erschließen. Neben den Wergeld-Tarifen des Sachsenspiegels heißt es im Helmbrecht, dass der Vater für das Ross rund zehn Pfund in Naturalien als Stoffe, Korn und Vieh bezahlt habe (siehe 4.2). Walther von der Vogelweide schätzt den Wert seines Pferdes im **Atze-Ton** auf 3 Mark, König Rudolf I. kaufte sich ein Pferd um 34 Mark und Ludwig von Bayern erstand **Zuchthengste** um 13-15, einen Zelter um 30 und ein **Streitross** um 32 Pfund Münchner Pfennige.[324]

In der mhd. Literatur sind die Protagonisten meist zu Fuß oder zu Pferd unterwegs, ab und zu in Schiffen und selten mit Wagen. Wer ein Herr oder gar ein Held sein wollte, musste ein Pferd unter Kontrolle bringen und beherrschen können, wie es die **Pferdprobe** im Herzog Ernst prüft, wobei der Held *zehant nâch dem zoume greif / er spranc dar ûf ân stegereif / und reit ez ritterlîche.* Ähnlich kühn springt Parzival nach seiner Heldwerdung auf das Pferde (siehe 4.2), im Willehalm lässt Wolfram von Eschenbach den **Standesunterschied** durch *ir sult riten, ich sol gan* verdeutlichen, obwohl die Worte ein Kaufmann adeliger Herkunft spricht.[325]
Während der Fussmarsch als unritterlich galt - *sy geen selten zu fusz überfeldt, ist auch yrm stand schendlich* - ist das **Reiten** durchwegs *ein hêrren site,* wie sie in der mittelalterlichen Auffassung und dem Spruch *omnis nobilitas ab equo* zum Ausdruck kommt.[326]
Die Geschichte von Pferden und Reitern ist auch mit **Stürzen** und **Unfällen** verbunden. Neue Forschungen machen einen schweren Reitunfall für den frühen Tod von Tutanchamun verantwortlich, bei dem sich der Pharao den Oberschenkel brach.[327] Der byzantinische Kaiser Theodosius II. brach sich bei einem Ausritt im Jahr 450 das Rückgrat und starb 3 Tage später. Selbst der berühmte Mongolenführer **Dschingis Khan** dürfte 1227 an den Folgen eines Reitunfalls gestorben sein, und **Heinrich VIII.** überlebte einen schweren Sturz bei einem Lanzenstechen in Greenwich nur knapp und blieb mit einem kaputten Humpelbein zurück. Abaelard brach sich bei einem Sturz einen seiner Halswirbel und Norbert von Xanten bekehrte sich nach einem ähn-

[322] Otto von FREISING, Gesta Friderici II, Kap. 34. Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur, S. 261f.
[323] Salzburger Urkundenbuch 1, Nr. 316.
[324] http://www.univie.ac.at/igl.geschichte/matschinegg/im/ws2007/wiki/index.php?title=Pferd (05.05.2017).
[325] Wolfram von ESCHENBACH, Willehalm, V. 131,23ff. Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur, S. 260. Der Standesunterschied wird „durch das Pferd räumlich sichtbar".
[326] Ebd. Beate ACKERMANN-ARLT, Das Pferd und seine epische Funktion, S. 16. Max JÄHNS, Ross und Reiter II, S. 55. Wolfgang BRÜCKNER, Roß und Reiter, In: Rheinisches Jahrbuch für Volkskunde 15/16 (1965), S. 181
[327] So geäußert von Chris NAUNTON und mehreren Ägyptologen Vgl.: http://derstandard.at/2676916 (05.05.2017).

lichen Schreckenserlebnis zu einer neuen Art von Leben.[328]

Gerade im **Winter** glich der Ritt über vereiste Böden einer Lotterie. Der Babenberger Heinrich II. glitt mit seinem Pferd während eines Winterfeldzugs 1176 auf einer **vereisten Brücke** aus und brach sich den rechten Oberschenkel. Für den 70-jährigen Herzog erwies sich die Verletzung als *irrecuparabiliter,* er starb wenig später.[329] Seinen Sohn Leopold V. ereilte ein ähn-liches Schicksal: er galt als **gewandter Reiter**, der über 30.000 km im Sattel zurückgelegt hatte, dennoch landete er bei einem **Turniersturz** in Graz unter seinem Pferd und erlitt einen offenen Beinbruch, der zur Amputation und schließlich zu seinem Tod führte (siehe 2.1.4). [330]

Auch umherlaufende Tiere und Kinder verursachten immer wieder **Verkehrsunfälle**. In den schmutzigen Straßen der Städte tummelten sich frei gehaltene Hühner und Schweine. Durch ein Schwein erschreckt, scheute das Pferd des französischen Thronfolgers und Vizekönigs Philipp. Er war 15 Jahre alt und ein relativ **unerfahrener Reiter**, der über den Kopfs des Pferdes geschleudert wurde und am Tag nach dem Unfall seinen Verletzungen erlag.[331]

Über die Qualität der **mittelalterlichen Reiterei** und die Beziehung der Menschen zu ihren Pferden gehen die Meinungen auseinander: Die einen sehen „gemeinste **Tierschinderei**" von schwerfälligen und brutalen Reitern, die das Pferd mit scharfen Radsporen und Stangenkandaren (an die Kandare nehmen) gefügig machten - andere sprechen von Reitgeschick oder zumindest von der „Beherrschung des Streitrosses".[332] Immerhin waren Pferde **Statussymbole** und das Reiten wuchs zum „Index einer ökonomischen und sozialen Privilegierung", die mit der fränkischen **Panzerreiterei** ihren Ausgang nahm und die elitäre Ideologie der ritterlichen Feudalgesellschaft prägte, in der „Ritter-Pferd" zu einer Einheit verschmolzen.[333]

Pferdestationen erlebten im ausgehenden Mittelalter verstärkte Aufmerksamkeit und bildeten die Basis für Postkurse und schnellere Nachrichtenübermittlung (siehe 3.4). Auf die **Versorgung** der Tiere richtete man sich in den Herbergen und Unterkünften ein, die im nun folgenden Abschnitt über Gastlichkeit und Herbergen ins Blickfeld rücken (siehe 3.1.3).

[328] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 48.
[329] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 224.
[330] Ebd. S. 264f.
[331] http://de.wikipedia.org/wiki/Philipp_von_Frankreich_(1116–1131) (05.05.2017).
[332] Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter, S. 50f. Vgl. Anton MAYER, Das Reiterbuch, S. 58, Fritz RÜNGER, Ritterpferde des Deutschen Ostens, S. 291 und Helmut LENZ, Mit dem Pferd durch die Zeiten, S. 32.
[333] Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur, S. 250ff.

3.1.3 Gastlichkeit - Hospiz - Unterkunft

„Die Gasthäuser lagen stets an (...) Hauptstraßen, bei Stadttoren, an Schiffslandeplätzen oder am Markt, in Dörfern meist bei der Kirche oder beim Fronhof. Häufig wurden drei Rangstufen von Gasthäusern unterschieden, solche für Leute zu Pferd, solche für Fuhrleute und Maultiertreiber und solche für Leute zu Fuß.“[334]

Grundsätzlich trägt der Mensch eine Urangst und einen Schutzreflex vor **Fremden** in sich und konnte auf zwei Arten auf die Begegnung mit **Reisenden** und Fremden reagieren, mit Xenophobie und Abweisung oder mit Philoxenie, also einer positiven Reaktion, die häufig in einer Art Gastfreundschaft mündete.[335] Das indogerm. Wort *ghostis* beeinflusste das lat. *hostis*, das ahd. *gast* und das slaw. *gospod* (Gastherr) und begegnet im engl. als *guest* und *ghost*.
Gastlichkeit und **Gastfreundschaft** treten in fast „allen Kulturen der Erde seit früher Zeit“ auf und begegnen in Epen, Mythen und Religionen.[336] Die Einkehr eines Gottes bei den Menschen gilt als altes Wandermotiv, etwa wenn Odin als unbekannter Gast erscheint oder die Götter in Homers Odyssee als Fremde verkleidet das Benehmen der Menschen testen.[337]
Der Indogermanist Wilhelm Schulze wies auf eine **ethische Vierregel** hin, wonach in Texten von Island bis Altindien eine humane Versorgung begegne, wonach Wasser, Feuer, Obdach und die Auskunft über den Weg allen Reisenden und Fremden zu gewähren war.[338] Cicero berief sich auf Ennius, als er das **Zeigen des Weges** mit der Weitergabe des Feuers verband:

„Wer freundlich dem Verirrten den Weg weist, handelt so, als ob er ihm ein Licht von seinem Lichte anzünde. Zu den Pflichten *gehören die allbekannten Gemeingüter: Niemanden das frei fließende Wasser verwehren, Feuer vom Feuer nehmen lassen, (...) Rat geben.“*[339]

Der Ursprung der Gastfreundschaft dürfte in unwirtlichen Gegenden wie Arabien liegen, wo es eine Ehre war, einen Gast zu bewirten. Auch in der Bibel tauchen **Gastmotive** vielfach auf: Mose als Gast in der Fremde, der Mensch als Gast auf der Erde, Christus als Gast bei den Menschen, der Gläubige als Gast im Zelte Gottes.[340] Der Sächsische **Gottesfriede** appelierte 1084 an die Gastlichkeit der Christen: „Keiner soll einem Reisenden die Herberge ver-

[334] Hans Conrad PEYER, Gasthaus, In: Lexikon MA IV, Sp. 1134.
[335] Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft, S. 9.
[336] Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus, S. VIIff.
[337] Ein georgisches Sprichwort besagt: „Den Gast hat Gott geschickt“ - dementsprechend soll er behandelt werden.
[338] Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft, S. 16f. Vgl. Wilhelm SCHULZE, Kleine Schriften, S. 202ff.
[339] TACITUS, Germania, Cap. 21, S. 33. Die tägliche Kost unter Gastfreunden ist laut TACITUS Gemeingut.
[340] 2. Mose 2,22. Ps 61,5 und 119,19. *Ich war ein Fremder, und ihr habt mich als Gast aufgenommen.* Matth. 25,35-40. u.a. Vgl. Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft, S. 161f.

weigern."[341] Über die archaische Gastfreundschaft der **Germanen** berichtet Tacitus:

> *„Der Geselligkeit und Gastfreundschaft gibt kein anderes Volk sich verschwenderischer hin. Irgend jemanden, wer es auch sei, vom Hause zu weisen gilt als Frevel; nach Vermögen bewirtet ein jeder den Gast an reichlicher Tafel. Ist das Mahl aufgezehrt, so dient der bisherige Wirt als Wegweiser zu neuer Bewirtung und als Begleiter; (...)."*[342]

Im Orient förderte der rege **Handelsverkehr** die Stiftung von **Herbergen,** die als Han und in einer komfortableren Form als Karawansarai geschützte Rastplätze boten. Daneben

> *„spielten gewerbliche Wirte, die gegen Bezahlung Quartier, Essen und Trinken anboten, eine geringere und wenig beachtete Rolle. Darin unterscheidet sich der Orient von Westeuropa ... wo sich Wirte einen festen Platz, allerdings in der unteren sozialen Schicht"*[343]

sicherten. Eine gewisse **Gasthauskultur** kannten bereits antike Quellen. Horaz hinterließ einen Bericht über eine Reise entlang der Via Appia und beschwerte sich in seinen Satiren über dürftige Quartiere, schuftige Wirte, schlechtes Wasser und unguten Fusel. Dabei lässt er die Rezipienten an seinen Magenproblemen und seiner Müdigkeit teilhaben und führt das Publikum in **Gaststuben** mit beißendem Rauch, um Zeuge eines Brandes in Benevent zu werden, „wo der eifrige Wirt fast in Flammen aufging, als er im Feuer die mageren Drosseln drehte."[344]
Eine witzige **Wirtshausszene** hält der antike Grabstein von Isernia fest (Abb. 21), der einen Dialog zwischen einem Gast und einer Wirtin beim Abrechnen wiedergibt: „Ein Krug Wein, Brot: 1 As." - „Gut, in Ordnung!" - „Ein Mädchen: 8 As!" - „Auch das geht in Ordnung." - „Heu für das Maultier: 2 As!" - „Dieses verdammte Maultier bringt mich noch um!"[345]

Auch im Mittelalter standen **Wirtshäuser** in Verruf und konnten bordellartige Schenken und Herbergen sein, in denen „Unterschichten, Fuhrleute, Maultiertreiber, Matrosen und gescheiterte Existenzen verkehrten."[346] Generell unterscheidet Peyer eine „Gastfreundschaft", die auf archaisch-rituelle Gepflogenheiten beruhte und eine „**kommerzieller Gastlichkeit**". Aus der **Gastfreundschaft** entwickelte sich die Gastlichkeit der Xenodochien (gr. *xenos* für Fremder) und der Hospize (lat. *hospis* für Gast), die auf christlicher Nächstenliebe basierte. Daneben gab

[341] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 37, S. 148f. *Viatori hospitium nemo deneget.*
[342] TACITUS, Germania, Cap. 21, S. 33. Die tägliche Kost unter Gastfreunden ist laut TACITUS Gemeingut. PLINIUS der Ältere, Naturalis historia 12,52 und 63-65 beschreibt die Weihrauchstraße samt hoher Wegetaxen.
[343] Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft, S. 106.
[344] HORAZ, Satiren 1,5. Zitiert nach Rudolf HELM, Horatius Flaccus. Satiren und Briefe, S. 55ff. Bereits in der Antike begegnen Beschwerden über gepantschten Wein, erbärmliche Zimmer und schäbige Quartiere. Vgl. Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft, S. 124ff.
[345] CIL IX 2689. Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums, S. 97.
[346] Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft, S. 14. Vgl. DERS., Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus.

es die „gefürchtete Gastung oder Einquartierung, die Herrscher und Mächtige beanspruchten“ und oftmals gewaltsam durchsetzten.[347] Schließlich ist „die **geldwirtschaftlich-kommerzielle Gastlichkeit** der Schenken und Gasthäuser“ zu nenen, die ab dem 12. Jh. die Oberhand gewann und mit Alkoholexzessen und sexuellen Ausschweifungen einherging.
Wirt und **Wirtin** galten als unredliche Berufe, und so billigen deutsche Rechtsspiegel Frauen, die in kommerziellen Gasthäusern arbeiteten, lockerere Umgangsformen zu. Der Schwabenspiegel verfügte, dass Frauen und Mädchen, die bei Schankwirten beschäftigt sind, berufsbedingt „mehr Umgang“ mit ihren Gästen haben müssen. Werden sie der **Hurerei** beschuldigt, so „soll man über sie nicht wie über andere Frauen richten“.[348] Das ambivalente Verhältnis von Gastgeber und Reisenden kommt im Sachsenspiegel zum Ausdruck, wenn es heißt:

> *„seinem Reisegefährten und dem Wirt, wo sie Herberge nehmen, seinem Gast und wer in seinem Schutze flieht, dem soll man gegenüber jedermann helfen.“*[349]

Durch die **Beherbergung** gingen Gast und Gastgeber ein wechselseitiges Schutzverhältnis ein und mussten füreinander einstehen. Bis zu drei Tagen galt das Bleiberecht, zwei Tage war man Gast, danach Hausgenosse, wobei die *leges* und die karolingischen Kapitularien eine Veränderung der Gastfreundschaft erkennen lassen und *outlaws* vom allgemeinen **Gastrecht** ausnahmen. Diese Pflicht beschränkte sich zusehends auf die Gewährung von Unterkunft, Brennholz, Feuer, Wasser und Pferdefutter, während die **Verpflegung** „der Reisende selbst mitbringen oder zu Marktpreisen kaufen“ musste.[350] Lediglich für fremde Gesandte und Königsboten (*missi*) galten weiterhin Sonderkonditionen und erweiterte Versorgepflichten (siehe 3.2.1).

Gueliche lande cumen ger - aus welchem Land kommst du? Nach Sonderegger geht diese Frage der **Pariser Gespräche** auf ein zweckgebundenes Reisehandbüchlein zurück, „das Wortschatz und Satzmuster für Körperteile, Kleidung, Dienstleistungen in der Herberge, Bekanntschaft und Konversation mit Fremden, Verkehr mit Dienstboten, Reiten und Waffentragen vermittelt.“[351] Neben den Pariser Gesprächen gibt es die **Kasseler Gespräche** - beide Büchlein dürften aus dem 9./10. Jh. stammen und versammeln nach Sieburg „Wörter und Phrasen, die offensichtlich als Konversationsübung für Reisende aus dem westfränkisch-französischen ins östlich angrenzende Sprachgebiet dienten. “[352] Schlosser sieht das anders und hält das Gesprächsbüchlein nicht für

[347] Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft, S. 1. DERS. Studien zur Gastlichkeit, S. 146ff. Das Phänomen der herrschaftlichen Gastung trat in vielen Kulturen auf, ermöglichte reisende Verwaltung und rief stets Klagen hervor.
[348] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR III, Art. 368
[349] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 226. LandR III, Art. 78/7.
[350] Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft, S. 4. DERS. Studien zur Gastlichkeit, S. 279f.
[351] Stefan SONDEREGGER, Altdeutsche Gespräche, In: VL 1 (1978), Sp. 284f.
[352] Heinz SIEBURG, Interkulturelle Mediävistik, In: ZiG 2 (2011), S. 19.

„ein praktisches Orientierungsmittel für Reisende“, sondern für die Aufzeichnungen eines Mannes, der Fränkisch lernte.[353] Jedenfalls tauchen Fragen nach Bewirtung, **Unterkunft** und der Versorgung der Pferde darin auf. Wo fandet ihr diese Herberge, Geselle - *ubi abuisti mansionem ac nocte conpagn*? oder *habes corne min rossa - abes annonam ad equos*?, heißt es.[354]

Reisende durften damals rund 20m beiderseits der **Wege lagern**, Holz schlagen, Feuer machen und ihre Tiere versorgen.[355] Im Hochmittelalter lassen sich mehrere Veränderungen fassen: Die **Futternahme** für die Pferde am Wegrand wurde eingeschränkt, wie es der Sachsenspiegel überliefert (siehe 3.2.3), die **Landfrieden** versuchten die Reisenden stärker zu schützen, und das Recht auf freie Unterkunft verschwand. Durch das Bevölkerungswachstum und die Zunahme des Verkehrs war eine generelle Beherbergung nicht aufrecht zu erhalten.

Nach Peyer setzte um 1100 in Deutschland (und wohl bald darauf in Ö.) der Übergang von der archaischen Gastfreundschaft über die eingeschränkte Gastfreundschaft hin zur **kommerziellen Gastlichkeit** ein, die in Süd- und Westeuropa schon früher üblich war. So berichtet Thietmar von Merseburg in seiner Chronik scheinbar überrascht davon, dass Heinrich II. und sein kaiserlicher Tross 1014 in Italien alles zu bezahlen hatten und man dort die hiesige Gastfreundschaft nicht kenne: *omne quod hospites ibi exigunt, venale est*.[356]

Das lat. Wort *mansio* bezeichnete in der Antike einen Rastplatz, Aufenthaltsort oder Herberge und leitet sich von *manere* für „bleiben” ab.[357] Welche Bleiben und **Unterkünfte** kannte das europäische Mittelalter? Generell haben in den warmen Monaten unterwegs viele **im Freien** genächtigt, teils unter freiem Himmel, auf Reisig/Heu/Mooslagern in simplen Schutzhütten und Sheltern oder in Zelten, die beliebt waren und in vielen Abbildungen überliefert sind.



Abb. 62 - Zeltstadt vor Regensburg im Babenberger-Stammbaum von Hans Part um 1490.

[353] Horst Dieter SCHLOSSER, Die literarischen Anfänge, S. 102.
[354] Elias STEINMEYER/ Eduard SIEVERS, Die althochdeutschen Glossen V, S. 517ff. *Cat henens cindes i. uade uiam I cad henens hueges* (=weges).
[355] Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft, S. 4.
[356] Thietmar von MERSEBURG, Chronik Lib. VII, In: MGH SS 3, S. 837.
[357] Reinhard WOLTERS, Mansio, In: RGA 19 (2001), Sp. 238. Neben *mansio* wurde *mutatio* zum terminus techniccus für Stationen des römischen *cursus publicus*. Daneben waren Begriffe wie *taberna, praetorium, deversoria, hospita, stabulum* oder *mansiones* für Gasthäuser und Nachtlager gängig.

Abb. 62 zeigt die Belagerung von Regensburg durch Leopold IV. - im Detail ist das Abspannen der Heereszelte und die zerschlissene Kleidung der Trossknechte zu sehen. **Zelte** kamen sowohl bei kleinen Reisegruppen als auch bei großen Versammlungen (Hoftage, Konzile), Festlichkeiten (Adelshochzeiten, Turnieren), Massenwallfahrten oder Heereszügen zum Einsatz.
Rahewin berichtet ausführlich über das Anlegen **mobiler Zeltlager**, und über die Zeltstadt von Chörobacchi (bei Konstantinopel) heißt es in den Gesta Frederici, dass die Kreuzfahrer niemals ein schöneres Lager hatten, bevor sinflutartige Regenfälle alles zerstörten (siehe 2.2.2 und 2.3.2).
Viele Reisende werden einem **festen Dach** in Kirchen, Klöstern, Bürgerhäusern, Bauernhöfen und Burgen den Vorzug gegeben haben. Insgesamt fand man in Zelten, gastlichen Häusern, Ställen, Barracken, bei Köhlern, Fuhrleuten, Fergen oder in Hospizen Unterkunft.

> *„Das Hospital war eine Herberge und diente wie das Xenodochium der Antike und der frühchristlichen Zeit der Aufnahme und Pflege von Fremden und Pilgern.“*[358]

Das Wort **Spital** steht mit *hospitalis* in Verbindung und bedeutete ursprünglich „gastfreundlich“. Klöster sollten *hospitale*, Gastzimmer und Quartiere für Pilger und Reisende bereitstellen. Unter Karl dem Großen heißt es: *de hospitalitate et susceptione iterantium tam missorum nostrorum quam relicorum bonorum hominum.*[359] Ludwig der Fromme gab in Aachen Impulse für **Spitalsgründungen** im Umfeld von Stiften und Klöstern, die eine eigene Verwaltung und Dotation erhalten konnten und leitete so die Institutionalisierung der Hospitäler ein.[360]
In Nö. werden Spitäler im 12. Jh. fassbar, die sich zunächst unter klösterlicher Obhut etablierten und ab dem 13. Jh. zunehmend von städtischen **Bürgerspitälern** ergänzt wurden. Eine Übersicht über die mittelalterlichen Spitäler des bayer.-österr. Raumes bieten Thomas Just und Herwig Weigl, die auch ausgewählte Quellen zum Thema vorgelegt haben.[361] Sie sprechen die schwierige Quellenlage der Frühzeit ebenso an wie den Spitalsbegriff, der ein Hybrid sei und Pilgerhospize, Bürgerspitäler oder Siechen- und Leprosenhäuser meinen kann.
In stadtfernen Gebieten „setzte man Spitäler an **verkehrsgünstige Plätze**, wo sie an Fluss- oder Passübergängen die Infrastruktur verbesserten“.[362] Diese Stützpunkte konnten Keimzellen späterer Märkte und Städte werden und dienten als willkommene Anlaufstellen für Reisende und Pilger. Zu diesem Typus zählen die alten Hospize bei **Vöcklabruck** (um 1140), am **Semmering**

[358] Dorothea DEMAL, Zur Geschichte der Kremser Spitäler, S. 4.
[359] MGH Capit. I, S. 60 und 152. *ut hospites, peregrini et pauperes susceptiones regulares et canonicas per loca diversa habeant:(...) hospes eram, ... angelis hospitio susceptis.*
[360] Uta LINDGREN, Hostpital, In: Lex. MA V, Sp. 133f. Im 4. Jh. als *hospitale paperum et peregrinorum* genannt, fusste die Spitalsidee auf Nächstenliebe sowie Barmherzigkeit und nahm unterschiedliche Entwicklungen.
[361] Thomas JUST/Herwig WEIGL, Spitäler im Mittelalter, In: Herwig WEIGL (Hrsg.), Europäisches Spitalwesen =MIÖG 51 (2008), S. 149-184. DIES., Quellen zur mittelalterlichen Spitalgeschichte, In: Herwig WEIGL (Hrsg.), Quellen zur europäischen Spitalgeschichte, S. 243-297. Vgl. Siegfried REICKE, Das deutsche Spital.
[362] Thomas JUST/Herwig WEIGL, Spitäler im Mittelalter, In: MIÖG 51 (2008), S. 152.

(1160) und am **Pyhrn** (1189), die sich in den Ortsnamen manifestieren. Pilgrim von Weng stiftete das Hospiz an der bedeutenden *pons Veckelahe* und übergab es in die Obhut der Salzburger Erzbischöfe, während der steirische Markgraf Ottokar III. das *hospitalis in Cerwalt* zur Unterstützung von armen Pilgern gründete.[363] Das Spital am Pyhrn wurde 1189 vom Bamberger Bischof Otto II. während des 3. Kreuzzuges errichtet, eine ältere **Passherberge** bestand nur kurz, bevor sich das *noui hospitalis in alpibus* bzw. der Name am Pyhrn durchsetzte.[364]

Diese **Pilgerhospize** abseits von Siedlungszentren dienten der kurzfristigen Aufnahme von Reisenden; dies sicherte längst nicht allen Häusern Bestand bzw. finanzielle Unabhängigkeit.[365] Nach dem steirischen Erbfall statten Leopold V. und Leopold VI. das **Spital am Semmering** mit Einkünften und Privilegien wie *voitmvtte, marhdinest* und *vectigalia* aus.[366] Vor 1200 gründet Hadmar II. von Kuenring das *hospitale pauperum* in Zwettl, kurz danach entstand das *hospitale pauperum* in Krems sowie das von Wichard von Zöbing gestiftete Armenspital der **Zisterze** in Heiligenkreuz, dem bald das Pilgerspital der Zisterze in Lilienfeld folgte.[367]

Um 1200 bestätigte Bischof Wolfer von Passau (siehe 2.2.4) die Stiftung und die Einrichtung des Zwettler Spitals. Die Größe dieses Hauses wird mit 30 Insassen und angeblich zehn Pflegern angegeben, die teils wohl Lohnarbeiter waren. Zur „nüchternen Realität in einem kleinstädtischen Spital" konnte die persönliche Haftung des Spitalmeisters sowiel Doppelfunktionen desselben als Pfarrer, Gesellpriester und Spitalmeister gehören.[368]

An frühen Spitälern der **Ritterorden** ist insbesondere das Spital der Johanniter in Mailberg (1146) und in der Kärntnerstraße in Wien (um 1200) zu nennen, wo die Babenberger nach dem dritten Kreuzzug auch Deutschordensritter ansiedelten. Diese **Hospitäler** waren eine Art Pflege- und Hilfseinrichtung, die meist kirchlichen Charakter hatte.[369] Der Ort und das **Spital** bei Weitra fielen durch eine Schenkung Hadmars II. von Kuenring an die Johanniter, die im Zuge des zweiten Kreuzzugs ins Land kamen und in Mailberg ihren ältesten Stützpunkt in Ö. durch eine

---

[363] BUB I, Nr. 65 und 181 u. ö. ANB II, S. 1024. Früh findet sich ein *hospitalarius de Cerwald*. Rudolf BUCHNER (Hrsg.), Ostsiedlung im Mittelalter, In: FSGA 26/2, S. 504f. *in sustentationem pauperum peregrinorum fundate.*

[364] OÖUB 2, Nr. 289 ff. hier Nr. 302. ANB II, S. 1024f. Spittal/Drau: *capellam cum hospitali ... contruxerunt* (1191). Das Gasthaus „Botenwirt" in Spital am Pyhrn ist eine Replik auf die verkehrsspezifische Lage obendort. BUB I, Nr. 79. Leopold VI. übernahm 1192/94 die Vogtei des Spitals am Pyhrn (*novelli hospitalis Garsten*), verzichtet auf Ansprüche aus Gericht und Vogtei und genehmigte Spital-Schenkungen.

[365] Thomas JUST/Herwig WEIGL, Spitäler im Mittelalter, In: MIÖG 51 (2008), S. 157. Vgl. Hans KRAWARIK, Spital am Pyhrn, In: JbOÖMV 113 (1968), S. 125.

[366] BUB II, Nr. 209, 230 und 249. *hospitalarius de Cerwalde... in illo loco pauperibus ... Ipsi autem habito inter se consilio silvam in Cerwalde incultam, ut ubi spelunca latronum cessaret et ex semita publica via fieret et deo ibi gratiarum actiones persolverentur, elegerunt.*

[367] BUB II, Nr. 506. Dorothea DEMAL, Kremser Spitäler im Mittelalter, S. 10f. .

[368] BUB IV/1, Nr. 933. Thomas JUST/Herwig WEIGL, Quellen zur mittelalterlichen Spitalgeschichte, In: Herwig WEIGL (Hrsg.), Quellen zur europäischen Spitalgeschichte, S. S. 252ff, Nr. 1a. Ebd. S. 261ff. Ursprünglich lag das Zwettler Spital „in klassischer Manier vor der Stadt beim Fluss" nach den Hussiteneinfällen und Zerstörungen versetzte man es innerhalb der Stadtmauer.

[369] Jesko von STEYNITZ, Mittelalterliche Hospitäler, S. 18.

Schenkung des Kreuzfahrers Chadold erhielten.[370] Spital bei Weitra lag im Bereich des Polan- und Böhmsteigs und diente wie Mailberg als **Pilgerherberge**. Der Deutsche Ritterorden (*fratres hospitalis*) erhielt von Herzog Friedrich II. für seine Ordenshäuser in Österreich Asylrecht, Maut- und Zollfreiheit sowie weitere Vergünstigungen.[371] Andere Spitäler, die nicht stadtfern „an Pässen, Landstraßen oder Flussübergängen standen," befanden sich oft außerhalb der Stadtmauern, um gut auffindbar zu sein und eine gewisse **Distanz** (Krankheiten!) zu wahren. Dies trifft auf das von Leopold VI. 1211 dotierte und mitbegründete Heiligengeistspital auf der Wieden vor dem Kärntnertor zu (siehe 2.1.2). Neben der Stiftung, die als gute Christentat galt, kam ein Teil der **Spitalseinnahmen** durch Spenden zusammen. Hierfür stellte man Opferstöcke (*kasten*) in Kapellen und an den Straßen auf. Wie ergiebig diese Spendenstöcke waren ist zweifelhaft, denn die Quellen berichten eher von Plünderungen als von Erträgen.[372]
Neben Pilgerhospizen gab es „Krankenhäuser" für Alte, Leprose, Sieche oder Pestkranke, wobei deren Behandlung und Pflege recht rudimentär blieb. In Wien gab es mehrere Siechen-Häuser an den großen **Ausfallstraßen** wie St. Johann, St. Lazarus und St. Job am Klagbaum Richtung Süden; neben ihrer Lage sind die Patroziniennamen typisch für diese Hospitäler.

Die **Kapazität** der Spitäler schwankte von über 200 in urbanen Zentren bis herab zu einem Dutzend und weniger Insassen, wobei vierzig Plätze als Mittelmaß gelten.[373] Eines der kleineren Häuser war das *hospital in Enczestorf*, das in der Nähe der hiesigen **Überfahrt** lag. Hier haben sich Rechnungen von 1396/97 erhalten, die ein Spitalmeister Leyminger dem Hochstift Freising legte.[374] Unter den Einnahmen scheinen neben den Freisinger Zuwendungen der Verkauf von *zway ros* sowie Spenden *von den kasten in dem spital* auf. Unter den Ausgaben finden sich Leuchtmittel (*wachs, unslid, oel*), Löhne, das Beschlagen der Pferde, Kosten für Holzarbeiten oder die Verköstigung der Insassen - *den armen leuten fuer prot und kost yedem menschen all tag II d.* Wie bei Enzersdorf lag bei Waidhofen/Ybbs Besitz der Freisinger Kirche vor. Bischof Nikodemus befahl 1442 Richter und Rat, in Waidhofen regelmäßige **Brotbeschau** zu halten und beschlagnahmtes minderwertiges Brot den Armen im Spital zu geben.[375]

---

[370] BUB I, Nr. 24. Die Kreuzzüge förderten Schenkungen an Klöster und Orden, z.B. Bestätigung Leopold VI. in Damiette die Schenkung des verstorbenen Ulrich von Stubenberg an den Johanniterorder. BUB II, Nr. 213.
[371] BUB II, Nr. 344. Wien wird in dieser Urkunde als *nostris civitatibus universis* angesprochen.
[372] Herwig WEIGL/Thomas JUST, Quellen, In: Herwig WEIGL u.a. (Hrsg.), Quellen zur europäischen Spitalgeschichte, S. 247ff. Rechnungsbücher gibt es z.B. für das Spital des Stifts Klosterneuburg 1322-1328 oder für das Wr. Bürgerspital, über welches 2017 ein Regestenband von Peter CSENDES erscheinen sollte.
[373] Thomas JUST/Herwig WEIGL, Spitäler im Mittelalter, In: MIÖG 51 (2008), S. 164 und 172. Gerade in der Frühzeit mussten viele Spitäler auf benachbarte Kirchen oder auf mobile Tragaltäre zurückgreifen, so keine Orts- oder Spitalskirche vorhanden war.
[374] Herwig WEIGL/Thomas JUST, Quellen, In: Herwig WEIGL u.a. (Hrsg.), Quellen zur europäischen Spitalgeschichte, S. 272ff., Nr. 5. „Das Spital und seine Ausstattung waren sehr bescheiden."
[375] Ebd. S. 276f., Nr. 6. Die Weitergabe von konfiszierten minderwertiger Lebensmittel an Spitäler war verbreitet.

Im Spätmittelalter zeichnen sich Beschränkungen für die **Aufnahme** in den Spitälern ab, etwa auf Einwohner einer Stadt oder Pfarre oder wenn *frömbd noch unkund lewt nicht in das spital genomen* wurden, weil ihnen das Glaubensbekenntnis und das Paternoster unbekannt war. Ferner konnten Betteln oder zuviel Besitz Ausschließungskriterien sein.[376]
Auf die **Bürgerspitäler** möchte ich an dieser Stelle nicht näher eingehen. Neben Bürgern waren es meist Adelige, die Spitäler dotierten oder selbige begünstigten, wie Herzog Albrecht III. 1395, der *zu kirchen klöstern spitaln vnd armen leuten durch vnserr seel hail willen almusen geben* ließ.[377] Der sterbende **Reisende**, König Maximilian I., bestimmte 1519 in seinem Testament „neun projektierte Spitäler", die als größtes „vorjosephinisches Spitalgründungsprojekt" gelten. Dabei sollten Maut- und Salzeinnahmen das Rückgrat des Spitalhaushalts bilden.[378]

Damit zurück zu **Versorungsfragen** abseits der Spitäler. Der vermeintlich älteste Würstelstand Wiens ist römischer Provinienz und lag am Rennweg, wo mehrere Grillgruben und Rostspieße entlang der Straße nachgewiesen wurden (siehe 1.2.3). Im Spätmittelalter führte das **Scharlachrennen** über den Rennweg, eine Art Wiener Pallio, das zwischen 1382 und 1534 stattfand und viele Gäste aus nah und fern anlockte.[379] Mittelalterliche Grillhütten traten am Tullner Hauptplatz zu Tage und waren wohl auch beim Scharlachrennen in Wien zur Versorgung im Einsatz. Neben den Würstelständen und der Hetz (das sich vom neuzeitlichen Hetztheater in der Leopoldstadt herleitet) bei den Pferderennen taucht früh der Charakterzug der weinseligen Wiener auf. Schwankhaft erzählt die **Wiener Meerfahrt** (um 1260/80) eine Heurigengeschichte über die *tumben Wienaere*. Zechkumpanen entschließen sich im Suff, zu einer Pilgerfahrt nach Jerusalem aufzubrechen - im ersten Stock des **Gasthauses** steigt ihnen der Wein so sehr zu Kopf, dass die Heurigenpartie zur schaukelnden Meerfahrt samt einem Mann über Bord geriet:

„Denn der Boden wankt und flieht, / Alles dreht sich ihm im Kreise,
Wie ein Schiff, das auf der Reise / In den Wirbelsturm geriet. (...)
Und zur Stunde der Gespenster / Flog ein steifer Mann durch's Fenster
In das Kotmeer unsrer Stadt, / Fühlte zwei Sekunden später,
Dass dies Meer zwar keine Bretter, / Aber harte Steine hat."[380]

Als die stürmische Nacht zu Ende ist, läuft der Geschädigte zum Richter und verlangt Schaden-

[376] Thomas JUST/Herwig WEIGL, Spitäler im Mittelalter, In: MIÖG 51 (2008), S. 171.
[377] OÖ UB 11, S. 435ff., Nr. 484. Wie andere Herzoge hatte Albrecht III. Schulden. Als Hypothek diente ihm auch die Ybbser Maut: *dieselben schul mit der maut ze Ybs auf achthundert phunt Wienner phenning (....)*.
[378] Martin SCHEUTZ/Alfred Stefan WEISS, Spitalordnung der österr. Hofspitäler, In: Herwig WEIGL u.a. (Hrsg.), Quellen zur europäischen Spitalgeschichte, S. 300ff.
[379] https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Scharlachrennen (05.05.2017). FRA III/9, S. 193ff., Nr. 43.
[380] Vgl. Richard NEWALD, Die Wiener Meerfahrt.

ersatz für den erlittenen **Fenstersturz**. Die anderen Zecher geloben *nach Mariazell zu wallen, anstatt nach Jerusalem* und wollen auf diese Weise ihr Pilgergelübde erfüllen.
Als Verfasser dieses Schwanks gilt der ostdeutsche Dichter „Freudenleere", der auf böhmischen und österr. **Adelssitzen** seine witzigen Geschichten vortrug, bei denen die saufenden Städter schlecht wegkamen.[381] Freudenleere steigt mit dem Topos des wandernden Dichters ein, lobt und preist das reiche Wien und weiß seine Geschichte immer weiter zu steigern. Schließlich geht die Phantasie mit den Zechkumpanen durch, sie stimmen das **Pilgerlied** *„*In Gottes Namen fahren wir*"* an und lassen sich und die Bretter des Heurigenzimmers auf Meerfahrt gehen.
Generell waren Wirtshäuser und Tavernen gerade für **Unbehauste** eine flüchtige Heimstätte. Hier fanden die Spielleute ihr Publikum, hier tranken und zockten sie, hier engagierte man sie für das nächste Fest.[382] Der Alkoholkonsum förderte Konflikte und Schlägereien, deren Anlässe freilich waren beliebig. In Frankreich taucht im 12. Jh. die Geschichte „Saint Pierre et le jongleur" auf, die Spielmannsschwächen wie **Trunk-** und **Spielsucht** anprangerte:

„Doch wieder trug er den Gewinn / zum Schenkwirt und zum Kuppler hin,
und alles war in Nachtspelunken / verspielt, verliebt und vertrunken."[383]

Kein gutes Haar lässt das *Librum Sancti Jacobi* an Gastgebern und Wirten, ja es verdammt „die **bösartigen Wirte** des Jakobsweges, die durch zahllose Betrügereien die Pilger ausnehmen."[384] Dabei ist von gefälschten Maßeinheiten und schlechtem Wein, aber auch von altem, krank machendem Essen und von Diebstählen bis hin zum Mord durch die Wirte selbst die Rede. Auf diesen Pilgerführer bezieht sich Hugo von Trimberg im **Renner**, wenn er ätzt:

„Swer ie gelas ein büechelîn / Daz ist genant der Pilgerîn,
Der weiz vil mêre von bœsen wirten / Denne ich hie trîbe vür den hirten."[385]

Dass „**geschäftstüchtige Wirte** fremde Reisende ausgebeutet" haben, bestätigen neben dem *Libro Sancti Jacobi* etliche andere Quellen (siehe 2.3.2).[386] Walther von der Vogelweide schildert in seinem Unmutston die Lebensweise eines Fahrenden, der heute hier und morgen dort sei und stets ein unstetes **Gauklerdasein** (*gougelfuore*) führe:

---

[381] Helmut de BOOR, Deutsche Literatur im späten Mittelalter, S. 237f.
[382] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute, S. 295f. Burgen, Höfe und Märkte, Gasthäuser, Tavernen und die Straßen selbst waren im Mittelalter „Treffpunkte des fahrenden Volkes" Vgl. Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, S. 378.
[383] Zitiert nach Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 27.
[384] Klaus HERBERS, Der Jakobsweg, S. 31.
[385] Hugo von TRIMBERG, Der Renner, V. 1842. *niuwen gelust in der taberne.* V. 5351ff. *Man hœrt vil manigen an der strâzen / Hôhe gein armen liuten grâzen, / Wie manic wirt die geste betœrt, / Swenne er mit lügen sich gerichet.*
[386] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 86. MGH Capit I, Nr. 33, S. 96, c. 27 und Nr. 57, S. 144, c. 1 sowie MGH Capit II, Nr. 287, S. 375, c. 13. und Nr. 216, S. 93, c. 5 Ludwig der Deutsche erlässt 865 darin: "(...) *sed neque indigenae per solita loca tectum, focum, aquam et paleam hospitibus denegare aut sua carius quam vicinis audeant vendere."*

„ 'Sît willekomen herre wirt' dem gruoze muoz ich swîgen,
'sît willekomen herre gast', sô muoz ich sprechen oder nîgen.
wirt unde heim sint zwêne unschamelîche namen,
gast unde herberge muoz man sich dicke schamen.
noch müeze ich geleben, daz ich den gast ouch grüeze,
sô daz er mir, dem wirte, danken müeze.
'sît hînaht hie, sît morgen dort', waz gougelfuore ist daz!
'ich bin heim' oder 'ich wil heim', daz troestet baz."[387]

Während man sich für die Worte **„Heim"** und „Hausherr" nicht schämen brauche, müsse man sich für „Gast" und „Herberge" des Öfteren genieren.[388] In der mhd. Literatur steht der *wirt* oft auch für einen **privaten Gastgeber**. So reitet im Nibelungenlied Rüdiger von Pöchlarn als *wirt mit sinen recken* (siehe 4.2.1), während Ulrich von Liechtenstein auf seiner Venusfahrt beim *hoch gelobten wirt* Kadolt von Seefeld-Feldsberg einkehrte und man *guot wirtschaft ere birt*.[389] Die *wirtschaft* steht wiederum synonym für **Feier** und **Gelage**, weshalb der Reimchronist eine Přemysliden Hochzeit an der Donau mit Kriemhilds Feier des Nibelungenliedes in Wien verglich: *disiu wirtschaft ist gemezzen / als Krîmhilten hôchzît!*[390]
Der (r)echte Wiener Jans Enikel spricht den Böhmen übermäßigen **Bierkonsum** zu - *ez trinkt ein Bêheim mêr bier / zwâr dann Diutscher vier* - gesteht ihnen aber zu, dass sie *die besten wirt* seien (siehe 4.2.3).[391] In den satirschen Seifried-Helbling Gedichten tauchen mehrere Wirtshausszenen auf. Der anonyme Autor lässt die bayerischen Gesellen *Gîrskropf* und *Wolvesdarm* im Wirtshaus fressen, saufen und völlern. Er klagt den Missbrauch der **Einquartierung** durch skrupellose Landherren an, die plünderten und *armen liuten wê* täten (Gedicht I).
Im Gedicht XIII beginnt der zweite Teil mit einer **Wirtshausszene**, in der bäuerliche Raubgesellen den Spielmann Seifried Helbling zum Wein einladen und einen Überfall *ûf der Kremser strâze* aushecken. Der *gumpelman* Helbling macht sich mit zechenden **Straßenräubern** gemein, die Namen wie *Brichenvrid*, *Unkrût* oder *Gebûrenhaz* tragen.[392] Unter den sprechenden Namen von Fahrenden finden sich im Renner neben Dutzenden anderen ein *Roubentisch* oder ein *Stichenwirt* und im 14. Jh. wirkte in Ö. ein gewisser *Peter Suchenwirt*, dessen Name besonders schön die unstete Lebensweise von Wirt(shaus) zu Wirt(shaus) illustriert.

[387] L 31,23ff.
[388] Helmut REICHERT, Walther von der Vogelweide, S. 173.
[389] Karl LACHMANN, Ulrich von Liechtenstein, S. 290, V. 21f.
[390] V. 7954f., 8016f., 8041f. und 8161f. Der genaue Ort der Hochzeit ist unklar (bei Wien oder Fischamend?). Die Continuatio Sancrucensis Sec. berichtet: (...) *maximum festum in campo qui Vizze dicitur elebravit.* MGH SS IX, S. 646. Der König sei *in die Vizze kom.* Ferdinand OPLL, Nachrichten aus dem mittelalterlichen Wien, S. 36.
[391] Philipp STRAUCH, Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, Weltchronik V. 27585ff.
[392] SH XIII, 143ff. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 43.

Die bereits im Mittelalter weit verbreitete **„Vagantenbeichte“** bekennt sich zu den Erdenfreuden Liebe, Spiel und Wein - zu einem Leben, das von innerer Unrast, Vagantentum und dem durch die Lande ziehen geprägt war.[393] Spiel und Wein verliehen den Vaganten Schwung - Schauplatz ihres Tuns sind Gasthäuser und **Schenken**. Der *Archipoeta* wünscht sich, dass ihn der Tod am Tisch der Schenke ereilen möge mit Wein auf den Lippen inmitten seiner Elemente.[394]

Zu den *Clerici vagantes* oder *vagi* zählten **fahrende Scholare**, Kleriker und Studenten, die in Gasthäusern und Spelunken ein temporäres Zuhause fanden. Sie hatten einen besseren Stand als **Spielleute** und **Goliarden** (*goliardus* leitet sich von Goliath ab und bedeutet Teufelsbruder, Säufer, Schlemmer), die sozial tiefer standen und oft ehr- und rechtlos blieben (2.3.1).[395]

Trink- und **Schenklieder** verherrlichten das Kneipen (*in taberna quando sumus*) ebenso wie Bacchus und verkündeten den letzten Willen des Vaganten: *meum est propositum / in taberna mori.*[396] Das Bundeslied der Vaganten beginnt mit der Aufforderung: Gehet hin in alle Welt - *cum in orbem universum* - und fordert, dass niemand vom Gasthaus nüchtern weiterziehen soll - *nemo prorsus exeat / hospicium ieiunus.*[397] Der **Rundgesang der Zecher** preist den Wirten - *hospitem laudemus;* in der Vagantenbeichte zieht der Archipoeta auf dem breiten Weg nach Art der Jugend aus - *via lata gradior / more iuventutis* - und lässt alle Wege nicht nach Rom, sondern in der Venus Bette führen - *Veneris in thalamos / ducunt omnes vie.*[398]

Glückspiel, Huren, Trinkgelage und Raufhandel gehörten ebenso zum mittelalterlichen **Wirtshausleben** wie der Alkoholkonsum nach wie vor einen rauen Umgang in Gaststuben zu fördern vermag. Berichte wie *der spilman was des weines vol* finden sich häufig.[399] Steinmar besingt metaphorisch die Straße, auf der sein Wirt die Leckereien heranführen möge:

> *„Wirt, durch mich geht eine Straße / auf der laß uns heranschaffen, was du kannst,*
> *vielerlei Speisen. Wein, daß er ein Rad antreibe, / gehört auf die Bahn dieser Straße.“*[400]

Nach der „Wiener Meerfahrt“ fehlte es in Wien nicht an Unterhaltung und **Einkehroptionen**. Es stellt sich die Frage, ab wann Gasthäuser, Tavernen und Herbergen in Nö. nachweisbar sind? Der Tauschvertrag von Mautern klärte 1137 die Besitzverhältnisse zwischen Babenbergern und dem Stift Passau, wobei die Urkunde das Areal für den Bau von St. Stephan umschrieb. Dieses lag bei den Hofställen, *ubi stabula sunt constructa*, wobei im Umfeld dieser Pferdeställe durchaus an

[393] Karl LANGOSCH, Vagantendichtung, S. 276.
[394] Ebd. S. 107ff. ARCHIPOETA, Carmen X = Carmina Burana Nr. 191.
[395] Karl LANGOSCH, Vagantendichtung, S. 283f.
[396] Ebd. S. 80ff. *„Sitzen wir hier in den Schenken (...)“; „In der Schenke sterben, das ist mein fester Wille (...)“.*
[397] Ebd. S. 98ff.
[398] Ebd. S. 92ff. und S. 106ff.
[399] Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten, S. 27.
[400] Zitiert nach Helmut BRACKERT, Minnesang, S. 262f. Schon der Philosoph Demokrit verglich ein Leben ohne Feste mit einer langen Landstraße ohne Gasthäuser. Vgl. Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft, S. 129.

Einkehrgasthöfe zu denken ist.[401] Im Handelsrecht für die Regensburger Kaufleute werden diese 1162 in Wien als *Hospites, id est Wirte* bezeichnet und vom unseriösen und mindergeachteten *Tabernarius* und *Caupo* unterschieden.[402] Der alte Brauch, **Schankorte** mit ausgestecktem Kranz oder Zweig zu markieren, hat sich bei Heurigen in Ö. erhalten, und wie anderorts wandelte sich das Gastrecht auch hier zusehends zu einer kommerziellen Sache.

Am 30. April 1276 brach in Wien ein verheerendes Feuer aus, das weite Teile der Stadt verwüstete und bis zu **150 Herbergen** um den Neuen Markt vernichtete.[403] Rudolf von Habsburg fand eine weitgehend zerstörte Stadt Ende 1276 vor, die trotz beträchtlicher Schäden Widerstand leistete. Im Reichsheer kursierte der Schmähruf *Winna tuis Sclavis est muri tradita clavis* - die Wiener hätten ihre Schlüssel den Slawen übergeben.[404] Letztlich lenkte man ein und öffnete die Tore für Rudolf I. - Heer und Tross bekamen die schwierige **Unterkunftssituation** im Winter 1276/77 zu spüren. Bei großen Feiern wie der Hochzeit Leopolds VI. 1203 platzte die Stadt aus allen Nähten und viele Gäste mussten in der Umgebung unterkommen (siehe 2.2.4).

In einem Schriftstück über das **Ungeld** zählt Rudolf IV. *gastheusern, tabern und leutheusern, oder wo man vailen wein, met oder pier schenkcht* auf. Die Ausschank war nur zugelassenen Wirten unter Abgabe des Ungelds gestattet, das als Art **Getränkesteuer** ein wesentlicher Finanzfaktor der spätmittelalterlichen Landesfürsten war.[405] Bannmeilen sollten die Herstellung und den Vertrieb von Getränken strukturieren, fremde Weine (auch aus Wr. Neustadt) waren in Wien verboten und Transporte unterstanden generell dem Straßenzwang (siehe 3.2.1).

Im Jahr 1390 wird den Wienern eine **Taverne** (*taffern*) genehmigt, die fremde Weine verkaufen durfte. Wer welsche oder fremde Weine wollte, konnte zur *taffern senden sein trinkchfas und den wein trinkchen auzzerhalb der taffern und nicht darinne*.[406] Mit der Unterbringung und der Übernachtung von Gästen hatten Tavernen in der Regel weniger zu tun.

Einen lebendigen Eindruck eines Gasthauses schuf Hieronymus Bosch in seiner Darstellung der **Wanderer** bzw. **Hausierer**. Während sich ein Gast neben dem Gasthaus erleichtert und ein anderer einer Frau nachstellt, bricht ein zerschlissener Wanderer mit Stock, Hut und Gepäck auf. Er hat zwei verschiedene Schuhe an, ist am linken Bein verletzt, trägt löchrige Kleider und führt Kochlöffel, Messer und ein wenig **Proviant** in seinem Korb am Rücken mit (Abb. 63).

---

[401] BUB I, S. 16, Nr. 11. Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien Geschichte einer Stadt I, S. 256ff.

[402] BUB I, S. 116ff., Nr. 68. Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft S. 14 und 21. Vom lat. *caupo* bzw. *caupona* leitet sich das deutsche Wort für „kaufen" ab.

[403] Cont. Vindobonensis zu 1276, In: MGH SS 9, S. 707. *usque ad 150 hospicia circa Novum forum remanencis, in favillas et cineres penitus est redacta.* Am ehesten sind die Herbergen in einzelnen Rechtsgeschäften zu fassen, etwa wenn der Wiener Bürger Janns der Greyff sein Haus, einen Garten und *zwain Herwergen* beim Passauerhof *ze Wienn* an den Passauer Bischof verkaufte. MB 30, S. 223, Nr. 358.

[404] Ferdinand OPLL, Nachrichten aus dem mittelalterlichen Wien, S. 45.

[405] Johann Adolf TOMASCHECK, Rechte und Freiheiten I, Nr. 58.

[406] Ebd. I, Nr. 84. und Nr. 57 zu den Schank- und Niederlagsrecht der Wr. Neustädter. Ebd. II, Nr. 128 Weinschank.



Abb. 63 - Hieronymus Bosch zeigt einen Wanderer vor einem Gasthaus, um 1500 .

Unterhaltsam sind einige Schreiben an die apostolische Pönitentiarie, die mit Ausreden gespickt sind. In Trier betrat ein Italiener ein **Gasthaus**, ließ sich Wein bringen und bediente sich ohne zu fragen am Salzfleisch. Beim Bezahlen weigert sich der Gast, das Fleisch zu begleichen, die Wirtin holt den Hausknecht und ein Streit mit tödlichem Ausgang nimmt seinen Lauf:

> *„Da schlug der Italiener ihn zweimal und wollte sein Messer ziehen – da holte der andere in Notwehr zu seiner Verteidigung das Hämmerchen hervor, das die Knechte in dieser Gegend für ihre Arbeit immer bei sich tragen, und schlug den Italiener damit auf den Kopf (aber nur ein Mal, und wenn der die Wunde richtig versorgt hätte, wäre er nicht gestorben).“*[407]

Kaiser geht in seinem Buch „Trunkenheit und Gewalt im Mittelalter“ auf individuelle und kollektive **Rauscherfahrungen** ein. Getrunken wurde zu den verschiedensten Anlässen in monastischen Runden und Gildeversammlungen bis hin zu kirchlichen und weltlichen Festen, wobei bald „stärker individualisierende Bedingungen einer neuen, **kommerziellen Gastlichkeit** der Tavernen” zum Tragen kamen.[408] Aus den Schreiben an die Pönitentiarie geht ein umfangreicher Wortschatz des Rausches hervor. Die Wirkung des Alkohols wird dabei als durchtränkt, bespült, benebelt, übermannt, erhitzt oder fast verblödet beschrieben.[409] Neben dem **Alkohol** ist es oft das **Glücksspiel** bzw. die Kombination von beidem, die zu Gewalt und Totschlag führten. In einer Wirtshausgeschichte taucht während eines Streits zufällig ein Dolch auf dem Boden auf, in einer anderen gerät man ob der Bezahlung in Konflikt, in einer dritten findet eine Streitpartei nach dem Festessen „die Räder seines Wagens abmontiert” vor und rächt sich.[410]
Schillers **Hommage an Reisende** schwingt in „Die Kraniche des Ibykus“ mit: *„Mein Los, es ist dem euren gleich. Von fern her kommen wir gezogen und flehen um ein wirtlich Dach.“* Fontane

[407] Zitiert nach Arnold ESCH, Wahre Geschichten aus dem Mittelalter, S. 128f. RPG VI, Nr. 3599.
[408] Reinhold KAISER, Trunkenheit und Gewalt im Mittelalter, S. 216f.
[409] Arnold ESCH, Wahre Geschichten aus dem Mittelalter, S. 130.
[410] Ebd. S. 131f.

sehnt sich im Alter nostalgisch nach den **Postkutschen-Reisen** seiner Jugend zurück: *„Damals war jede Mittagsrast ein Vergnügen, jedes Nachtlager ein wohltuendes Ereignis."*[411] Ein anderes Bild zeichnet freilich ein Reisender im 17. Jh., der über „verpestete Luft in den Schlafkammern", mit „Rotzschlegel und Speychel" versiefte Wände und Krankheiten wie „Räuden, Geschwör und Schlier" klagt.[412] Montaigne gab sich in seinen Reisetagebüchern 1580/81 ob der **schlechten Wirtshäuser** eher belustigt und sah die Aufenthalte als regelrechte Abenteuer an.

Diese neuzeitlichen Eindrücke lassen die Atmosphäre der **mittelalterlichen Quartiere** einigermaßen erahnen. In den Herbergen und Wirtshäusern schlief man vorwiegend auf Strohlagern, und gerade die ärmeren Reisenden, die oft im Freien nächtigten, fanden kaum gute Bedingungen vor. Die unterschiedliche Kundschaft ließ **Kochwirte** für das einfache Fußvolk, **Karrenwirte** für Fuhrleute und **Herrenwirte** für Reiter entstehen. Um 1800 soll es im deutschen Raum 80.000 Wirtshäuser bei 20 Mio. Einwohnern gegeben haben.[413] Zu dieser Zeit bezeichnet Gaheis **Neulerchenfeld** in Wien als „das größte Wirtshaus des Heiligen Römischen Reiches", von 150 Häusern sollen über einhundert als Gast- und Wirtshaus betrieben worden sein.[414]

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine archaische Gastlichkeit in Mitteleuropa bis ins 12. Jh. verbreitet war und danach in eine **kommerzielle Gastlichkeit** überging.[415] Die Zunahme der Bevölkerung, der Aufstieg der Städte und des Handels und ein größeres Verkehrsaufkommen erforderte neue Formen der Versorgung. Im Zuge der Kreuzzüge, die Massen in Bewegung setzten, stieg die Zahl der kirchlichen Hospize an Straßen und Pässen; gleichzeitig entwickelten sich Herbergen für Kaufleute und fahrendes Volk und die Gastfreundschaft begann sich in ihrer ursprünglichen Form allmählich aufzulösen.[416] Wirt und Gasthaus können wie Fährmann und Überfahrt als **Archetypen** gesehen werden: Schon Gilgamesch kehrte in einer Schenke ein, um sich von einer Wirtin den Weg zum Fährmann Ur-šanabi weisen zu lassen.[417]

Die gängige Form einer gewerblichen Gastung gegen Bezahlung entstand an **Pilgerstraßen** und bei Kaufleuten, die ihre Häuser anderen Händlern zur Verfügung stellten. Der Übergang zur kommerziellen Gastlichkeit setzte in Süd-Westeuropa früher ein, verlief im übrigen Europa aber in ähnlichen Phasen. In Gebieten wie dem Nahen und Mittleren Osten stellte sich die zeitgleiche Infrastruktur anders dar und wurde vom **Han** und der **Karawanserei** (كاروانسرا) geprägt, die wesentliche Aufgaben der Unterbringung und Versorgungen übernahmen.[418]

---

[411] Theodor FONTANE, Von, vor und nach der Reise, S. 11.
[412] Zitiert nach Friedrich RAUERS, Kulturgeschichte der Gaststätte I, S. 258f.
[413] Walter WEBER, Von Wirtshäusern, In: Hermann BAUSINGER u.a. (Hrsg.), Reisekultur, S. 84.
[414] Vgl. Karl ZIAK, Des Heiligen Römischen Reiches größtes Wirtshaus.
[415] Hans Conrad PEYER, Gasthaus, In: Lexikon MA IV, Sp. 1132.
[416] Ebd. Siehe auch: Hans Conrad PEYER, Studien zur Gastlichkeit, S. 277.
[417] Stefan MAUL, Gilgamesch-Epos, X 1ff., S. 125ff.
[418] Tom SCHUTYSER, Caravanserai, S. 13ff. Allein in Persien lagen rund 1.000 Karawansereien in Abständen von

3.2 MOBILITÄT IM LICHTE DER RECHTSQUELLEN

3.2.1 Zollregal - Geleitschutz - Straßenzwang

„Königliche Gerechtsame sind: (...) die öffentlichen Wege, die schiffbaren Flüsse und ihre Quellflüsse, die Hafengelder, die Uferzölle, die Abgaben, die Zölle genannt werden, die Münzen, (...), die Leistungen der Frondienste und ähnlicher Dienste, der Wagen und Schiffe, und die Beisteuer zur glücklichsten Heerfahrt der königlichen Hoheit, (...).“[419]

Dieses Kapitel widmet sich **königlichen Erlässen** und Regalien, die sich mit Zollregelungen, Geleitschutz, Straßenzwang und anderen Mobilitätsaspekten auf Reichsebene beschäftigen. Danach stehen ausgewählte Rechtsquellen aus dem nö. Raum wie das **Raffelstettener Zollweistum**, die Wiener Stadtrechte sowie weitere Rechtsprivilegien im Fokus (siehe 4.2.2).

Im 13. Jh. setzte eine Phase der Verschriftlichung ein, die auch den Rechtsbereich erfasste. Ein bedeutender Rechtscodex dieser Zeit ist der **Sachsenspiegel**, den Eike von Repgow um 1220/35 verfasste.[420] Viele Passagen gingen in adaptierter Form in den sog. „**Schwabenspiegel**“ ein, der um 1275 entstand und statt eines eigenständigen österr. Landrechts zur Rechtsgrundlage im spätmittelalterlichen Nö. wurde.[421] Beide Spiegel beschäftigen sich u.a. mit einer „Verkehrsordnung“ sowie mit Rechtssprüchen zu Zoll, Geleit oder Straßenraub (siehe 4.2.3).

Generell war die **mittelalterliche Rechtsordnung** ein Substrat aus spätantiken Rechtsquellen, alten Stammes- und Gewohnheitsrechten (*leges*) sowie der normativen Kraft des Faktischen.[422] Tatsächliche Entwicklungen schufen Ist-Zustände, die man gemeinsam mit althergebrachten Überlieferungen zunächst mündlich tradierte. Erst im Verlauf des Hoch- und Spätmittelalters gewannen die Rechtsbestimmungen an Stringenz und wurden niedergeschrieben.[423]

Die Rechtsordnung war im Mittelalter **stark zersplittert** - es gab Rechte für einzelne Gruppen und Gebiete - eine einheitliche Reichsgesetzgebung fehlte weitgehend.[424] Zwar erhoben Könige, Päpste und Fürsten Anspruch auf die Durchsetzung ihrer Rechte; wie diese aussahen, welche **Partikularinteressen** in einzelnen Gebieten wirkten und welche Rolle die Reichskirche ein-

---

einer Tagesreise (ca. 25-30 km) enfernt.

[419] Zitiert nach Rudolf HOKE/Ilse REITER, Quellensammlung zur Rechtsgeschichte, S. 89. MGH DD F I, Nr. 237. "*Regalia sunt: (...), vie publice, flumina navigabilia, et ex quibus fiunt navigabilia, portus, ripatica, vectigalia que vulgo dicuntur thelonea, monete,(...) angariarum et parangariarum et plaustrorum et navium prestationes, et extraordinaria collatio ad felicissimam regalis numinis expeditionem, (...).*"

[420] Vgl. Eike von REPGOW, Sachsenspiegel.

[421] Zur Bedeutung des Schwabenspiegels für die österreichische Rechtsordnung siehe Max WELTIN, Das österreichische Landrecht, In: DERS. Das Land und sein Recht, S. 128.

[422] Die Redewendung „die normative Kraft des Faktischen“ geht auf den österreichischen Rechtsgelehrten Georg JELLINEK zurück. Vgl. Andreas ANTER (Hrsg.), Die normative Kraft des Faktischen.

[423] Dieter HÄGERMANN, Regalien, -politik, -recht, In: Lex. MA VII, Sp. 557f.

[424] Joachim FELDMANN, Alles was Recht ist, S. 79. Siehe auch: Otto BRUNNER, Land und Herrschaft.

nahm, war die „Verhandlungsmasse“ in einem langwierigen Entwicklungsprozess.
In fränkischer Zeit etablierten sich neben alten Volks- und Stammesrechten (*leges barbarorum)* **Königsrechte**, die in Form von „Kapitularien“ erlassen wurden.[425] Ein bedeutendes Recht war das sogenannte **Zollregal**, das seit dem 7. Jh. im Zollwesen der Karolinger Konturen annimmt. Einen Überblick über „das Zollwesen im Fränkischen Reich“ gibt Hildegard Adam, die in ihrer Untersuchung über vierzig verschiedene **Zolltermini** anführt. Hier ein Auszug:
Carrigium (Wagenzoll), *Clusaticum* (Paßgebühr), *Foraticum* (Marktzoll), *Mansionaticum* (Unterkunftsgebühr), *Muta* (Maut), *Naulum* (Schiffzoll), *Navagium* (Passierzoll), *Passionaticum* (Durchfahrt), *Pedagium* (Wegegeld), *Pontaticum* (Brückengeld), *Portaticum* (Torgeld), *Pulveraticum* (Staubgeld für Wegbenutzung), *Ripaticum* (Ufer-, Anlegezoll), *Rotaticum* (Wagenzoll), *Saumaticum* (Saumtierabgabe), *Transitura* (Passierzoll) und *Viaticum* (Straßenzoll).[426]
Diese Beispiele zeigen, wie vielfältig die **Abgabenforderungen** sein konnten, die oft auf lat. Wörter wie *carrus*, *pedes* oder *pons* zurückgingen, wie auch der allgemeine **Zollbegriff** *vectigal* (lat. *vehere* für fahren), der ab dem 10. Jh. mit *teloneum* gleichgesetzt wurde - *vectigal id est theloneum.*[427] Das griech. *telos* (τέλος) bedeutete ursprünglich „Ziel“ oder „Fracht“ und kam als Bezeichnung für ein **Zollhaus** und später als Synonym für die Abgabe selbst in Gebrauch. *Teloneum* wandelte sich im Niederdt. zu „tol“ und mittels Lautverschiebung im Mhd. zu „zol“ um, als welches es bis heute gebräuchlich ist.[428] Ab dem 9. Jh. taucht vor allem im bayerisch-österr. Raum das gotische Wort *muta* auf, das wiederum meist mit *teloneum* gleichgesetzt wird und eine **Passierabgabe** meint.[429] Der Altphilologe Klaus Bartels schreibt dazu:

> *„Die Völkerwanderungszeit war auch eine große Wörterwanderungszeit. Im frühen 6. Jh., als die Goten und die Bayern einander an der Donau gegenüberstanden, muss die gotische mota oder muta über die blaue Grenze geschwommen sein; Wörter scheren sich bekanntermaßen weder um Zoll- noch um Mautstationen. Jedenfalls erscheint zunächst im bayerischen Südosten eine mhd. mute, „Maut, Zoll“, samt einem mutaere, einem „Maut-, Zolleinnehmer“, und dem Verb muten, „Maut, Zoll zahlen“. Das nö. Städtchen Mautern an der Donau, das im 9. Jh. gegründet wurde und um 1200 im Nibelungenlied als Mutaren aufscheint ist das Städtchen „bei den Mauteinnehmern, bei den Zöllnern.“*[430]

Welche Akzente setzten die karolingischen Herrscher im „**Verkehrsbereich**“?

[425] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 76. Vgl. MGH LL 1-5 bzw. LL nat. Germ. 1-5,2.
[426] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 37ff.
[427] Ebd., S. 33. Robert-Henri BAUTIER, DD Odo, Nr. 46, S. 185. Von *vehi* leitet sich auch Vehikel für Fahrzeug ab.
[428] Ebd., Siehe auch: Ernst PITZ u.a., Zoll, In: Lex. MA 9, Sp. 666ff.
[429] MGH DD LdD, Nr. 24, S. 29. (...) *nullum theloneum neque quod lingua theodisca muta vocatur.*
[430] Klaus BARTELS, Zoll und Maut (Online-Paper): www.eduhi.at/gegenstand/latein/data/Zoll_und_Maut.doc (05.05.2017). Vgl. DERS. Maut und Zoll, In: Neue Zürcher Zeitung 09.03.2015, Nr. 56, S. 38.

Aufgrund der räumlichen Expansion des Fränkischen Reiches mussten gewisse Strukturen neu (re)organisiert werden. Zwar kann sich die „**karolingische Verkehrspolitik**“ keine genuinen Bauleistungen wie „Römerstraßen“ auf die Fahnen heften, dennoch gab es deutliche Impulse zur Instandsetzung und Verbesserung von **Reise-** und **Transportwegen**. Neue Straßen und Brücken entstanden, wie die Via Flaminia, die zur *via francigena* wurde.[431] Visionäre Projekte wie der Bau eines Rhein - Donau Kanals (*fossa carolina*) scheiterten zwar (siehe 2.2.2), und Karls große Mainbrücke brannte bald ab, aber viele **Kapitular-Erlässe** belegen, dass die Karolinger eine aktive Verkehrspolitik verfolgten. Die geläufige Bezeichnung *teloneum* ist dabei in den Quellen präsent, etwa im Kapitular 18 der Synode von Herstal (779).[432] Im Kapitular 17 derselben Synode stellt Karl der Große **Reisende unter Schutz** und bedroht Straßenräuber:

> „*Von Reisenden, die zur Pfalz oder anderswohin unterwegs sind: dass niemand es wage, sie mit einer Schar zu überfallen. Auch darf keiner die Wiese eines anderen zu verbotener Zeit in Beschlag nehmen, wenn er nicht gegen den Feind zieht oder Unser Sendbote sei.”*[433]

Unter königlichen Schutz stellte Karl der Große 828 die **Fernkaufleute** und hält seine eigenen Amtsträger an, darunter Grenzwächter und umherreisende Königsboten (*clusariis seu missis nostris discurrentibus*), nichts von den Gütern der Kaufleute rechtswidrig einzuziehen

> „*oder ihre Schiffe (...) zu beschlagnahmen oder von ihnen Transportdienste, Heerfahrt oder andere Zwangsdienste zu verlangen (...) wenn sie mit Christi Gunst ihre Fuhrwerke innerhalb unserer Reiche zum Vorteil unserer und ihrer Handelsgeschäfte vermehren wollen.”*[434]

In den **Kapitularien** sind neben der Sicherheit auf den Straßen und der Bestrafung von Straßenräubern vor allem Königsboten und Zölle ein wiederkehrendes Thema. Reisende durften wegen eines Zolles nicht zur Benützung einer Brücke gezwungen oder auf freiem Felde mit Brücken- und **Überfuhrzoll** belangt werden.[435] Das heißt, das Durchfurten von Flüssen sollte zollfrei sein; Abgaben war nur für Brücken und Fähren zulässig (siehe 3.1.2). Unlautere und ungerechte Zölle *(de iniustis teloneis)* untergruben die Autorität des Königs und belasteten Reisende wie Händler. Zölle durften nur nach alter Gewohnheit und an festgelegten Stätten eingehoben werden.[436]

---

[431] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 77. Vgl. Jochen BODE, Via Francigena - Frankenweg.
[432] MGH Cap. I, Nr. 21, S. 51, c. 18,. *„De teloneis qui iam antea forbanniti fuerunt, nemo tollat nisi ibi ubi antiquo tempore fuerunt.“* Zu weiteren *teloneum*-Nennungen siehe Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 33ff.
[433] Zitiert nach: Karl KROESCHELL, Deutsche Rechtsgeschichte, Band 1, S. 75f. MGH Cap. I, Nr. 21, S. 51, c. 17,. „*De iterantibus, qui ad palatium aut aliubi pergunt, ut eos cum collecta nemo sit ausus adsaliere. Et nemo alterius erbam defensionis tempore tollere praesumat, nisi in hoste pergendum aut missus noster sit; (...).”*
[434] Ulrich NONN, Quellen zur Alltagsgeschichte 2, In: FSGA 40b, S. 107f. *neque naves... et si vehicula infra regna.*
[435] Karl der Große im Jahr 809 in Aachen: RI I, Nr. 442, c. 9. Vgl.: http://www.regesta-imperii.de (31.03.2017).
[436] Johann Friedrich BÖHMER, RI I, Nr. 219, c. 18; Nr. 234, c. 8; Nr. 301, c. 12 und Nr. 413, c. 13.

Die Kapitular-Gesetzgebung forderte den Erhalt und die **Wartung von Brücken** und Wegen ein und hatte die Infrastruktur des Landes durchaus im Auge. *Ut pontes publici, qui per bannum fieri solebant, anno praesente in omni loco restaurentur,* heißt es etwa, und *De Functionibus Publicis* befasst sich neben Zoll, **Handel** und **Transport** (*sive carris, sive sagmariis, sive friskingis, sive aliis quibuslibet vehiculis*) mit der Errichtung und Wartung von Brücken.[437]
Königsboten trugen Erlasse durchs Land, führten Visitationen durch, erstatteten dem König Bericht und wuchsen zur Stütze des Reiches heran. Mehrfach sind Instruktionen für Königsboten überliefert;[438] Boten und Reisende, die im Auftrag des Königs unterwegs waren, hatten Anspruch auf Beherbergung *infra regna nostra* sowie auf Futter für ihre Pferde.[439] Daneben lebte die archaische **Gastfreundschaft** in Form der Aufnahme und Verköstigung von Fremden für die Dauer von drei Tagen in den Kapitularien fort.[440] Auffallend ist die Anzahl karolingischer Erlässe, die sich gegen die **Unterbringung** von Geächteten und Verbrechern richtet.[441] Außerdem scheinen „geschäftstüchtige Wirte fremde Reisende ausgebeutet zu haben," wie es später auch im *Liber Sancti Jacobi* oder in anderen Quellen berichtet wird (siehe 3.1.3).[442]

Eine Ambivalenz lassen die karolingischen Quellen bezüglich **Pilgern** und **Wallfahrern** erkennen: Einerseits ist der König um ihre Sicherheit besorgt, stellt sie unter seinen Schutz und erteilt **Zollfreiheit**, andererseits hören wir von Bettlern, die auf Straßen und Kreuzwegen liegen und von vagabundierenden Wallfahrern, die als Übel empfunden werden.[443] Ludwig II. erließ Kapit-ularien zur Unterdrückung des **Straßenraubs** an Rompilgern, Kaufleuten und Reisenden und forderte die Bestrafung der Banden, die in Dörfern, Wäldern und Straßen plünderten.
Dass selbst der **reisende Adel** unterwegs nicht zimperlich war und sich nahm, was er brauchte, zeigt Ludwigs II. Bestimmung, dass die weltlichen und geistlichen Herren bei ihren Fahrten den Bedarf für sich und ihre Pferde in den **Quartieren** nicht gewaltsam nehmen, sondern dafür aufkommen sollten. Außerdem ordnete Ludwig II. die Reparatur der Brücke in Ticino an, wo er sich gerade aufhielt und selbst beeinträchtigt wurde, aber auch andere **schadhafte Brücken** sollten ausgebessert und bei Bedarf zusätzliche neue Brücken errichtet werden.[444]

---

[437] MGH Capit I, S. 290ff., Nr. 141, c. 17; Nr. 143, c. 1-3; Nr. 148, c. 11-12. *„De omnibus pontibus per regnum nostrum faciendis in commune missi nostri admoneant, ut ab ipsis restaurentur qui eos facere solebant.* Nr. 150, c. 22. *Ut ubi pontes antiquitus fuerunt (...) fecerunt, restituantur et renoventur (...).*
[438] Johann Friedrich BÖHMER, RI I, Nr. 273, Nr. 382, Nr. 417 u.ö.
[439] Ebd. RI I, Nr. 219, c. 17; Nr. 363, c. 1 und Nr. 396, c. 17.
[440] Hans Conrad PEYER, Gastlichkeit im Mittelalter, S. 3ff.
[441] Johann Friedrich BÖHMER, RI I, Nr. 378, c. 8 und Nr. 381, c. 27.
[442] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 86. MGH Capit I, Nr. 33, S. 96, c. 27 und Nr. 57, S. 144, c. 1 sowie MGH Capit II, Nr. 287, S. 375, c. 13. und Nr. 216, S. 93, c. 5 Ludwig der Deutsche erlässt 865: *„*(...) *sed neque indigenae per solita loca tectum, focum, aquam et paleam hospitibus denegare aut sua carius quam vicinis audeant vendere."*
[443] Johann Friedrich BÖHMER, RI I, Nr. 301, c. 16; Nr. 302, c. 17 und Nr. 443, c. 6.
[444] Ebd., RI I, Nr. 1031, c. 13; Nr. 1180 und RI, 3/1, Nr. 73. Vgl. MGH LL 1, S. 405ff.

Seit dem frühen 7. Jh. lässt sich ein **Regalitätsprinzip** im Zollwesen feststellen. Das Zollregal und andere Ansprüche galten als Hoheitsrecht des Königs, der die Nutzung verleihen konnte; diese Regelung ist im Laufe des Hochmittelalters Verhandlungsmasse zwischen König, Adel und Städten.[445] Jedenfalls beanspruchte der König bestimmte **Königsrechte,** im 12. Jh. taucht der Begriff *regalia* in einem päpstlichen Schreiben und im Wormser Konkordat auf.[446]
Wie umstritten selbst Königsrechte waren, zeigt das Tauziehen zwischen Friedrich I. und den lombardischen Städten; Barbarossa nahm den Machtkampf zum Anlass, um 1158 den Begriff der Regalien von Gelehrten definieren zu lassen.[447] Im **Regalien-Weistum** von Roncaglia erhob der König Anspruch auf das gesamte Verkehrsnetz und alle daraus resultierenden Einkünfte.[448] Ursprünglich betraf der Text nur die Regalrechte in Italien und ging ins langobardische Lehenrecht ein.[449] In der Folge variiert Barbarossa den Begriff der Regalien je nach Region, und der königliche Anspruch wurde quasi **Reichsrecht**, wenngleich die Landherren seit dem Interregnum dieses vermeintliche Rechtsmonopol stetig zu unterwandern versuchten.[450]

Schon die römische Antike kannte verschiedene Arten von **Zollabgaben** wie Ein- und Ausfuhrzölle oder Passiergelder und Marktabgaben; Rom verwaltete die Zölle zentral und ließ meist ein Vierzigstel des Warenwertes (*quadragesima*), also 2,5% einheben.[451] Im Frühmittelalter lebte das römische Zollwesen teilweise fort, bevor es in der Karolingerzeit zu einem Umbruch und zur regionalen Festlegung von **Zolltarifen** kam; aus der Umgebung von Zürich sind um 840 Tarife von zwei Pfennigen für verkaufte Pferde und von sechs für jede Frachtkarre belegt.[452]
Das **Zollweistum** von Raffelstetten gewährt Einblicke in die Zollsituation des bayerischen Ostlandes am Anfang des 10. Jh., als das *„Reisen in die östlichen Gebiete, (...) mit ungerechtem Zoll und ungerechtfertigter Maut belastet und belästigt"* wurde (siehe 3.2.2).[453] Wie in anderen Urkunden des bayerisch-österreichischen Raumes ist von *teloneum* und *muta* die Rede.
Prinzipiell verlieh der König das Recht, Zölle einzuheben, an Adelige und Bischöfe, später auch an Städte. Daneben gab es zahlreiche **Maut-** und **Zollbefreiungen** für bestimmte Gruppen; vor allem Klöster wurden von der Abgabenlast häufig befreit. Allein in den Babenbergerurkunden

[445] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 222. Michael MITTERAUER, Zollfreiheit, S. 109f. MGH Capit I, Nr. 9, S. 22.
[446] Papst Paschalis II. gebot Heinrich V. 1111, dass ihm „und dem Reich die Regalien überlassen werden, die zum Reich gehören." Zitiert nach Rudolf HOKE/Ilse REITER, Quellensammlung zur Rechtsgeschichte, S. 88.
[447] MGH DD F I, Nr. 237. Zum Wormser Konkordat siehe MGH Const. I, S. 159-161.
[448] http://de.wikipedia.org/wiki/Gesetze_von_Roncaglia (05.05.2017).
[449] Dieter HÄGERMANN, Regalien, -politik, -recht, In: Lex. MA VII, Sp. 558.
[450] MGH DD F I, Nr. 259 und 459. RAHEWIN, Gesta Friderici IV Cap. 7, *(...) marchias, comitatus, consulatus, monetas, thelonea, fodrum, vectigalia, portus, pedatica, molendina, piscarias, pontes omnemque utilitatem ex decursu fluminum provenientem, (...).*Zum Reichsrecht siehe Theodor MOMMSEN/Paul KRÜGER (Hrsg.), Corpus Iuris Civilis. Offiziell übernimmt das Reichsrecht erst im 15. Jh. Teile der Regalien-Bestimmungen.
[451] Ernst PITZ, Zoll, In: Lex. MA IX, Sp. 666f.
[452] Ebd. Sp. 667.
[453] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen bis 1250, In: FSGA 32, Nr. 5, S. 14f.

sind Dutzende Mautbefreiungen für bayerische und österreichische **Stifte** und **Klöster** verbrieft. In diesen Urkunden des 10. bis 13. Jh. geht es vorwiegend um Wein-, Lebensmittel- und Holztransporte auf der Donau, die temporär oder unbefristet, für den Eigenbedarf oder darüber hinaus (Handel, Verkauf), an bestimmten Mautstellen oder auf der ganzen Flussstrecke ausgesprochen bzw. verschriftlicht wurden (siehe 3.2.2).

Auch **Städte** und **Kaufleute** erhielten Begünstigungen, wie das Wormser Privileg 1074 zeigt, in dem Heinrich IV. den Wormser Bürgern die Abgabe, die in deutscher Sprache Zoll heißt „in allen Zollstätten, die der königlichen Gewalt zugehören" erlässt.[454] Im Bayerischen Landfrieden 1094 wird allen Klerikern und Kaufleuten Friede geschworen „mit Ausnahme derer, die außerhalb unseres Reiches Pferde verkaufen."[455] Es war ein Sakrileg, wertvolle und für das Land wichtige **Pferde** außerhalb des Landes oder gar an Feinde zu veräußern. Der Landfrieden rief zur Besonnenheit bei Heerfahrten auf: Bei **Kriegszügen** solle jeder nur soviel nehmen, wie für ihn und sein Pferd nötig sei, das andere soll er unberührt lassen. Bei Reisen galt, dass „Heu, Gras und für den Hausbau ungeeignetes Holz" genutzt werden durfte. In punkto Bewaffnung von „normalen Reisenden" verlautbart der **Landfrieden** von Friedrich I. 1152 unter Punkt 13:

> *„Ein Kaufmann, der in Geschäften über Land reist, soll sein Schwert an seinen Sattel binden oder auf seinen Wagen legen, damit er keinen Unschuldigen verletzt, sich aber vor Räubern schützen kann."*[456]

Punkt 20 besagt: *„Jeder der über Land reist und sein Pferd fressen lassen will, darf seinem Pferd"* soviel Futter zur Erholung geben, wie es *„am Rande des Weges stehend fassen kann."* Diese Gepflogenheit war gelebtes **Gewohnheitsrecht** und fand Eingang in mehrere Landfrieden sowie in den Sachsen- und Schwabenspiegel (siehe 3.2.3).[457] Im Reichsspruch über unrechte **Mainzölle** reagiert Barbarossa 1157 auf die *„große Klage der Bürger und Kaufleute,"* die zwischen Bamberg und Mainz unter unlauteren Zöllen leiden. Niemand soll versuchen

> *„die Kaufleute, die mainaufwärts fahren oder auf dem Flussufer, das bekanntlich ein königlicher Weg ist, ein Treideltau ziehen, jemals unter dem Vorwand eines Zolls*[458]

---

[454] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 33, S. 134f. *quod teutonica lingua interpretatum est zol, quod in omnibus locis regiae potestati assignatis, (...), Wormatiensibus, ne ulterius solvant zol.*

[455] Ebd. Nr. 42, S. 160f. (...) *exceptis his, qui equos extra regnum nostrum vendunt.*

[456] Ebd. Nr. 57, 220f. *Mercator negotiandi causa provinciam transiens gladium suum sue selle alliget vel super vehiculum suum ponat, ne umquam ledat innocentem, sed ut a predone se defendat.*

[457] Ebd., Nr. 73, S. 294f. Wenn ein berittener Reisender (*viator equitans*) sein Pferd füttern muss, darf er mit Korn vom Feld schneiden solange ein Fuß den Weg berührt und sein Pferd darf sich erholen und weiden; mitnehmen darf er nichts. Ebd. Nr. 97, S. 386, *Viator, in via unum pedem tenens, equo suo segetes gladio, cultello vel falce potest incidere et wquum suum fessum reficere, ita quod nichil inde deferat.* Wer die Regeln verletzte galt als Dieb.

[458] Ebd., Nr. 62, S. 238f. *(...) ut mercatores per Mogum ascendentes seu per ripam fluminis, que via regia esse dinoscitur, funes trahentes nullus umquam occasione thelonei aut aliter quomo-dolibet inquietare presumat."*

oder in anderer Weise zu behindern. Barbarossa versuchte die mühsamen Treidelzüge, die stromaufwärts gingen zu entlasten und betonte, dass die Uferwege Teil der **freien Schiffsstraße** seien. Einen guten Überblick über „das Königsrecht an schiffbaren Flüssen" gibt Reinhard Schneider. Er sieht den **Treidelpfad** bzw. Uferweg als Teil des Schifffahrtswegs an, der wie der Fluss selbst königlichem Recht unterliege, wie es auch die Konstitution Barbarossas betont.[459]
Ähnlich mühsam wie flussaufwärts fahrende **Schiffsreisen** waren die Züge über die Alpenpässe. Das Kölner Dienstrecht von 1165 enthält eine Passage über die Ausstattung des Kölner Geleittrupps, die der Erzbischof bei der **Alpenüberquerung** (*ultra Alpes in expeditionem*) im Zuge von Krönungsfahrten nach Rom zu stellen hatte. Neben Geld und Scharlachtuch waren

> *„je zwei Ritter ein Lasttier mit Sattel und allem Zubehör zum Sattel und zwei Lederranzen mit Überzug, was man 'Deckhaut' nennt, sowie 4 Pferdehufeisen mit 24 Nägel"*[460]

zu schicken, nebst einer Mark aus der Erzkammer für jeden Ritter pro Monat. Diese Details geben eine Vorstellung der **Saumtiertracks** in den Alpen, die mit Lederranzen, Deckhäuten und „Ersatzreifen" in Form von Hufeisen bestückt über die **Passstraßen** schnauften. Ähnliche Bilder überliefert der Österr. Reimchronist, wenn er von Felleisen, Saumsäcken, Bulgen und Reisekasten berichtet, die von Saumtieren über die Gebirge getragen werden (siehe 4.2.5).

Im Zuge des Investiturstreits begegnet der Zoll seit 1111 unter den **Königsregalien**.[461] Die Staufer versuchten das geschwächte Königtum neu zu definieren und hinsichtlich der Zoll- und Münzrechte Akzente zu setzen. Das **Regalien-Weistum** Friedrichs I. von 1158 drückte dies mit dem Anspruch auf *thelonea* und *monete* ebenso aus[462] wie der Ausgleich zwischen Friedrich II. und den geistlichen Fürsten 1220. Im 2. Artikel der *Confoederatio cum principibus ecclesiasticis* werden bestehende Rechte bestätigt - *antiqua thelonea et iura monetarum* - andererseits pocht Friedrich II. darauf, dass *nova thelonea et novas monetas* Sache des Königs sei.[463]
Interessant ist der Erlass zur „**Freiheit auf königlichen Straßen**", der im Beisein des österr. Herzogs und anderer Größen des Reichs nach einem Antrag des Salzburger Erzbischofs erging.

---

[459] Reinhard SCHNEIDER, Königsrecht an schiffbaren Flüssen, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen, S. 190ff. „Zwischen Friedrichs I. Reichsspruch über die Mainzölle vom 6. April 1157 und der Konstitution vom November 1165 über die Flußkorrekturen im Rheinunterlauf liegen zeitlich die ronkalischen Definitionen vom November 1158. Gemeinsam verdeutlichen alle drei Dokumente den Anspruch der Reichsgewalt auf die Hoheit über schiffbare Flüsse."
[460] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 70, S. 268f. (...) *et duobus militibus soumarium unum cum sella et cum omnibus pertinentibus ad sellam et duas bulgas cum tegmine, quod dekhut dicitur, et IIII ferramenta equi cum XXIIII clavis."*
[461] MGH Const. I, Nr. 85 und 90.
[462] MGH DD F I, Nr. 237.
[463] MGH Const. II, Nr. 73 und 74. Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 95 und 96, S. 376ff. Vgl. Elmar WADLE, Mittelalterliches Zoll- und Münzrecht, In: DERS., Verfassung und Recht, S. 15ff.

Eberhard von Salzburg hatte beim **Hoftag** in Nürnberg 1224 die Frage vorgebracht, ob

> *„Reise, Zug und Weg auf königlichen und öffentlichen Straßen, was das Mitführen von Handelswaren oder das Abhalten von Geschäften anbelangt,“*

durch Landherrn oder andere untersagt werden dürfe? Friedrichs Sohn, Mitkönig Heinrich VII., antwortete: *„Dies ist niemandem erlaubt, keiner darf sie bei ihrem Handel und Geschäft behindern.“*[464] Im Mainzer Reichslandfrieden von 1235 befassten sich die Bestimmungen 7-13 mit **Verkehrsaspekten**; dabei zog Friedrich II. alle neuen und **unlauteren Zölle** ein:

> *„*(7) *daß alle Zölle zu Lande wie zu Wasser, gänzlich abgeschafft werden; es sei denn, der Inhaber wiese vor dem Kaiser rechtmäßig nach, daß er den Zoll zu Recht innehabe.“* [465]

Ebenso seien **Zollerhöhungen** zurückzunehmen; wer sich nicht an diese Bestimmungen halte, sei als Wegelagerer und Straßenräuber zu bestrafen (*predo et populator strate publice puniatur*) und die **rechtmäßigen Zölle** mögen zumindest teilweise dem **Verkehr** zugute kommen:

> *„*(8) *Die Zolleinnehmer (...) sollen nach Unserem Willen zur Ausbesserung von Brücken und Straßen in angemessener Form verpflichtet sein; dabei sollen sie den Reisenden und Fahrenden, von denen sie Zoll nehmen, Frieden, Sicherheit und Geleit - und zwar so weit ihr Rechtsbezirk reicht - getreulich und nach bestem Können gewähren (...).“*[466]

Weitere Passagen des Mainzer Friedens thematisierten **Geleit** und **Straßenzwang**. Selbst bei Fehden und Kriegen sollten Zoll und Geleit gewahrt und Reisenden nichts geraubt werden, damit

> *„*(9) *die auf der Straße Reisenden sich der Sicherheit und Ruhe erfreuen können; wer jedoch dagegen handelt, soll als Wegelagerer bestraft werden*. (10) *Wir gebieten auch, daß alle öffentlichen Landstraßen beachtet werden und daß erzwungene Straßen gänzlich verschwinden. (...)* (12) *Streng verbieten Wir, daß jemand einem gegen Entgelt Geleit anbietet, es sei denn er besäße das Geleitrecht vom Reich zu Lehnrecht.“*[467]

In der Einleitung zum **Reichslandfrieden** spricht Friedrich II. den Zustand der *„von alters her*

---

[464] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 103, S. 404f. *iter et actus et via in stratis regalibus et publicis*.
[465] Ebd. S. 470f. Der Mainzer Reichslandfrieden ist lateinisch und deutsch verfasst und gilt als erstes Kaisergesetz, das in seiner Volkssprache tradiert ist. Christa BERTELSMEIER-KIERST, Kommunikation und Herrschaft S. 17.
[466] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 119, S. 470f. MGH Const. II, Nr. 196, S. 257ff. *Receptores vero teloneorum tam in terris quam in aquis* d*ebito modo teneri valumus ad reparationem poncium et stratarum, transeuntibus et navigantibus, a quibus telonea accipiunt, pacem, securitatem et conductum, ita quod nichil amittant, quatenus durat districtus eorum, prout melius possunt fideliter procurando.* (7)
[467] Ebd., S. 472f. (...) *quicquam transeuntibus rapiat, ut transeuntes per stratam securitate gaudeant et quiete. Qui contra hoc fecerit, tanquam predo publicus puniatur.* (9), *Precipimus autem omnes stratas publicas observari et coactas stratas omnino cessare.* etc.

überlieferten Gewohnheiten und nach ungeschriebenem Rechte" lebenden Bewohner an - *consuetudinibus antiquitus traditis et iure non scripto.*[468] Zwar gab es *leges* und Kapitulare, Schiedssprüche und Erlässe, aber bis ins 13. Jh. war die Mehrzahl der **Rechtsweistümer** durch mündliche Traditionen geprägt. Erst im Spätmittelalter kam es zu einer umfassenden Verschriftlichung des Rechts, wie auch die **Rechtsspiegel** jener Zeit verdeutlichen (siehe 3.2.3).

Mit dem **Interregnum** fiel das Münz- und Zollregal in die Hände der **Territorialherren**. „Den Anspruch auf die Oberhoheit über Münze und Zoll gab das Königtum zwar nicht auf," aber die Stellung der neuen Münz- und Zollherren höhlte die königlichen Regalrechte aus.[469] Da die Zölle erhebliche Summen abwarfen, setzte ein Buhlen um **Zollprivilegien** ein, das überhand nahm. Grundherrn richteten eigenwillig Zölle ein, Städte begünstigten Kaufleute der einen Herkunft und schlossen andere aus und auch die Kirchenfürsten pochten auf Privilegien.[470] Letztlich war das spätmittelalterliche Zoll- und Rechtswesen von zahllosen **Partikularinteressen** geprägt, wobei das umfangreiche Quellenmaterial den Überblick zusätzlich erschwert.
Ein wichtiger Begriff des mittelalterlichen Rechts ist das **Geleit**, das den Reisenden schützen sollte. In karolingischen Urkunden begegnet es meist als *conductus*, als Rechtsfriede, der im Kontext von Marktprivilegien anreisende Kaufleute schirmte.[471] Im Hochmittelalter formte sich das *geleite* zum Königsrecht aus, das Reisende auf öffentlichen Straßen schützen und schirmen sollte. Die Entwicklung des Geleitrechts verlief ähnlich wie beim Zollregal. Als Friedrich II. das *Statutum in favorem principum* 1232 erließ, räumte er das **Geleitrecht** den Fürsten ein:

> *„*(1) *Ferner werden Wir das Geleitrecht der Fürsten durch ihr Land, das sie aus Unserer Hand zu Lehen haben, weder selbst noch durch die Unsrigen behindert"*[472]

oder beeinträchtigt werden. Neben dieser **Geleitregel** birgt das Gesetz zugunsten der Landesherren auch die Punkte, dass neue Märkte keinesfalls alte beeinträchtigen sollen (2), niemand gezwungen werden soll, einen Markt gegen seinen Willen zu besuchen (3) und niemand von alten Straßen umgeleitet werden soll, außer der Reisende gibt sein Einverständnis (4).
Im **Sachsenspiegel** behandelt Art. 27 im zweiten Buch des Landrechts Zoll und Geleit. Wer Brücken- oder Wasserzoll hinterzog, sollte ihn vierfach bezahlen. Wer den Marktzoll umging, hatte dreißig Schillinge zu zahlen. Ferner heißt es über **Geleitgelder** und Geleitrechte:

---

[468] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 119, S. 462f.
[469] Elmar WADLE, Mittelalterliches Zoll- und Münzrecht, In: DERSELBE, Verfassung und Recht, S. 49.
[470] Ernst PITZ, Zoll, In: Lex. MA IX, Sp. 666f.
[471] Meinrad SCHAAB, Geleit, In: Lex. MA IV, S. 1204.
[472] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 114, S. 434ff. MGH Const. II, Nr. 171, S. 211. *Item conductum principum per terram eorum,quam de manu nostra tenent in feodo, vel per nos vel per nostros non impediemus vel infringi paciemur.* (14).

„Von Rechts wegen sei auch jeder von dem Geleitgeld befreit, der seinen Besitz oder sein Leben wagen will. Derjenige aber, dem er Geleitgeld bezahlt, der soll ihn in seinem Geleitgebiet auch vor Schaden bewahren oder er soll ihm den Schaden ersetzen.“[473]

Neben dem Schutzgeleit gab es weitere Geleite wie Heeresgeleit, freies Geleit oder Ehrengeleit. Das **Ehrengeleit** hatte repräsentativen Charakter und wurde hohen Persönlichkeiten zuteil. Meist ritt man den Gästen entgegen, nahm sie mit einer prächtigen Abordnung in **Empfang** und zog prozessionsartig zur Herberge. Als Kaiser Otto III. Polen besuchte, stellte ihm Herzog Boleslaw 300 gepanzerte Reiter für die Rückreise zur Verfügung und geleitete ihn selbst über die Grenze bis nach Magdeburg; hier vermengen sich **Repräsentation** und **Schutz**.[474] Als Friedrich I. mit den Kreuzfahrern 1189 die Donau abwärts zog, empfing ihn Leopold V. mit großem Geleit und brachte ihn feierlich nach Wien. Danach geleitete der Herzog den Kaiser zum Vierfeld, wo ein Hoftag stattfand und man den Kreuzzug vorbereitete.[475] In der mhd. Dichtung taucht das Motiv des Geleits häufig auf, etwa im Nibelungenlied oder in der Venusfahrt (siehe 4.2.1f.).

Die **Geleitgröße** sagt etwas über den Stand des Gastgebers, aber auch über seine Wertschätzung gegenüber dem Gast aus. Wenn Ulrich von Liechtenstein betont, Chadold von Feldsberg sei ihm mit 40 Rittern entgegen geritten, so zeigt dies Chadold als einen der führenden österreichischen Adeligen seiner Zeit und es schmeichelt Ulrich, den man prunkvoll empfing.[476] Für Könige und Landesherren konnten ganzen Hundertschaften ausrücken und die **Einholung** begleiten, die **Kurfürsten** übertrumpften sich mit ihren Mannschaften derart, dass die Goldene Bulle die Geleittrupps bei Königswahlen auf 200 Berittene pro Fürst reduzierte, um Ausschreitungen im Lager zu unterbinden.[477] Bedeutende Adelige und Kleriker hatten wohl mehrere Dutzend Ritter im „Gepäck“; Kleinadelige oder Händler vielleicht eine Handvoll Reiter. Freilich hing die Höhe der **Begleitmannschaft** auch vom Wert des Transportes und seiner Begleiter ab (Abb. 64).



Abb. 64 - Geleittrupp in einer Szene der Heidelberger Bilderhandschrift fol.13v.

[473] Eike von REPGOW, Sachsenspiegel, LandR II, Art. 27, S. 119.
[474] Mathilde UHLIRZ, RI II/3, Nr. 1350Ia. Zum Geleit generell siehe B. KOEHLER, Geleit, In: HRG I, Sp. 1482ff.
[475] Ferdinand OPLL, RI IV/2,4 Nr. 3265, 3268 und 3274.
[476] Franz Viktor SPECHTLER (Hrsg.), Frauendienst, Str. 907. *„Der edle Mann ritt auf mich zu / mit vierzig edlen Rittern gar, sie hatten teure Kleider an, (...), sie ritten herrlich auf mich zu.“*
[477] Wolfgang D. FRITZ, Goldene Bulle, S. 49.

„Niemandem ist es erlaubt, einem Durchreisenden durch das Land oder Herzogtum des Erwählten Geleit zu gewähren, ausgenommen Kaiser und König, (...).“[478]

oder von ihnen Ermächtigte, heißt es in einem Reichsspruch 1240. Das erste und umfassendste Kapitel der **Goldenen Bulle** von 1356 erläutert wie „das Geleit (*conductus*) der Kurfürsten sein soll und von wem es gestellt werden muss“ in zwanzig Artikeln.[479] Jeder Kurfürst solle alle

„Mitkurfürsten oder deren zu dieser Wahl abgeschickten Gesandten durch seine Länder, Gebiete und Orte und auch darüber hinaus nach seinem Können geleiten und ihnen ohne Arglist Geleit gewähren bis zu der Stadt, in der die Wahl festlich begangen wird, (...).“[480]

Die Kurfürsten waren *per longinquas adinvicem terrarum* getrennt. Der Kaiser stellt sie unter *„kaiserliches Geleit beim Hinweg zum Hoftag, beim Aufenthalt, auch bei der Heimfahrt.“*[481] Der **Geleitschutz** galt bei Strafe des Meineids und des einmaligen Verlustes der Wahlstimme für den **Hin-** und **Rückweg**. Selbst im Falle einer Fehde unter den Kurfürsten sei für die Reise zur Königswahl freies Geleit zu leisten. Alle Lehensträger und Bürgerschaften waren unter Androhung von Privilegien- und Rechteentzug zur Gewährung des Geleits verpflichtet und

„jeder Kurfürst, der ein solches Geleit haben will, möge den Betreffenden seinen Wunsch und den vorgesehenen Reiseweg rechtzeitig mitteilen und das Geleit fordern.“[482]

Für den **Austragungsort** stellte die Königswahl eine logistische Herausforderung dar. Um Preistreiberei zu unterbinden, sollten die Lebensmittel den Reisenden und ihren Gesandten zu den üblichen Preisen feilgeboten werden. Das Thema der Beherbergung bleibt hier unerwähnt, aber jede **Gesandtschaft** durfte höchstens 200 Reiter, darunter 50 Bewaffnete umfassen.[483]
Mehr war nicht zu bewältigen, denn bei sieben Kurfürsten standen 1.400 Berittene, davon 350 Gerüstete in der Stadt. Hinzu kamen Tross, Kaufleute, Handwerker, Fahrende, Bettler, Huren. **Frankfurt/Main** hatte bei den Königswahlen im 14. und 15. Jh. ca. 9.000 Einwohner;[484] der Ausnahmezustand bei gut 3.000 zusätzlichen **Gästen** lässt sich erahnen. Nach dem Einzug der Kurfürsten samt Gefolge sollte daher niemand mehr in die Stadt eingelassen werden.[485]
Ein anderes Kapitel der Goldenen Bulle setzt sich mit **Fehden** auseinander, die dem Gegner drei

[478] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, S. 508f. *Quod nulli licitum sit prebere conductum alicui transeunti per terram sive ducatum electi ipsius, exceptis imperatore et rege, (...), nisi de predicti electi licentia vel assensu.*
[479] Nach der Übersetzung von Wolfgang D. FRITZ, Goldene Bulle, S. 42. Das Geleit bei der Hin- und Rückreise zur Königswahl verbriefte 1338 das *Licet juris*. Vgl. Lorenz WEINRICH (Hrsg.), Quellen, In: FSGA 33, S. 290-293.
[480] Ebd. S. 43ff., Vgl. Wolfang D. FRITZ, Goldene Bulle, In: MGH Fontes iures Germ. 9.
[481] Ebd. S. 46ff.
[482] Ebd. S. 47f.
[483] Ebd. S. 44. und 49.
[484] Karl BÜCHER, Bevölkerung von Frankfurt am Main, S. 17ff.
[485] Wolfgang D. FRITZ, Goldene Bulle, S. 50.

Tage vorher persönlich kundzutun sind. Verboten und verdammt seien

> *„alle unrechten Kriege und Streitigkeiten, ferner alle unrechten Brandstiftungen, Räubereien und Plünderungen sowie die unrechtmäßigen und ungewohnten Zölle und Geleite und schließlich alle Abgaben, die gewöhnlich für diese Geleite erpreßt werden, (...).“*[486]

Im Zuge von Fehden boten die **Geleitzüge** des Gegners ein beliebtes Angriffsziel; sie führten zu einem Prestigeverlust des Gegners und schwächten seine Position. Die Erlässe der **Landfrieden** waren häufig gegen Fehdewesen und Straßenraub gerichtet und riefen zum Schutz der Reisenden auf. Im Rheinischen Landfrieden von 1259 verlautbart Erzbischof Konrad von Köln:

> *„ita quod vie tam in terris quam in aquis per districtus nostros transeuntes mercatoribus, peregrinis, viatoribus et quibuscunque aliis sint patentes, pacifice et secure, dummodo in locis constitutis mercatores debita et iusta solvant thelonea (...).“*[487]

Im Spätmittelalter entwickelte sich das **Geleitregal** zu einem Merkmal der Landesherrschaft. Die Territorialherren schufen sich neue Einnahmequellen und vermarkteten ihre militärischen Fähigkeiten. Neben dem persönlichen Geleit, das vom Geleitknecht bis zu großen Geleitmannschaften reichen konnte, nahm das schriftliche Geleit zu.[488] **Taschengeleite** in Form von Schutzbriefen und Geleitgesuchen tauchen ab dem 13. Jh. immer häufiger in den Quellen auf.[489]
Im Falle eines Überfalls mussten die Geleitherren **Schadenersatz** leisten.[490] Selbst auf *königlichen strosszen* wurde man oft *berawbet,* wie der Görlitzer Bürgermeister dem Landvogt der Oberlausitz *aus vielfeldiger erfahrung* klagte.[491] Neben Wegelagerern und Straßenräubern sollen sich auch „Raubritter“ und manche Kleriker ein derartiges Zubrot verdient haben.[492]
Manchmal wird das Geleit auch verwehrt - so erscheinen die sächsischen Fürsten nicht an den Hoftagen Konrads III., weil kein **freies Geleit** zugesichert wurde. Nicht immer hat man sich an das zugesagte Geleit gehalten; König Sigismund setzte sich 1414 über sein Wort hinweg, Jan Hus freies Geleit zum Konstanzer Konzil zu gewähren, das Ende ist bekannt. Auch Martin Luther war erst nach einer **Geleitzusage** am Reichstag in Worms 1521 erschienen.[493]
„Großveranstaltungen“ wie Reichstage und Konzile sind logistisch interessant. Beim **Konzil von Konstanz** (1414-1418), von dem Ulrich von Richentals Chronik berichtet, sollen sich 50.000 bis

[486] Ebd. S. 71.
[487] MGH, Const. II, Nr. 441.
[488] Meinrad SCHAAB, Geleit, In: Lex. MA IV, S. 1205.
[489] Die *Regesta Imperii* listet online für den Suchbegriff „Geleit“ über 1.400 für „Zoll“ über 3.000 Treffer auf. Eine Zunahme im Spätmittelalter ist ablesbar. http://www.regesta-imperii.de/regesten/suche.html (05.05.2017).
[490] Meinrad SCHAAB, Geleit, In: Lex. MA IV, Sp. 1205.
[491] Scriptores rerum Lusaticarum, S. 27f. Vgl. Paul ROSEN, Fernhandelsstraßen im Mittelalter, S. 12.
[492] Vgl. Friedrich BRUNS/Hugo WECZERKA, Hansische Handelsstraßen, S. 46.
[493] Jan Paul NIEDERKORN, RI IV/1,2 Nr. 169. http://de.wikipedia.org/wiki/Geleitrecht (05.05.2017).

70.000 Teilnehmer mit Pferden und Begleitern eingefunden haben.[494] Der **logistische Aufwand** war enorm, denn weltliche Bedürfnisse wie Essen, Trinken, Schlafen und Sex mussten befriedigt werden - von 700 Prostituierten ist die Rede, die Dunkelziffer war wohl höher.[495]

Am **Weg zum Konzil** stürzte der Wagen des Gegenpapstes Johannes XXIII. in den Alpen um (Abb. 65); solche **Unfälle** galten als schlechtes Omen. Johannes XXIII. gelangte zwar zum Konzil, musste sich dort aber geschlagen geben und die Versammlung fluchtartig verlassen. Dabei half ihm der Habsburger Friedrich mit der leeren Tasche. Weniger Glück hatte Jan Hus, der zwar einen *salvus conductus* für die **An-** und **Abreise** und die Dauer des Konstanzer Konzils erhielt, aber trotz dieser Geleitzusage verhaftet und schließlich verbrannt wurde.[496]



Abb. 65 - Johannes XXIII. stürzt auf der Fahrt nach Konstanz mit seinem Wagen am Arlberg um.

Ein weiteres Merkmal der mittelalterlichen Rechtsordnung war der **Straßenzwang**. Dabei hat man Reisende und Händler gezwungen, ganz bestimmte Wege und Routen zu begehen. Mittels Straßenzwang ließen sich Zolleinnahmen lukrieren und Wirtschaftsimpulse setzen; sei es durch das Lenken von **Warenströmen** oder durch das Fördern bestimmter Handelsplätze.

Im oben erwähnten *Statutum in favorem principum* und im Mainzer Landfrieden erreichte die **Regalienpolitik** der Staufer einen Höhepunkt. Über den Straßenzwang heißt es hier:

> *„Neue Märkte dürfen die alten Märkte in keiner Weise behindern. Niemand soll gezwungen werden, gegen seinen Willen irgendeinen Markt aufzusuchen. Die alten Straßenführungen werden nicht verändert, sofern nicht ein anderer Wunsch besteht.“*[497]

Der **Mainzer Landfrieden** von 1235 verunglimpft unlautere Zolleintreiber als *strazrouber* und

---

[494] Wilhelm MATTHIESSEN, Ulrich von Richental, In: Lex MA VIII, Sp. 1201f. Vgl. Thomas Martin BUCK (Hrsg.), Chronik des Konstanzer Konzils. http://de.wikipedia.org/wiki/Konzil_von_Konstanz. (05.05.2017).

[495] Der Chronist Ulrich von Richtental schreibt: *„Öffentliche Huren in den Hurenhäusern und solche, die selber Häuser gemietet hatten und in den Ställen lagen (...) gab es über 700, ohne die Heimlichen, die lasse ich ungezählt.“* Zitiert nach Helmut WEIDHASE, Imperia, S. 11.

[496] Karel HRUZA, RI XI/1, Nr. 1252a und 1264, S. 74f. Österreichische Nationalbibliothek, Cod. Nr. 3044, fol. 34v.

[497] Zitiert nach Ralph GLÜCKSMANN, Gesetz. http://www.smixx.de/ra/Statutum_1232.pdf (05.05.2017). MGH Const. II, Nr. 171, S. 211. *“2. Item quod nova fora non possint antiqua aliquatenus impedire. 3. Item nemo cogatur ad aliquod forum ire invitus. 4. Item strate antique non declinentur nisi de transeuncium voluntate.”*

gebietet, dass niemand zum Begehen **bestimmter Straßen** gezwungen werden soll.[498]

> *„Alle die zolle nement uff waßern oder uff land, die sollent den wegen und den brucken ir recht halten mit machen und mit zimmern; und von den sie zoll nement die sollent sie befriden und beleiten nach ir macht, (...). Item wir setzen und gebiten, das man die rechte strasse fare, und das nimant den andern zwinge mit gewalt von der rechten strasse.“*[499]

Knapp ein Jahr nach dem Mainzer Landfrieden ist im Reichsspruch **„Sententia Contra Stratas Coactas“** der Straßenzwang erneut im Focus. Friedrich II. bestätigt auf Anfrage des Salzburger Erzbischofs seinen Rechtsspruch, dass Leute, die auf öffentlichen Straßen zum Markt ziehen wollen, von niemandem zurückgehalten oder auf **Privatwege** umgeleitet werden dürfen.

> *„Ist es erlaubt, dass Leute, die auf einer öffentlichen Straße zu einem Markt reisen, durch irgend jemand von dieser öffentlichen Straße weggerufen und gezwungen werden, auf privaten Straßen zu ihren Märkten zu gehen? (...) Es ist niemandem gestattet, Leuten eine öffentliche Straße zu verbieten noch sie von ihr abzurufen (...).“*[500]

Zweimal interveniert der Salzburger Erzbischof beim Kaiser 1224 und 1236; einmal wegen des Handels auf den **Königsstraßen**, einmal bezüglich des Straßenzwangs. Anscheinend gab es in der Salzburger Nachbarschaft lästige Konkurrenten, die den Erzbischof herausforderten.
Die Erlässe zur Eindämmung des Straßenzwangs zeigen, wie verbreitet der Zwang war, der den Fürsten als willkürliches „Steuerungsmittel“ diente. Auffallend ist, dass in den Urkunden keine genauen **Streckenverläufe** der „rechten“, „gewöhnlichen“ oder „von alters her benutzten“ Straßen beschrieben werden. Entweder waren die Routen den Reisenden klar und einzelne Ortsangaben reichten aus oder die Zöllner und Hüter halfen bei der „**Routenplanung**“ nach. Neben den willkürlichen Straßenzwang trat oft ein **faktischer Straßenzwang**, der durch Topografie, Infrastruktur, Wetter oder Kriege bestimmt wurde. Günstige Alpen- und Flussübergänge sowie Römerwege waren beliebt, Unruheherde und Gefahrenzonen mied man eher.[501]
Für das 14. Jh. ist die **„Verkehrspolitik“** von Karl IV. ein eindrückliches Beispiel.[502] Karl nutzte den Straßenzwang, um seine Böhmische Hausmacht zu stärken und Prag zur Schnittstelle mitteleuropäischer Handelsstraßen zu machen. Bis zum 14. Jh. lief der Verkehr nach Böhmen und

[498] MGH Const. II, Nr. 196, S. 257.
[499] Ebd., S. 258f. Man solle *reuber oder diep herberge* keine Gastrecht einräumen.
[500] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 122, S. 494f. MGH Const. II, Nr. 203, S. 273. "*Si generaliter homines euntes per stratam publicam ad forum debeant ab eadem strata publica revocari et cogi per aliquos ire per vias privatas ad fora sua. (...) quod non licet alicui prohibere hominibus nec revocare eos á strata publica, quin vadant ad forum ubi possint sua comoda exercere."*
[501] Klaus BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, In: Straßen- und Verkehrswesen, S. 201-228.
[502] Rainer AURIG, Verkehrspolitik Karls IV, In: Gunter und Volker DUDECK (Hrsg.), Sechsstädtebund, S. 67ff.

Ungarn vorwiegend von Nürnberg über Regensburg, Passau und Wien. Mit der Erhebung des **Nürnberger Weges** zur Reichsstraße blühte die „Goldene Straße“ zwischen Nürnberg - Pilsen - Prag auf, während der Regensburger Weg zur Regionalstraße verkam.[503] Die Nürnberger Kaufleute konnten nun das **Wr. Stapelrecht** umgehen und über Böhmen Handel mit Ungarn treiben.[504] Wer sich nicht an die vorgegebene Route hielt, musste mit Strafen rechnen. In Prag selbst ist die **Karlsbrücke** das bekannteste Bauwerk der „Verkehrspolitik“ Karls IV.[505]

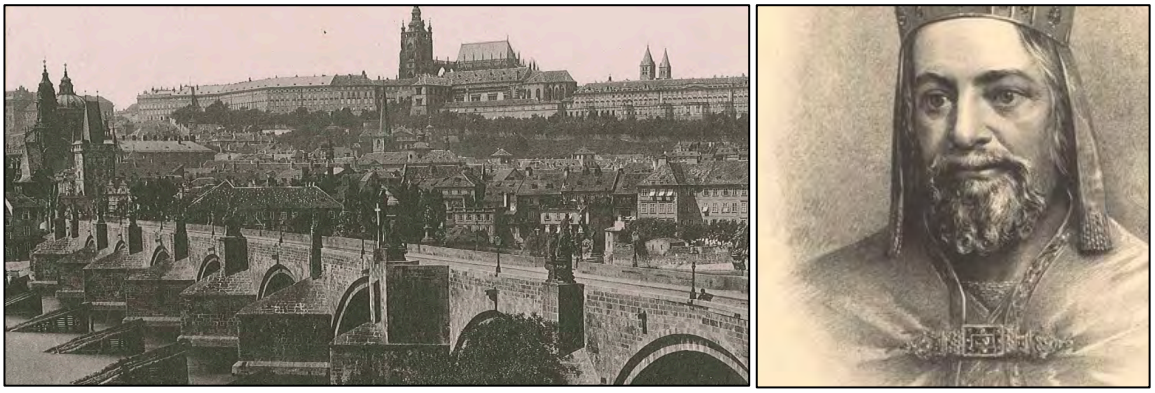


Abb. 66 - Die Karlsbrücke in Prag war Teil einer aktiven „Verkehrspolitik“ von Kaiser Karl IV.

Karl IV. ließ die **Karlsbrücke** 1357 anlegen, im Jahr, in dem er auch die Zoll- und Geleitstation Karlsfried an der Straße Prag - Zittau beauftragte. Beide Bauten symbolisieren die Verkehrsimpulse, die Karl IV. setzte und die weit über Böhmen hinaus entlang der **Via Regia** und der **Goldenen Straße** ins Reich hinein wirkten. Straßen und Straßenzwang werden von Karl IV. in vielen Urkunden angesprochen, sei es um Einnahmen abzusichern, Schutz zu gewähren oder „die Kauf- und Fuhrleute zu veranlassen, bestimmte Straßen zu benutzen.“[506]

In einer Vorschrift von 1361 droht Karl IV. allen Benutzern der **Gabler Straße**, die nicht den von ihm festgelegten Weg von Zittau nach Böhmen nehmen, mit dem **Verlust eines Wagenrades**. Und er fordert, zur Instandhaltung der Straße alle Gebüsche neben dem Weg bis zu einer Steinwurfweite zu roden.[507] Die Gabler Straße führte über das Zittauer Gebirge und die neue Zollstation **Karlsfried** nach Böhmen. Der Name der nordböhmischen Stadt Gabel (Jablonné) könnte sich von einer Straßengabelung oder von *gabellum* für „Salzsteuer, Maut“ ableiten.[508] Bei Burg Karlsfried weisen Flurnamen wie „Strassberg“ und „Ausspann“ auf Orte hin, wo Fuhrleute ihre **Vorspanndienste** bei Steigungen angeboten haben (siehe 4.1).

[503] Ebd. S. 69.
[504] Erika DREYER-EIMBCKE, Alte Straßen im Herzen Europas, S. 140.
[505] Ein Holzbrücke wird im 10. Jh. erwähnt; sie fiel wie die steinerne Judithbrücke einem Hochwasser zum Opfer.
[506] Rainer AURIG, Via Regia, In: 800 Jahre Via Regia, S. 29. Frankfurt - Erfurt - Leipzig - Görlitz - Breslau.
[507] Joachim PROCHNO, Zittauer UB I, Nr. 183 und Nr. 257. Alfons HUBER, RI VIII, Karl IV., S. 300, Nr. 3702.
[508] https://de.wikipedia.org/wiki/Gabler_Straße (05.05.2017). Während sich das tschechische Jablonné von Apfel-(baum) ableitet ist der deutsche Ortsname Gabel unklar. Um eine Umgehung der Straße bei Karlfried zu verhindern und den Straßenzwang samt Zollgeldern zu sichern, ließ Karl IV. hier Graben und Wälle als Talsperre anlegen.

Im **Prager Umland** spielten mehrere Zubringer-Straßen und Kleinstädte eine Rolle. Karl IV. bestätigte der Stadt Pisek den Straßenzwang von Österreich nach Pilsen und von Baiern nach Kuttenberg.[509] Pisek war eine Station am **Goldenen Steig** (*Zlatá stezka)* zwischen Prag und Budweis und liegt an der Europastraße 49 (E 49). Nach der Regensburger Brücke ist die steinerne Brücke von Pisek die zweitälteste erhaltene **Steinbrücke** nördlich der Alpen.

Die **Piseker Brücke** taucht 1348 in einer Urkunde Karls IV. auf, wobei der Kaiser den Brückenzoll für Erneuerungsarbeiten zweckwidmete.[510] Erst im 13. und 14. Jh. knüpfte man nördlich der Alpen auf karolingische Aufrufe an, dass „schadhafte Brücken saniert und bei Bedarf neue Brücken errichtet" bzw. die Zollgelder „in gebührender Weise zur Instandhaltung der Brücken und Straßen" verwendet werden sollten.[511] **Zweckwidmungen** von Regalien-Einnahmen waren nicht unüblich. So konnte „das Forst- und Jagdregal dem Schutz der Wälder, das Zollregal dem Straßen- und Brückenbau, das Deichregal der Küstensicherung oder das Geleits- und Strandregal der Sicherung der Verkehrswege" dienen.[512] Oft genug bereicherten sich freilich die Inhaber mit den Geldern der Einnahmen oder stopften lieber Budget- statt Straßenlöcher.

Zahlreiche **Weg-** und **Zollerlässe** spiegeln eine aktive Straßenpolitik Karls IV. wider. In dieses Bild fügt sich ein Nürnberger Erlass von 1366, der im Interesse der Bürger, welche Straßen bauten, die **Grundruhr** an Main und Rhein aufhebe.[513] Schiffe, die auf Grund liefen, sollten ihre Waren nicht an einen Grundherrn verlieren, sondern eine Entschädigung zahlen. Im Früh- und Hochmittelalter galten **Strandrecht** *(ius naufragii)* und Grundruhr, die besagten, dass gestrandetes Gut angeeignet und Schiffbrüchige versklavt werden durften.[514] Die Kreuzzüge und der Seehandel schwächten Strandrecht und Grundruhr.[515] Während die persönliche Unfreiheit des Strandrechts abkam, gestaltete sich die Abkehr von der **Warenaneignung** schwieriger. In der *Constitutio pro mercatoribus iure naufragii liberis* macht Heinrich VI. 1196 allen bekannt, dass

> *„angesichts der Mißhelligkeit und der gegen den Sinn des Rechts verstoßenden Bestimmung, alle Kaufleute Unseres Reiches, die mit ihrer Handelsware über die Wasserstraßen fahren, mitsamt ihren Gütern gänzlich von dieser ungerechten Gewohnheit (...)"*[516]

---

[509] Alfons HUBER, RI VIII, Karl IV. Nachträge, S. 605, Nr. 6004.

[510] Erbauer dürfte Ottokar II. Přemysl gewesen sein. Jiří KUTHAN, Česká architektura, S. 298ff. Karls IV erlaubt den Bürgern von Löbau zwei Heller Wagengeld zu nehmen, bis sich die Kosten für den Straßebau bei Ebersdorf ausgleichen; Eger durfte zum Erhalt der Straße an den Stadttoren pro Pferd einen Heller nehmen. Alfons HUBER, RI VIII, Karl IV., Nr. 4543 und 4810.

[511] MGH LL, S. 407. MGH Const. II, Nr. 196, S. 257. Zitiert nach Rudolf HOKE/Ilse REITER, Quellensammlung zur Rechtsgeschichte, S. 89.

[512] Dieter HÄGERMANN, Regalien, -politik, -recht, In: Lex. MA VII, Sp. 557.

[513] Alfons HUBER, RI VIII, Karl IV, S. 363, Nr. 4452.

[514] Albrecht CORDES, Strandrecht, In: Lex. MA VIII, Sp. 212f.

[515] Ebd. Siehe auch: Heinz LIEBERICH, Grundruhr, In: Lex. MA IV, Sp. 1753.

[516] MGH Const. I, S. 521, Nr. 373. Zitiert nach Rudolf HOKE/Ilse REITER, Quellensammlung zur Rechtsgeschichte, S. 89.

befreit werden. Die Händler sollten neben dem Unglück des **Schiffbruchs** also keine weiteren Schäden erleiden. Ähnlich äußerte sich Friedrichs II. in der Confoederatio von 1220:

> *„Wo auch immer Schiffbrüche vorkommen, sollen, wenn in einem solchen Fall Zerstörungen passieren oder etwas an Land geschwemmt wird, die Schiffe selbst und die Güter der Schiffbrüchigen zur Gänze jenen vorbehalten bleiben, denen sie gehörten, (...).*[517]

Damit sollten „örtliche Gewohnheiten" aufgehoben werden, die der Bestimmung widersprachen. Als Pendant des Strandrechts für Fernstraßen und Binnengewässer galt die **Grundruhr**.[518] Sie erlaubte die **Aneignung von Gegenständen**, die durch einen Unfall auf dem Wasser herrenlos waren. „Auch Wagen, die auf Brücken oder in Furten umstürzten, wurden samt ihrer Ladung" konfisziert.[519] Die spätmittelalterliche Gesetzgebung verpönte diese willkürliche Aneignung von Gütern und stufte sie als Straßenraub und Landfriedensbruch ein. Als Zugeständnis führte man für die Finder eine „Belohnung" in Form des heute noch bekannten Finderlohnes ein.[520]
Für **Handelsflotten** war der Verlust eines ganzen Schiffes ein schwerer Schlag; daher sollten die Grundherren entlang der Wasserwege eine Belohnung bekommen, die Waren und Güter jedoch schadlos bleiben. In den Küstengebieten kamen neben dem Problem des Strandrechts **Piraterie** und Seeräuberei hinzu. Karl IV. ermächtigte Hamburg, „Straßen- und Seeräuber zu verfolgen und zu bestrafen."[521] Dass natürliche Veränderungen bei Flussläufen zu Konflikten führten, zeigt ein Reichsweistum über das **Stromregal** 1294. Ensteht eine neue Insel im Rhein

> *„oder in einem anderen Fluß in der Grafschaft eines Grafen, der in diesem Fluß Zölle und Geleit einnimmt und der diese Grafschaft, Zölle und Geleit in diesem Fluß vom Reich innehat, so gehört diese Insel zum Reich und zu diesem Grafen, aber nicht zu einem anderen Herren, dessen Machtbereich sich bis zum Ufer des genannten Flusses erstreckt."*[522]

Ein Beispiel für eine starke **Uferveränderung** in Nö. ist Marchwartsurfar, eine Überfahrtstelle mit angeschlossener Siedlung unterhalb von Krems, die bei einem Donau-Hochwasser vor 1340

---

[517] MGH Const. II, Nr. 85, S. 150. Zitiert nach Rudolf HOKE/Ilse REITER, Quellensammlung zur Rechtsgeschichte, S. 89.
[518] Albrecht CORDES, Strandrecht, In: Lex. MA VIII, Sp. 212f.
[519] Heinz LIEBERICH, Grundruhr, In: Lex. MA IV, Sp. 1753.
[520] Im Art. 218 der „Constitutio Criminalis Carolina" von 1532 wird die Grundruhr angeprangert: *„der mißbrauch so eyn schiffmann mit seinem schiff verferet, schiffbrüchig würde, daß er alßdann der oberkeyt des selbigen orts, mit schiff, leib vnd güttern verfallen sein solt, Item so eyn furmann mit eynem wagen vmbwürffe, vnnd eynen vnuersehenlichen tödt, das alßdann der selbig furmann der oberkeyt mit wagen, pferden vnd güttern auch verfallen sein soll."* Vgl. Friedrich-Christian SCHROEDER (Hrsg.), Gerichtsordnung Kaiser Karl V.
[521] Alfons HUBER, RI VIII, Karl IV, S. 246, Nr. 3009. Seeräuber (*piratae*) hatten Hamburger Kaufleute zuvor auf dem Meer und auf der Elbe immer wieder überfallen und beraubt. In einigen Quellen des 9. und 10. Jh. ist von griechischen und arabischen, dänischen und schwedischen (Wikingern) Seeräubern zu hören.
[522] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen zur Verfassungsgeschichte, In: FSGA 33, S. 199.

abkam und zu einer Verlegung der Überfahrtstelle führte (siehe 3.1.1). Die Kraft der Flüsse ließ Inseln versinken und neue entstehen; die **Uferlandschaften** unterstanden einer permanenten Veränderung, was Streitfälle begünstigte.[523] Meistens waren es aber die Flusszölle selbst, die für Unmut sorgten. Mehr noch als die Donauzölle boten die **Rheinzölle** reichlich Konfliktpotenzial. Der „**Zollkrieg**" am Rhein spitzte sich unter den Habsburgern erneut zu. Rudolf von Habsburg setzte sich für den „Rhein als des Reiches freie Straße" ein, auch sein Sohn versuchte unlautere Rheinzölle aufzuheben.[524] Albrecht I. ging neue Wege, setzte erstmals **Pächter** an Zollstellen ein und verpachtete die Reichsmünze in Schwäbisch Hall an eine Florentiner Agentur.
Ein ähnliches System hatte der österr. Herzog zuvor mit der Wiener Münze erprobt.[525] Albrechts Reformen im **Münz-** und **Zollwesen** führten am Rhein zur Einführung des Turnusgroschen für die Zolltarife, wie Friedrich Pfeiffer betont, der in seiner Arbeit „Rheinische Transitzölle im Mittelalter" eine Gesamtdarstellung des rheinländischen Zollwesens gibt.[526] Welchen Stellenwert den Zöllen am Rhein zukam, illustriert ein Sinnspruch eines anonymen Dichters im 15. Jh.: *„hett ich den zol an dem Rein, wer mecht mir gelich sein?"*[527]

Neben Zoll, Geleit und Straßenzwang zieht sich der mehrfach angesprochene **Straßenraub** wie ein roter Faden durch die mittelalterlichen Rechtsquellen. Straßenräuber nutzten die Mobilität der Menschen für Überfälle und blieben über die Jahrhunderte ein virulentes Problem.
In den Landfrieden-Erlässen steht die **Sicherheit auf den Straßen** immer wieder im Fokus: der Königliche Landfriede von 1224 (*Treuga Heinrici*) benennt verschiedene Formen von Überfällen: „*Wer einen Beutezug, den man 'Raubzug', oder einen Beutezug, den man 'Straßenraub', oder ein Verbrechen, das man 'Schach' nennt, begeht*," wird mit dem Tode bestraft.[528]
In der **Pax Bawarica** von 1244 heißt es: *Item schahroup et strazraup nullum auctorem habeat* und im Edikt *de Pace et de Mercimoniis* des Bayerischen Herzogs Heinrich von 1256 sollen *Schahraup und strazraup* keinen Aufschub haben, sondern sofort gerichtet werden *und Swer*

[523] *Was das Wasser von dem Land wegspült, das verliert derjenige, dem das Land gehört. Bricht sich das Wasser ein neues Flußbett, dann verliert er sein Land nicht. Wenn eine Insel in einem Fluß auftaucht, dann gehört sie zu dem Ufer,* dass näher ist. Liegt die Insel in der Mitte gehört sie zu beiden Uferseiten. Clausdieter SCHROTT, Sachsenpiegel, S. 143, LandR II, Art. 56/2+3.
[524] Reinhard SCHNEIDER, Königsrecht an schiffbaren Flüssen, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen, S. 195f. Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, S. 441ff. Vgl. Lorenz WEINRICH, Quellen zur Verfassungsgeschichte, In: FSGA 33, 226f.
[525] Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle, S. 183. Vgl.: Heinrich TROE, Münze, Zoll und Markt, S. 86f.
[526] Auf über 700 Seiten legt Friedrich PFEIFFER die Zollgeschichte am Rhein von fränkischer Zeit bis 1500 detailreich dar, wobei auch 14 Karten über die Zölle an Rhein, Mosel und Saar beigefügt sind.
[527] Theo SOMMERLAD, Rheinzölle im Mittelalter, S. 107. Weinzölle scheinen das einträglichste Geschäft gewesen zu sein. Siehe: Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle, S. 175. Am Rhein wurde Wein im 13. Jh. nach Faß (*vas*) oder nach Fuder (*carrata*) besteuert. *(...) de vase vini duas carratas continente.* Codex Nassau I. 1, Nr. 577. Mit den Reformen Albrechts I. (siehe oben) kam der Turnosgroschen als Abgabeeinheit auf.
[528] Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 102, S. 400f. *Quicunque predam que reraup et predam que strazraup et crimen, quod scach dicitur comiserit* (...). MGH Const. 2, Nr. 284, S. 400 und Nr. 427, S. 577.

offentlichen raiset gegen jemanden der den Frieden geschworen hat*, dem raishauptman sol man daz habt abslahen.“*[529] Absatz 20 wird hier mit *De raisa* überschrieben. Ursprünglich meinte das germ. *rîsan* eine Bewegung aufwärts im Sinne von „Erhebung, Aufbruch“ und war überwiegend als Synonym für „Aufbruch zum Krieg, Heerfahrt“ in Verwendung. Hier steht das ahd. *reisa*, mhd. *reise*, das mit dem engl. *rise* verwandt ist, im Konnex eines Straßenraubes.

Das **Rauben** und **Reisen** war ein beliebtes Motiv der mhd. Dichtung: Der Renner meint *von raube, von brande unde reisen* entstünden viele Witwen und *weisen* (V. 6813). Suchenwirt lässt *vil rais in daȝ lant* kommen und im Helmbrecht wird ein Bauernsohn zum Straßenräuber.[530] Die Nibelungen werden in Bayern *angerant* und dort durch *roub ûf der strâzen* bedroht. Der „Seifried Helbling“-Autor lästert über *rehte strazroubser* und *sîn gesmuctiu reisel* und der Österr. Reimchronist spricht von *nahtschâchen unde strâzroup* (siehe 4.2.1 - 4.2.5).[531]

Nicht nur Friedrich II. setzte 1235 **unrechte Zölle** mit Straßenraub gleich und forderte, dass, wer Zölle einnehme, damit die Instandhaltung der Infrastruktur begleichen möge.[532] Auch **Rudolf I.** von Habsburg versuchte nach dem Interregnum an diese staufischen Traditionen anzuknüpfen und erließ 1281 eine Konstitution gegen unlautere Zölle und **Straßenraub**:

(18) *„Swer die zolle nimet anders, denn er sol ze reht, oder an einer andern stat, denn da er uf gesetzet ist, (...) , man sol in haben fur einen strazrouber.“*

(19) *„Alle die zolle nement uf wazzer oder uf lande, die suln wegen und brucken ir reht behalten mit machen und mit zimber und mit bezzerunge, und von den si den zol nement, die suln si befriden und beleiten nach ihr maht (...).“*

(20) *„Swa zwene mit einander urliugent, der einer oder beide geleit habent, swer dem ze leide die straze angrifet, (...) , uber den sol man rihten als uber einen strazrouber.“*

(21) *„Wir setzen und gebieten, daz man die rehten lantstraze vare und niemen den andern mit gewalt dwinge von der rehten straze.“*[533]

Mit diesem Erlass König Rudolfs I. von Habsburg möchte ich dieses Kapitel beschließen und mich den **Rechtsquellen** im nö. Donauraum zuwenden (siehe 3.2.2).

---

[529] MGH Const. 2, Nr. 427, S. 577 und Nr. 438, S. 598ff.
[530] Alois PRIMISSER, Peter Suchenwirt's Werke, Gedicht 18, V. 368, Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht.
[531] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 1302ff. und 1600. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, Gedicht II, V. 154ff., DERS., Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1+2, V. 44280ff.
[532] MGH Const. 2, Nr. 196a, S. 258. *„di sullen den wegen unde den brucken ir recht haldin mit machen unde mit besserunge; unde von weme si den zol nemen, di sullen si bevriden unde beleiten.“*
[533] MGH Const. 2, Nr. 279-281, S. 277f. (22) Wer Burgen bauen will möge dies mit seinen Leuten und Gütern tun und nicht mit fremden. *„Swer dar umbe deheinen zol oder dehein ungelt nimet in deheiner stat oder uf deheiner straze, uber den sol man rihten als uber einen strazrouber.“* Diese Bestimmungen lehen sich stark an den Mainzer Landfrieden Kaiser Friedrichs II. an (siehe oben).

3.2.2 Rechtsquellen aus dem nö. Donauraum

„Die RZO belegt eine rege Handelstätigkeit (...). Ein wichtiges Handelsgut war Salz, das zu Land und zu Wasser sowohl für den Eigenbedarf zu den Gütern im Ostland als auch für den Verkauf bzw. Tausch auf dem Markt transportiert wurde; daneben wurde mit Vieh, Lebensmitteln, Wachs, aber auch Sklaven gehandelt.“[534]

Bevor ich auf einige hoch- und spätmittelalterliche Rechtsquellen aus dem nö. Raum eingehe, möchte ich kurz ein bedeutendes Schriftstück der späten Karolingerzeit besprechen. Durch die handelnden Akteure lässt sich die sog. **Raffelstettener Zollordnung** (RZO) in die Jahre 902/07 datieren.[535] Das Original der gerichtlichen Notitia ging zwar verloren, eine Abschrift aus dem 13. Jh. hat sich aber im Lonsdorfer Kodex auf fol. 58v und 59r erhalten.[536]
Die Wahl des Versammlungsortes Raffelstetten erklärt sich aus der geografischen Lage des heute unbedeutenden Ortes an der **Traunmündung**. Händler schafften seit der Keltenzeit Salz auf Zillen die Traun flussabwärts und setzten bei Raffelstetten über die Donau. Mit der Zeit entwickelte sich hier ein Umschlagsplatz, wo man Handel trieb und Güter verlud.[537]

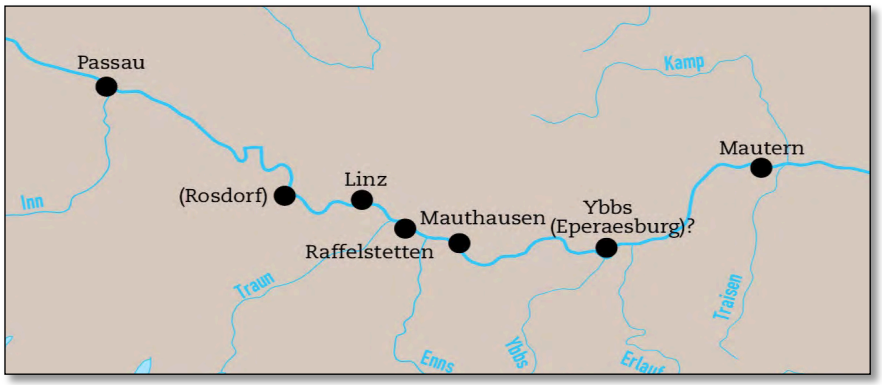


Abb. 67 - Die Schauplätze des Raffelstettener Zollweistums an der Donau.

Warum es Anfang des 10. Jh. zu einer Verschriftlichung der **Zollordnung** kam, geht aus dem ersten Satz des Weistums hervor. Der Grund lag demnach in der *„Klage und Empörung aller Bayern, (...), die eine Reise in die östlichen Gebiete unternahmen,* denn *sie würden in diesen Gegenden mit ungerechtem Zoll und ungerechtfertigter Maut belastet und belästigt.“*[538]
Im **Ostland** erschlossen lokale Obrigkeiten wohl überhöhte oder unrechtmäßige Einnahmen. Der König ordnete hierauf eine Untersuchung über die **Rechtmäßigkeit der Zölle** an und schickte

[534] NÖ UB Nr. 13, Max WELTIN, Kommentar Nr. 13.
[535] Zur Problematik der Datierung siehe Max WELTIN ebd. S. 154.
[536] Der Lonsdorfer Kodex ist ein Passauer Kopialbuch, das im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in München liegt. Auftraggeber war der Passauer Bischof Otto von Lonsdorf der dem "Codex Lonsdorfianus" den Namen gab. Siehe: BayHStA HL Passau 3, fol. 58v-59r bzw. MGH Cap. II, S. 250ff., Nr. 253.
[537] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 30.
[538] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen, In: FSGA 32, Nr. 5, S. 14-19.

Erzbischof Theotmar von Salzburg, Bischof Burchard von Passau und Graf Otachar als Gesandte (*missi*) ins Ostland.[539] In Raffelstetten versammelten sich hochrangige Adelige und beschworen unter dem Beisitz der **Gesandten** *loca thelonio et modum thelonei,* wie sie zu Zeiten Ludwigs, Karlmanns und der anderen Könige ordnungsgemäß zu entrichten waren.[540] Allein die beteiligten Personen und die Vorgehensweise unterstreicht die Bedeutung dieser Causa.

Der erste Absatz der Zollordnung nennt zwei oö. **Mautstellen**: Schiffe, die aus den westlichen Gebieten kamen, mussten *ad Rosdorf* und *ad Lintzam* festgelegte Abgaben entrichten. Dafür erhielten sie die Erlaubnis, bis zur *silva Boemica* anzulegen und **Markt** zu halten, wo immer sie wollten. Im zweiten Absatz wird der **Eigenbedarf an Salz** ausgenommen: „wenn einer von den Bayern sein Salz zu seinem eigenen Haus schaffen will" muss er nichts zahlen, sofern sein Steuermann dies beeidigt. Der dritte Absatz versteht sich quasi als „Präventivmaßnahme gegen **Steuerhinterziehung**" - wenn nämlich ein freier Mann *ipsum legittimum mercatum transierit* ohne seine Güter zu verzollen, dann wird das Schiff samt Waren konfisziert.

Im vierten Absatz kommt eine Art „**Duty Free**"-**Regelung** zum Ausdruck: Kommen Bayern und Slaven mit Sklaven, Pferden, Ochsen und sonstigen Fahrzeugen in diese Gegend, dürfen sie zollfrei einkaufen *sine theloneo emant, que necessaria sunt*. Der fünfte Absatz klärt die Abgaben für die Furt durch die Enns: **Salzkarren**, die auf dem rechtmäßigen Handelsweg durch die Furt der Enns fahren - *que per stratam legittimam Anesim fluvium transeunt* - brauchen nur an der Url einen vollen Scheffel abgeben. Später wird an der Enns wieder eine Brücke stehen.

Der sechste Absatz legt die Zölle für **slawische Händler** fest, die aus Russland oder Böhmen kommen und mit Sklaven oder Pferden handeln. Dabei ist von *de Rugis* die Rede, auf die ich noch zu sprechen kommen werde. Der nächste Punkt handelt von *navibus salinariis*, die durch den Böhmerwald fahren, sei es nach Mautern oder zu sonstigen **Salzmärkten**. In Punkt acht ist dann vom oft zitierten Markt der Mährer *(mercatum Marahorum)* die Rede:

> *„Wenn sie aber zum Markt der Mährer ziehen wollen, soll der Schiffer nach der Schätzung der jeweiligen Marktbehörde 1 Schilling für ein Schiff zahlen und dann frei weiterziehen; bei der Rückkehr aber sollen sie nicht zur Leistung von rechtmäßigem Zoll gezwungen werden."*[541]

Abschließend sollten die Kaufleute *id est Iudei et ceteri mercatores* den **gerechten Zoll** für Sklaven wie für andere Handelsgüter zahlen, so wie es zu Zeiten der früheren Könige war.[542]

Mit diesen Punkten hoffte man Klarheit in die Zollverhältnisse des bayerischen Ostlandes zu

[539] Heinz DOPSCH, Raffelstettner Zollordnung, In: Lex. MA VII, Sp. 397.
[540] MGH Cap. II, Nr. 253, S. 250ff.
[541] Zitiert nach Lorenz WEINRICH, Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250, In: FSGA 32, Nr. 5, S. 19.
[542] Ebd. MGH Cap. II, Nr. 253, S. 252.

bringen und ein Instrument zur Sanktion von ungerechten Zöllen zu schaffen. Auffallend ist, dass **Mautern** als östlichster Handelsort in Arbos Grafschaft aufscheint, während **Tulln** fehlt.[543] Tulln war im 9. Jh. königliches Fiskalgut und ein wichtiger Zentralort, wie das Treffen Ludwigs des Deutschen mit dem Bulgarenkhan Bogoris 863/64 zeigt.[544] Durch die Ungarn-einfälle könnte Tulln für den Handel bereits zu gefährdet gewesen sein,[545] andererseits musste man, um den **Markt der Mährer** zu erreichen, entweder durch das Weinviertel in den Norden ziehen oder die March flussaufwärts fahren (so der Markt nicht in Donaunähe lag).

Ob es sich bei den *Rugi* um **Russen** oder um Rugier handelt bleibt unklar.[546] Nazarenko weist darauf hin, dass es für die altbayerische Einteilung eines Solidus in 20 Skoten in Europa nur die Parallele mit der altrussischen Grivna gibt, die ebenso unterteilt war. Ein „regelmäßiger Verkehr mit osteuropäischen Kaufleuten" erscheine daher plausibel.[547] In dieses Bild passen die späteren **Zollordnungen** von Enns und Wien 1191/92 in denen von *plaustrum in Ruziam vel de Ruzia* und von *Ruzarii*, also Händlern, die nach Russland fahren, die Rede ist.[548]

Die RZO zeigt, dass auf der Donau zwischen Passau und Linz klare Tarife für **Auf-** und **Abwärtsfahrten** im 9. und 10. Jh. galten und man aktiv Einfluss auf den Handel nahm. Hildegard Adam spricht die RZO als überaus **differenzierte Zollregelung** an, die eine exakte Besteuerung für den Warenhandel auf der Donau zwischen den Zollstätten von Passau und der Reichsgrenze bei Ebersburg und Mautern vornimmt. Um die kostspielige Fahrt donauabwärts attraktiver zu machen, bei der für Salz ab der Zollstelle in Linz hohe Abgaben zu entrichten waren, erhielten die Händler die Erlaubnis, „ungehindert Handel zu treiben" und „die Preise für ihre Waren frei zu gestalten."[549] Einzige Ausnahme bildete das strikte **Verkaufsverbot** in Ebersburg - *in nullo loco licentiam habeant emendi vel vendendi vel sedendei, antequam ad Eperaespurch pervenieant* - weshalb in dieser Gegend „ein gräfliches Salzmonopol" zu vermuten sei.[550]

Je weiter das Salz transportiert wird, desto aufwendiger und teurer wird es. Dies mag ein Grund sein, wieso die **Salzhändler** bis Linz nichts zahlen mussten, im mittleren Abschnitt von Linz bis Mautern relativ viel an Salzabgaben zu leisten hatten und für die weitere Strecke donauabwärts und möglicherweise die March hinauf die Gebühren in Geld abzuliefern hatten.[551]

---

[543] Max WELTIN/Roman ZEHETMAYER, NÖUB I, Komm. Nr. 8, S. 101 und Komm. Nr. 13, S. 155.
[544] Herwig WOLFRAM, Niederösterreich zur Karolingerzeit, In: Mitteilungen des heimatlichen Arbeitskreises für die Stadt und den Bezirk Tulln 7 (1992), S. 68f.
[545] Max WELTIN/Roman ZEHETMAYER, NÖUB I, Komm. Nr. 13, S. 155.
[546] Erich ZÖLLNER, Rugier oder Russen in der Raffelstettener Zollurkunde?, In: MIÖG 60, S. 109-119. Aleksandr NAZARENKO, Die frühesten bayerisch-russischen Kontakte, In: Bayern und Osteuropa, S. 25-56.
[547] Aleksandr NAZARENKO, Die frühesten bayerisch-russischen Kontakte, In: Bayern und Osteuropa, S. 25-56.
[548] Urkundenbuch ob der Enns II, S. 431f. Nr. 296
[549] Hildegard ADAM, Zollwesen, S. 124f. und 245.
[550] Ebd. S. 125.
[551] Ebd. S. 125. MGH Cap. II, Nr. 253, S. 252, c. 8. *„Si autem transire voluerint ad mercatum Marhahorum, iuxta estimationem mercationis tunc temporis exsolvat solidum I de nave et licenter transeat."*

Für die Rückfahrt flussaufwärts galten wesentlich **günstigere Tarife** als beim Zug flussabwärts; dies betraf sowohl heimfahrende Salzhändler als auch fremde Kaufleute, die Güter wie Felle, Bernstein oder *mancipii* auch aufgrund der „**Importanreize**“ ins Land bringen sollten.[552] Die *mancipii* waren Sklaven und billige Arbeitskräfte aus dem Osten, mittelalterliche „Gastarbeiter“, die das dünn besiedelte Land mit aufbauen, roden und bestellen sollten.

Im Jahr 976 „begann die 270 Jahre währende Herrschaft der **Babenberger** im Ostland.“[553] Diese herrschaftliche Kontinuität war der nö. Landesbildung sehr zuträglich, zudem boten die teils unerschlossenen Gebiete Aufstiegschancen und zogen Adelssippen und Siedler an (siehe 2.1.2). Als **Markgrafen** der *plaga orientalis* standen die Babenberger im dritten Glied der Lehenspyramide. Aufgrund ihres schwierigen Betätigungsfeldes an der Reichsgrenze erkannte ihnen der König **Sonderrechte** wie Marchfutter, Burgwerk und Gastung zu. Anfangs waren die Markgrafen im strukturschwachen Grenzgebiet auf die Markbewohner angewiesen. Die Haferabgabe *quod dicitur marchfuter* diente der **Pferdeversorung**, das Burgwerk *(opera)* sollte den Ausbau fester Plätze fördern und die **Herbergspflicht** *(mansionaticus)* sah die Unterbringung von Markgraf und Gefolge in Klöstern und festen Häusern vor, da es an Quartieren fehlte.[554]
Nach Scheibelreiter könnten sich diese Vorrechte aus der Stellung der Königsboten *(missi dominici)* ableiten, die in die Fremde geschickt wurden, um die Grafen zu kontrollieren. Die **Position im Grenzgebiet** forderte eine besondere Machtfülle für die Grenzgrafen. Nach außen hatten sie das Grenzland zu sichern und zu verteidigen, nach innen sollten sie die Infrastruktur verbessern, aber auch „die Pflege von Straßen und Brücken“ gewährleisten.[555]

Mit dem *Privilegium minus* stieg die Mark zum **Herzogtum** auf und die Babenberger rückten in der Lehenspyramide ins zweite Glied vor.[556] Neben der Erhebung in den Reichsfürstenstand und der günstigen Erbrechtsregelung kam es im Privileg zu Vergünstigungen der **Vasallenpflichten**. Die Pflicht, den **Hoftag** des Königs zu besuchen, wird auf die Hoftage in Bayern eingeschränkt und die **Heeresfolge** nur gegen Nachländer gefordert.[557] Lange Reisen mit großem Gefolge bzw. Kräfte raubende Kriegszüge in ferne Gebiete konnten so vermieden werden. Die Babenberger nahmen diese seltenen Privilegien nicht immer in Anspruch, ging es doch als „Big Player“ darum, an Hoftagen und Kriegszügen präsent zu sein und Bündnisse zu schmieden.

[552] Ebd. S. 127. MGH Capit II, Nr. 253, S. 250f., c.1.
[553] Max WELTIN/Roman ZEHETMAYER, NÖUB I, Komm. Nr. 16, S. 203.
[554] BUB II/3, Nr. 341, BUB IV/1, Nr. 552.
[555] Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, S. 32.
[556] MGH DD F I, Nr. 151. BUB IV/I, Nr. 803. Vgl. Heinrich APPELT, Privilegium minus.
[557] Im Privilegium minus heißt es dazu: *Dux vero Austrie de ducatu suo aliud servicium non debeat imperio, nisi quod ad curias, quas imperator prefixerit in Bawaria, evocatus veniat. (...) Nullam quoque expedicionem debeat, nisi quam forte imperator in regna vel provincias Austrie vicinas ordinaverit.*

Das selbstständige **Reichsfürstentum** wurde bis 1246 an die Babenberger, im österreichischen Interregnum an Ottokar Přemysl und seit 1278 an die Habsburger verliehen.[558] Letztlich zeigt sich auch in der Herkunft dieser Herrscherfamilien das **Mobilitätspotenzial** der Zeit: Die Babenberger kamen vielleicht aus dem heutigen Oberfranken, Ottokar Přemysl aus Böhmen und die Habsburger aus der Schweiz bzw. Schwaben ins Land - Gefolge inklusive.
Die Bevölkerung emfand die Habsburger teils als „**Fremdherrschaft**", erst nach und nach wurde die Familie zum Identitätsträger.[559] Im 14. Jh. fielen Kärnten, Krain, Tirol und Vorarlberg an die Habsburger; später folgten die Grafschaften Cilli und Görz. Dieser Länderkomplex ermöglichte den Habsburgern eine überregionale **Wirtschaftspolitik,** von der vor allem Wien profitierte.[560]
Aus der vormals schwachen Grenzmark war ein eigenständiges Landesherzogtum geworden, dessen Herrscher spätestens seit Leopold III. Anschluss an die Reichspolitik und ans **europäische Adelsnetz** geknüpft hatten.[561] Ähnlich wie auf Reichsebene förderte das herrschaftliche Vakuum des österreichischen Interregnums die Stellung der Territorialherren, die sich bald *minsteriales Austrie* nannten.[562] Mit der Belehnung des Landes an die Habsburger rückte das Herzogtum vom Reichsrand vermehrt in den Fokus der Reichspolitik (siehe 2.2.2).

Generell verlief die **Verfassungs-** und **Verwaltungsgeschichte** in den einzelnen österreichischen Bundesländern sehr heterogen. Zwischen West- und Ostösterreich gibt es große Unterschiede, sei es in punkto Landeswerdung, Gerichtssprengel oder ständischer Organisation.[563] In Nö. fällt die hohe Dichte an **Marktsiedlungen** auf, die verkehrstechnisch und wirtschaftlich oft suboptimal erscheinen und mit Adelsrepräsentanz (Konkurrenz) zusammenhingen.[564]
Die Zersplitterung der Grundherrschaft führte zu zahlreichen Konflikten bei der Entstehung der Landgerichtssprengel. Die **Hohe Gerichtsbarkeit** für todeswürdige Delikte wie Mord, Notzucht und Diebstahl lag meist in den Händen des hohen Adels, während die **Niedere Gerichtsbarkeit** für Erb- und Grenzfragen, Geldbußen und Ehrenstrafen auf lokaler Ebene lag.[565]
Bei näherer Betrachtung stellen sich die mittelalterlichen Rechtsverhältnisse als komplex dar; das **Land-** und **Lehenrecht** spielte eine zentrale Rolle. Als Land lässt sich am ehesten ein Bezirk gemeinsamen Rechts beschreiben, denn das Landrecht baute auf einer Gruppe von Personen auf, die sich zu einem gemeinsamen Recht bekannten und das Land bildeten. In diese Richtung

[558] Richard PERGER, Rahmen, In: Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 200.
[559] In einigen Ländern haben sich Sammelbegriffe für „deutsche Ausländer" etabliert. Im Nahen Osten hießen sie „Franken", in Siebenbürgen „Sachsen", am Balkan und der unteren Donau „Schwaben" (*Švabo*).
[560] Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 342f.
[561] Karl BRUNNER, Leopold der Heilige, S. 18.
[562] MGH SS 9, S. 598. Siehe auch: Max WELTIN, Das Land und sein Recht, S. 316.
[563] Bis heute fehlt ein Standardwerk einer „österreichischen Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte".
[564] Vor allem im Weinviertel gibt es viele Kleinmärkte, die nie zu einer Stadt aufsteigen konnten.
[565] Vgl. Othmar HAGENEDER, Gerichtsbarkeit in Ober- und Niederösterreich.

argumentierte schon Otto Brunner in seinem Buch „Land und Herrschaft“, als er sich mit „Grundfragen der österreichischen **Verfassungsgeschichte** im Mittelalter“ befasste.

Danach war es vor allem Karl Lechner, der sich intensiv mit den Babenbergern beschäftigt hat und maßgebliche Forschungen im Bereich der nö. Landesgeschichte durchführte.[566] Ferner ist Max Weltin zu nennen, der auf die Bedeutung der **Personenverbände** bei der Entstehung des Landes hingewiesen hat und sich eingehend mit dem „Land und seinem Recht“ auseinander setzte.[567] Max Weltin ist es auch, der die österreichischen Landrechtstexte als „politische Augenblickserzeugnisse“ im Kontext des österreichischen Interregnums ansieht.[568]

Nach einer Phase der herrschaftlichen Konsolidierung und der erfolgreichen **Binnenkolonisation** (siehe 2.1.3) setzte ein Aufschwung der Städte ein, der sich in städtischen Rechtsprivilegien abbildet. In der 2. Hälfte des 12. Jh. sind die **bürgerlichen Kommunen** so weit organisiert, dass sie Vorrechte erwirkten. Die St. Pöltener Bürger werden 1159 in einer Passauer Urkunde von Gottesurteilen befreit und erhalten juristische Fürsprecher bei Gericht.[569]

Die **Zolltarife** von 1191/92 regelten die Abgaben in Enns bzw. Wien und verbrieften Rechte für fremde Kaufleute (siehe unten). Als Leopold VI. im Winter 1200 nach Zwettl reiste, stattete er *urbanos nostros zwetlenses* mit jenen **Vorrechten** aus, die zuvor schon die Kremser Bürger erhielten.[570] Leider gingen die Kremser Rechte verloren, sodass auch die Zwettler Rechte nicht genau überliefert sind. Um 1200/20 entstand der Zolltarif von Stein, der Kaufleuten aus Passau, Regensburg, Köln, Aachen und Schwaben sowie Franken und Latiner erwähnt.[571]

Das **älteste Stadtrechtsprivileg** erhält 1212 Enns, Wien folgte 1221; beide Kommunen hatten bereits Vorrechte inne. Herzog Ottokar von Steiermark hatte 1191 die von seinem Vater verliehenen Markt- und Handelsrechte für Enns erneuert und bestätigte den Kaufleuten aus Regensburg, Köln, Aachen und Ulm ihre Satzungen. Der Regensburger **Handelsrichter** (Hansgraf) und ein Ennser Richter sollten die Schiffsladungen begutachten und Zölle einheben.[572]

Händler, die von außerhalb des Reiches kamen - *Mercatores (...) de Masthrihet et dexteris partibus* - zahlten Zoll in Gold oder Silber. **Fuhrwerke**, die nach Russland fuhren oder von dort eintrafen mussten XVI. Denare zahlen, *dies galt für plaustra in Rvziam uel de Rvzia*.[573] Im Jahr

---

[566] Karl LECHNER, Die Babenberger. DERS., Ausgewählte Schriften. Otto BRUNNER, Land und Herrschaft.
[567] Max WELTIN, Das Land und sein Recht. Darin sind die wichtigsten Aufsätze von Max WELTIN enthalten.
[568] Ebd. S. 129. Othmar HAGENEDER, In: Protokoll über die Arbeitstagung Reichenau, Nr. 204, S. 67.
[569] Heide DIENST, "Privileg" Bischof Konrads II., In: Österreich in Geschichte und Literatur 55 (2011), S. 195ff.
[570] BUB I, S. 150, Nr. 115.
[571] Herbert KNITTLER, Zum ältesten Steiner Zolltarif, In: MKST 17/18 (1977/78), S. 30 und 36 ff.
[572] Regensburger Urkundenbuch 1, Nr. 43. S. 12ff. Für Fahrten über die Ennsbrücke XVI. Denare *de plaustris per pontem transeuntibus*; Wagen die in Enns beladen werden (lokale Transport) XII. Denare; wenn der Händler hinter dem Fuhrwerk Pferde hinüber führt muss er für die Pferde nichts zahlen; beladene Saum-Pferde werden mit VI. Denare besteuert. *De equis oneratis nec plus nec minus quam VI den. exigantur. Plaustrum in Ruziam vel de Ruzia tendentia XVI den. persolvant nec retineri debent. Plaustra que in ipsa villa onerantur, XII den. persolvant.*
[573] UBLOE II, S. 431f., Nr. 296. Herbert KNITTLER, Steiner Zolltarif, In: MKST 17/18 (1977/78), S. 30 und 36 ff.

darauf setzte **Leopold V.** Zolltarife für Wien und die im Land agierenden Kaufleute fest. Neben den vorherrschenden **deutschen Händlern** werden wiederum nach Russland fahrende *Ruzarii* hervorgehoben, die neben der Ennser Nennung auch im Raffelstettener Weistum mit *de Rugis* gemeint sein könnten (siehe 3.2.2). Für Nazarenko ergibt sich

> *„das Bild eines stabilen und florierenden Transithandels der Regensburger mit der Rus' über Österreich und Ungarn, von dem die österreichischen Herzöge stark profitierten und der schon eine relativ lange Geschichte hinter sich gehabt haben muß."*[574]

Ferner bezeichnet die **Wiener Satzung** Gäste als *hospites,* Unterkunftsgeber als *wirte*, setzt die Rechte der Regensburger Kaufleute fest und erwähnt Kölner Wagenfuhren und Tuchtarife:

> „*Item de onere plaustri, quod vulgari dicitur aein wagengiwant, sicut funibus circumligatis a Colonia ducitur, tria talenta solvantur.*"[575]

Neben dem **Wagengewand**, der Last eines großen Wagens, gab es *cramgiwant* oder *ringwagen*. Zu den gängigen Zoll-Einheiten zählten Fuder, *carrada* und Saum (*sawme*). Schiffe wurden in Stein und Mauthausen belangt, am Landweg war in Wien, Mödling, St. Pölten und Tulln Maut zu zahlen. Danach ist es **Leopold VI.**, der in seiner langen Regierung aktive **Handelsimpulse** setzte. 1208 erließ der Herzog ein Privileg für Flandrische Tuchhändler (*Flandrenses*), um sie in den Südosten zu locken.[576] Um 1200/20 stellte Leopold VI. eine weitreichende „**Markt-** und **Zollordnung**" für Österreich aus, mit welcher sich Herbert Knittler befasst hat.
In der Mautordnung Leopolds VI. werden u.a. Gebühren für Wein, Getreide, Salz, Holz und **Jahrmarktwagen** für die *burgenses de Newnstat* (Bürger von Wr. Neustadt) und *in foro Anasi* (Ennser Markt) festgelegt sowie die Schiffsmauten und **Tarife** zu Lande fixiert.[577] Knittler spricht diese Urkunde als „wichtige Quelle zur Handelsgeschichte des österr. Donauraumes am Anfang des 13. Jh." an, da sie neben dem Marktverkehr in Enns und Wr. Neustadt „Einblick in die Besteuerung des (...) **Fernhandels**" ermögliche. Mautstellen an der Donau sind nun Mauthausen, Ybbs und Stein, nicht jedoch Linz, das Leopold VI. 1210 erworben hatte.[578]

> *„Als erstes setzen wir fest, dass das, was Fürfahrt genannt wird, zu Mariä Lichtmess beginnt und bis zum Ende des Jahrmarktes in Enns dauert. Von dem, was rechtes Wagen-*

[574] Aleksandr NAZARENKO, Kontakte, In: Bayern und Osteuropa, S. 28. Dass die Wr. Neustädter Rechte von 1244 die Russlandfahrer nicht erwähnt führt NAZARENKO auf die Mongoleneinfälle zurück, die dem Handel schadeten.
[575] MB 53, Nr. 44. S. 14ff. BUB I, S. 116, Nr. 86. „*Ruzarii quocumque tempore vadant, duo talenta solvant et in reditu ex Ruzia dimidium talentum; duodecim denarios dabunt ubicumque velint intrare.* (...) *In descensu LII denarii judici solvantur in Wienna, in Medelich XXX sex, ad Sanctum Ypolitum IIII, in Tulna XII de uno curru vestium.*"
[576] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, Nr. 2, S. 4. E
[577] Herbert KNITTLER, Markt- und Zollordnung, In: MIÖG 85 (1977), S. 342ff.
[578] Ebd. MGH Dt. Chron. 3/2, S. 720. *Lintz unt allez daz aeigen daz dar zu gehort her ze tal von dem Rinderholz.*

gewand heißt, setzen wir 5 Talente in Mauthausen fest, sei es, dass es am Wasser, sei es, dass es an Land passiert oder geführt wird.“[579]

Die **Fürfahrt** (*furuart*) war eine Abgabe, um eine bestimmte Stelle mit Schiffen oder Wagen passieren zu dürfen. Hier wird die Vorbeifahrt bei Enns und Mauthausen zu bestimmten Zeiten geregelt. Eine Fürfahrt taucht in diesem Bereich schon im Sommer 1198 in **Zollurkunden** Leopolds VI. für die Klöster Metten (*muts nostra, que dicitur furuart*) und Osterhofen (*vectigal et id, quod dicitur fürfart*) auf.[580] Neben **Enns** gab es im Hoch- und Spätmittelalter auch in **Passau** eine Besteuerung des Transitverkehrs. Da es sich also um zwei Orte mit Stapelrecht handelt und die Fürfahrt mit bestimmten Zeiten verbunden war, ist eine Art Freikauf von der Anlegepflicht anzunehmen.[581] Die ältere **Ennser Zollsatzung** von 1191 hatte ein Anlegen aller Donauschiffe ab dem 25. März mit Ausnahme von Wein, Getreide und Lebensmitteltransporten verordnet, um damit die Ennser Jahrmarktwochen im Frühling zu fördern.[582]
Für die Überfahrt auf der **Ennsbrücke** (*per pontem*) galten eigene Tarife. In den Satzungen Leopolds VI. stehen den *plaustra* der Tarife von 1191/92 zwei Wagentypen gegenüber.

„Item in nundinis qui dicitur jarmarkeht eurrus scilicet ewrwagen in ponte sedecim denarios, eurrus qui dicitur deichselwagen triginta duos denarios. Item in ponte Anasi peregrinus et omnis advena et de alyenis terminis, id est uber merkh, de obulum. Item in ponte Anasi quidquid potest portare per equo denarium illius monete. Indigena terret de equo obulum. (...) per posticium porte, nichil persolvat, sy porta aperiatur, obulum.“[583]

Ein **Tor**, das einen Personendurchlass (*posticium*) aufwies, durch den Waren zollfrei transportiert werden durften, sicherte die Ennsbrücke. Knittler sieht im *ewrwagen* den „eintzwagen“ der **Wr. Burgmaut**, der ein Wagen mit Doppeldeichsel und einem Zugtier (Einspänner) sei und 16 Denare zahlen musste, während der größere **Deichselwagen** 30 Denare zu entrichten hatte.[584] Auch ein **Ringwagen**, der Fuhren aus bzw. nach Russland und Ungarn beförderte, hatte höhere Gebühren zu leisten: *„Item de curru qui dicitur ewenwagen talentum. Item de curru qui dicitur ringwagen, qui ducitur de Vngaria vel de Ruchias, tria talenta,“* Eine nähere Bestimmung der

[579] Ebd. S. 350. Zitiert nach Willibald KATZINGER, Markt und Maut Mauthausen, In: Georg HEILINGSETZER (Hrsg.), FS Walter Aspernig, S. 135f. *Primus statuimus, ut quod dicitur furuart, in purificatione sancte Marie incipiat et usque ad finem nundinarum in Anaso permaneat. De eo quod dicitur recht wagnarwannt quinque talenta statuimus in Mauthausn sive in aqua sive in terra transeat vel ducatur.*
[580] Ebd. S. 343f. BUB I, Nr. 146 und 147, S. 110f.
[581] Ebd. S. 344. KNITTLER weist auf den Ennser Mauttarif von 1386 hin, der durch Zolltarife *zu der grossen maut, zu der klain maut* und *durch das jar* eine jahreszeitliche Variation für einzelne Waren erkennen lasse.
[582] UBLOE II, S. 431f., Nr. 296. (...) *ut in annunciatione beate Marie uirginis queque nauis Anasum ueniens ibi maneat usque ad terminationem fori, et nichil ab ea exigatur, hoc excepto, quod, si in prima uespera uenerit, transeat, si uero mane, non procedet. (...) De nauibus manentibus nil exigatur.*
[583] Herbert KNITTLER, Markt- und Zollordnung, In: MIÖG 85 (1977), S. 350. *advena, peregrinus* = Fremde.
[584] Ebd. S. 346.

Ringwagen ist schwierig. In deutschen Quellen (Braunschweig) finden sich *ringwagen* und *ringkarren*, die Rheinwein führten, neben **Salzwagen** (*soltwagen* und *soltkarren*).[585]

Der Russland- und **Osthandel** dürfte Rohstoffe ins Land gebracht haben, während das Salz meist noch aus Reichenhall kam und der Wein eine nö. Domäne war. Einheimische Bürger insbesondere die Wr. Neustädter, erhielten begünstigt **Weintarife** in der Mautordnung Leopolds VI., die auch *homines, qui dicuntur Frannkchen* kennt. Für Knittler stehen sie mit den *Franzones* und den *Frantzen* der beiden Steiner Mauttarife im Einklang; es seien dies deutsche und nordfranz. Gruppen, die seit den Kreuzzügen vermehrt ins Land gekommen waren.[586]

Im Leopoldinum folgen auf die **Brücken-Tarife** Bestimmungen zum Ennser Jahrmarkt, bevor wiederum Gäste (*hospes*) insbesondere Tuchhändler angesprochen werden. Neben den Donaumauten in Ybbs und Stein rücken die **Mauten** an den Straßen bei Melk, Tulln, am Riederberg, Schwechat, Hainburg (Petronell) sowie Bruck/Leitha in den Fokus.[587] Wer den **Jahrmarkt** in Hainburg (Petronell) anfuhr, erhielt Begünstigungen. Einen Sonderstatus genießen die Regensburger Kaufleute, die neben Schwaben und Latinern (Romanen aus Lothringen und Brabant) hervorgehoben werden. Danach kommen in der Wr. Wagen- und **Burgmaut** (*forma mute*) von Leopold VI. erneut die „**Wagenklassen**" Deichselwagen, „Eintzwagen" und Karren vor:

> *„Mercator de patria aliena, cujuscumque sit conditionis, det de deicheselwagen XII dn., quocquod equi aut boves traxerint qurum, sive ducat pannos, sive merces alias qulescumque, de ennzwagen VI dn., de carruca III dn."*[588]

Zudem finden sich in der Burgmaut erstmals Differenzierungen bei den **Wasserfahrzeugen**:

> *„in aqua in navi, que dicitur swiwentiger schef, det XII dn., de einpaum VI. dn., de cymba tres dn., de strue id est floz lignorum venalium, det XII dn.* (siehe 3.1)*"*[589]

---

[585] UB Braunschweig II, S. 261f. Vgl. Fritz TIMME, Aufgaben des Gewandhauses zu Braunschweig, In: Braunschweigisches Jahrbuch 33 (1952), S. 176f. Wiederum dürfte der Wagen doppelt so viel Laden können als der Karren, wie der Braunschweiger Zolltarif zeigt: *„Eyn waghen (...) gift 4 pennige (...) dhe karre gift 2 denare."*

[586] Herbert KNITTLER, Markt- und Zollordnung, In: MIÖG 85 (1977), S. 245.

[587] Ebd., S. 348ff. *„Item Latinus sive Sueuus in Ibispurkh de wagngwant duo talenta persolvat, item Stainne de wagngwant quatuor talenta. Qui non habuerit statutum ius Wyenne, de wagngwant iudici talem persolvat. Item in Tulna Latinus vel Sweuus de navi triginta sex denarios, similiter de wagnwant triginta sex. Item quicumque ad annuale forum Hainburgk descendere voluerint, a Stain usque ad Hainburg nichil persolvant. Hospes, qui non habet statutam Iliusticiam, in Medliche de eurru quidquid ferat dimidium fertonem persolvat. Ratisbonensis vero currus ibidem triginta duos denarios, equus venaIis ibidem unum denarium. Item hospes advena de curru quem cumque ferat in Ryede triginta sex denarios. Item currus in Swechent duodecim denarios. Item currus in Prugk XII denarios. Item ad nundinas annuales Hainburg a Medlico usque Hainburg quatuordecim diebus post forum veniendo et revertendo de nullis mercatoribus aliquid persolvatur."*
Vgl. DERS. Zum ältesten Steiner Zolltarif, In: MKSA 17/18 (1977/78), S. 27-75. An Waren werden in den Steiner Tarifen u.a. Tücher, Felle, Wolle, Metalle, Waffen, Mühlsteine sowie Lebensmittel (Mohn, Nüsse), Gewürze (Pfeffer, Safran) und Spezereien angeführt.

[588] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 5f., Nr. 3.

[589] Ebd. Am Ende der Urkunde heißt es: *de navi III dn. ad wassermaut, et ad purchmaut de pallen XII dn. (...) et de*

An **fremden Kaufleuten** werden Ungarnfahrer, Schwaben, Regensburger, Passauer, Aachener, Metzer und Maastrichter gelistet und neben Wien Mauten für Hainburg und *Prucke* verkündet.[590] Die Bestimmungen der Wiener **Wagenmaut** werden von Tomaschek wie die Burgmaut vor dem Wiener Stadtrecht Leopolds VI. mit dem Stapelprivileg von 1221 eingeordnet.

> *„Vert ein man mit einem ennzwagen gegen Bechem mit hiuten oder mit vischen, der geit sehzich phenninge, von dem deihselwagen ein halphunt, von dem graben gewant unde von dem weine zwelfe phenninge; an der widervart von Behem bringet er ainvarbes gewant, so geit er von dem soume vierzich phenninge."*

> *„Unde vert ein burgaere gegen Baiern, unde fuert er hophen, der geit von dem ennzwagen dreizzich phenninge, von dem deichselwagen sehzige phenninge, an der widervart git er von dem wagen zwelf phenningine; bringet er Bremisch werch, so geit er von tausent zwelf phenninge, von dem massa vischen unde von den haeringe git er niht."*[591]

Der größere **Deichselwagen** hat erneut die doppelte Maut gegenüber dem kleineren Wagen zu entrichten. In der Burgmaut folgt ein Absatz über **Kaufleute**, die *gen Veneden* fahren. Die *burgere von Grecz oder ab der March* sowie die *Marcher datz Ens* sollen nach Wiener Recht zahlen, die *gest von Ah unde Regenspurch* mischen weiterhin im Wiener Handel mit - für sie gelten eigene Tarife, Regensburger und Salzburger geben die Maut *nah geste rechte*.[592]

Die **Handelspolitik** brachte Kontakte nach Böhmen, Ungarn, Russland, Polen, Venedig, Salzburg, Schwaben, Bayern, nach Ulm, Aachen, Passau, Köln, Regensburg, bis Maastricht, Metz, Brabant und Flandern. Nach dem Aussterben der steirischen Ottokare und dem Zurechtstutzen der süddeutschen **Kaufmannsgruppen** gelang es Leopold VI., begünstigt durch seine lange Herrschaft (1195/98-1230), aktive verkehrs- und **wirtschaftspolitische Akzente** zu setzen.
Die Wiener Wirtschaft beruhte im Hochmittelalter vorwiegend auf **Wein-** und **Großhandel**. Einfuhr, Transit und Ausfuhr von Waren standen im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Der Großhandel war bis gegen 1190 kaum reglementiert und fest in der Hand landfremder Kaufleute, wobei den **Gästen aus Süddeutschland** und vom Rhein eine Hauptrolle zukam.[593]

---

navi ad stechenrecht XII dn.
[590] Ebd. *Item hospes si venditis mercibus suis alia educere voluerit mercimonia quocumque in Ungariam, det in porta de deichselwagen XII dn., de ennzwagen sex dn., de charucca tres dn.* (...) *Item omnes Suevi et Ratisponenses, Aquisgrani et Mecenses et de Mastriht non dant phuentmaut set puerchmaut.*
[591] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, Nr. 4, S. 7.
[592] Ebd. *Die gest von Ah unde von Regenspurch, die gebent an der nidervart von dem soum vierzich phenninge; ist iz chramgewant, so gebent sie von dem soum zwanzich phenninge; an der ausvart gegen Baiern gebent sie von dem deihselwagen ein halphunt, von dem ennzwagen sehzige phenninge, von dem charren dreisich.*
[593] Vgl. Richard PERGER, Rahmen, In: Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 221f.

Der **Machtzuwachs** der Babenberger und das Lösegeld für Richard Löwenherz (Erweiterung von Wien samt Gründung der Wiener Münze, **Städtegründung** von Wr. Neustadt und Friedberg in der Stmk., Neuanlage bzw. Zuwendungen für Enns und Hainburg etc.) legten die Basis für eine aktivere Handelspolitik, in deren Zentrum Wien stehen sollte. Mit dem Stadtrechtsprivileg von 1221 erhielt Wien das **Stapel-** und **Niederlagsrecht**. Die süddeutschen Händler mussten fortan ihre Waren den Wienern zum Kauf feilbieten, und die hiesigen Kaufleute konnten den Gewinn des Weiterverkaufs abschöpfen. Im Stadtprivileg von 1221 heißt es:

> *„Keinem Bürger aus Schwaben, Regensburg oder Passau sei es erlaubt, mit seinen Waren Ungarn zu betreten (...). Auch soll keiner der fremden Kaufleute länger als zwei Monate in der Stadt verweilen, noch verkaufe er die Waren, die er mit sich führt, einem Fremden, sondern nur einem* (Wiener, Anm.) *Bürger; (...).“*[594]

Das Monopol des Stapelns lag nun bei den genuinen **Wiener Kaufleuten**. Dennoch mischten deutsche und andere Händler weiterhin mit, und die Schnittstellen zwischen den einzelnen Gruppen und Interessen boten weiterhin Reibungsflächen. Mit dem Stapelprivileg ging häufig das **Umschlagsrecht** einher, das ankommende Händler zwang, ihre Waren von einem Transportmittel auf ein anderes umzuladen.[595] Der Aufschwung der Städte und des Handels förderte auch den **Ausbau der Infrastruktur** des Verkehrsnetzes, wie Peter Csendes betont:

> *„Zollprivilegien, Niederlags- und Stapelrechte zeigen die immer stärkere Einflußnahme des Landesfürsten auf Handel und Verkehr. Das bewusste Fördern neuer Zentren hatte einen weiteren Straßenausbau zur Folge (...).“*[596]

Letztlich ist die Entstehung des **Wr. Stadtrechts** ein Prozess von rund 150 Jahren (wenn man die Tarife von 1192 berücksichtigt), der erst unter dem Habsburger Albrecht II. um 1340 einen vorläufigen Abschluss fand. Dazwischen liegen Stadtrechtsprivilegien mit Bestätigungen und Erweiterung, wie das 1244 erlassene Einfuhr- und Verkaufsverbot für ungarischen Wein in Wien durch Friedrich II. oder dessen Maut- und Marktordnung für Wr. Neustadt.[597]
Aus der Zeit Ottokars II. sind **Stadtprivilegien** für Tulln und Wr. Neustadt erhalten, während für Wien, das Přemysl lange loyal gegenüber stand, keine Urkunden vorliegen.[598] Mit dem Landfrieden von 1254, der *Pax Austriaca*, setzte Ottokar II. vier **„Reiserichter“** in Österreich

[594] Peter CSENDES, Stadtrechtsprivileg, S. 73. Vgl. Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, Nr. 5, S. 13. *Nulli civium de Swevia vel de Ratispona vel de Patavia liceat intrare cum mercibus suis in Ungariam* etc.
[595] Richard PERGER, Rahmen, In: Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 221f.
[596] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 107.
[597] BUB II, S. 278ff., Nr. 427. Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, Nr. 10, S. 24ff. ... *ut nullus vinum Ungaricum terminis civitatis, qui termini vocantur purchfride, inducere debeat ad vendendum.*
[598] Peter CSENDES, König Ottokar II, In: JbLkNö NF 44/45 (1979), S. 153ff.

ein, die an keine Taidingsorte gebunden waren, sondern **durch das Land zogen**.[599]

> *„Wir wellen auch und setzen vier lantrichtaer, zwen enhalb Tunowe, zwen dishalb, di suln rihten alle chlag di fur si choment, an uber dienstman leib und aeigen.“*[600]

Über die Ausdehnung der **Gerichtssprengel** ist die Forschung uneins. Nach Dopsch rekrutierten sich die Reiserichter aus den führenden Adeligen der Zeit, „die stets zu zweit amtshandelten“, um „die Einflussparität des Adels südlich und nördlich der Donau“ zu wahren.[601]
Auf die böhmische Herrschaft folgte jene der ebenfalls landfremden Habsburger, die an das *recht nach gewonhait des lanndes* anknüpfen und das „babenbergische Gewohnheitsrecht“ wiederbeleben wollten.[602] Sie versuchten ein **österreichisches Landrecht** zu schaffen, das von deutschen Rechtsspiegeln beeinflusst war (siehe 3.2.3). Nach Weltin dürfte die erste Abschrift um 1278, die zweite 1298 entstanden sein.[603] Die erste Fassung des Landrechts hatte 70 Artikel, legte die **Taidingsorte** *ze Newnburg zu Tuln und ze Mauttarn* fest und richtet sich u.a. gegen Straßenraub:

> *„Wer ain strasraub, oder ain mort, oder ain diep gepüzzet vor gericht, oder da ainer mit siben wirt übersagt, wen man des mit zwain unversprochen mannen überczeugen mag, da sol man über richten nach lanndes gewonhait.“*[604]

Artikel 45 setzt sich mit der **Heerfahrt** und **Heersteuer** auseinander:

> *„Wenn ain lanndes herre hervart gepeut durch des lanndes not, so sol ain iegleich man varen mit seinem herren, des behauster man er ist. Welch sentmessig man dahaim beleibet, der sol dem herren, von dem er lehen hat und der die hervart vert, allen den zins halben geben, (...). Ist aber ain burger oder ain pawer, die sullen im den zins gar geben, (...), und welch herre die hervart nicht envert, dem sullen seine man dhain herstewer“*[605]

entrichten. **Mautbestimmungen** enthalten die Artikel 57 und 68 des Landrechts:

> *„Es ensol niemant weder auf wasser noch auf lannd dhain maut nemen in ainem rechten gesworen lanndfride, wann wo man ze recht mauten sol, es sei dann, daz im es der lanndes herre erlaub. Wer es darüber tůt, da sol man hincz richten als gen ainem strasrauber.“*[606]

---

[599] HAGENEDER sieht in den Reiseichtern normannisch-sizilianische Vorbilder. DERS., Gerichtsbarkeit, S. 151.
[600] Zur „Pax Austria“ Ottokars siehe MGH Const. II., S. 606f., Nr. 440, c. 17.
[601] Max WELTIN, Landesfürst und Adel, In: Die Länder und das Reich, S. 111f. und 257.
[602] Ebd. Vgl. Karl KROESCHELL, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 307ff.
[603] Max WELTIN, Das Land und sein Recht, S. 93ff. und 126ff.
[604] Neben dem Landrecht I, Art. 8 kommt im Art. 17. das Thema *strasraub* zur Sprache. Vgl. Victor HASENÖHRL, Österreichisches Landesrecht im 13. und 14. Jh., S. 236ff.
[605] Ebd. Art. 45.
[606] Ebd. Art. 57. In Anlehnung an den Mainzer Landfrieden von 1235 (siehe 3.2.1) und Art. 68. *„Es ensol dhain edel*

Zwanzig Jahre später kam es zu einer erweiterten Fassung des österreichischen Landrechts, das nun 92 Artikeln umfasste. Dabei traten u.a. **Wehr-** und **Ausrüstungsfragen** hinzu; alle Ritter und Knappen des Landes sollten *ain verdakts ros und ganze wappen haben dem lande zu wer und zu ern.*[607] Wer genug Geld hatte, soll *ainen ledigen henst und ain darf geschire haben oder ain sper*. Wer krank war und an der **Heerfahrt** nicht teilnahm, soll *sein ros und sein harnasch* mit einer Vertretung schicken. Über die Fahrt zur Heeresversammlung heißt es:

> *„das iemant der zu der samnunge vert, da man das land wern sol, dem andern auf seim gut nicht nehm dann futer den rossen und essen und trinken (...); und sol auch sein tagwaid nicht kurzer machen dann vir meil, in irre dann erhaft not; wer daruber in andern dorfern icht nimpt, oder da er da leit, das sol der marschalich in dem hervart richten, (...).“*[608]

Trotz des relativen Umfangs konnte sich ein eigenständiges österreichisches Landrecht nie vollständig ausbilden. Als die Entwicklung ins Stocken geriet, griff man auf den stringenteren Schwabenspiegel zurück, der nach Weltin bald „**das österreichische Rechtsbuch**“ verkörpern sollte.[609] Der „Schwabenspiegel“ strahlte stark auf das Rechtsleben im süddeutschen-österreichischen Raum aus und floss hier in mehrere Stadt- und Landrechtstexte ein.[610]
Die **Verbreitung** und Akzeptanz des Spiegels lassen beinahe 400 erhaltene Handschriften und Fragmente erahnen. Diese „Handschriften reichten aus, um eine jede größere Stadt seines Verbreitungsgebietes mit einem Schwabenspiegel auszustatten.“[611] Allein in Nö. und Wien haben sich über 40 Handschriften des Kodex erhalten.[612] Auf die „**Verkehrsparagrafen**“ des Sachsen- und Schwabenspiegels wird noch ausführlich einzugehen sein (siehe 3.2.3).

König Rudolf I. richtete sein Augenmerk bald auf die Infrastruktur seines neuen Landes. Bei einer Versammlung in Wien bestätigt Rudolf dem Salzburger Erzbischof die Mautrechte *iuxta pontem Salzburch*, unter der Bedingung, dass Salzburg die Mauteinnahmen zur Verbesserung der Brücke und anderer **beschwerlicher Wege** verwende - *pontem aliasque vias duras et asperas*.[613]

---

man dhain maut nicht geben weder auf wasser noch auf lannd. Was er in seinem haus essen oder trinkchen wil, das sol er umb den lanndes herren dienen.”
[607] Landrecht II, Art. 54. Vgl. Victor HASENÖHRL, Österrisches Landesrecht im 13. und 14. Jh., S. 236ff.
[608] Ebd., Art. 55f. *sacz umb ros und harnasch sol geschechen sein zu den nagsten suniwenden die nu koment.*
[609] Max WELTIN, Das österreichische Landrecht, In: Das Land und sein Recht, S. 128.
[610] Karin NEHLSEN-VON STRYK, Schwabenspiegel, In: Lex. MA VII, Sp. 1604. Im Schwabenspiegel werden u.a. römisches und kanonisches Recht, Volksrechte, Kapitularien, Reichsgesetzte und biblische Inhalt verwoben.
[611] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 6. Gerhard EIS schätzt den ehemaligen Bestand des Schwabenspiegels auf „etwa 57.000 Exemplare“. Vgl. Gerhard EIS, Vom Werden altdeutscher Dichtung, S. 15.
[612] Max WELTIN, Das österreichische Landrecht, In: Das Land und sein Recht, S. 128.
[613] SUB IV, Nr. 90, S. 96. *„Mutam, quam predecessores tui iuxta pontem Salzburch hactenus perceperunt, ut eo melius et commodius dictum pontem aliasque vias duras et asperas pro commoditate publica repararent, (...) ut in viarum et poncium reparacionibus predecessorum tuorum sollicitudinem et laborem continues et qui post te fuerint archiepiscopi priorum suorum in hac parte diligentiam imitentur.”*

Ebenfalls in Wien verlieh Rudolf I. der Stadt Krems als Lohn für ihre Treue und Tapferkeit die **Maut an der Brücke** unter dem Stein (Wienerbrücke), um den Wiederaufbau der Stadt samt Befestigung abzudecken.[614] Nach seiner Machtübernahme hatte der Habsburger den Wienern ihre alten (babenbergischen) Rechte bestätigt und **Freiheitsbriefe** ausgestellt. Die Einfuhr ungarischen Weins wurde erneut untersagte, die Burgmaut erneuert (*de confirmatione mute civitatis que purchmaut dicitur*) und **Jahrmärkte** samt Sicherheitszusage verlautbart: Allen, die zum

> *„jarmarcht mit chaufmanschaft choment* wird erlassen *maut und zol in der stat ze Wienne, die uns und dem reich zugehorent, ez sei wegen maut, fuermaut oder ander maut.“*[615]

Die Auseinandersetzung mit Ottokar II. hatte Rudolf I. in finanzielle Nöte gebracht. Im Juni 1281 verpfändete Rudolf von Habsburg in Linz die Ämter, die Münze und den **Donauzoll** (*magnam mutam per Danubium*), eine Maßnahme, die im Spätmittelalter öfter begegnet.[616] Im selben Jahr hob Albrecht I. einige Bestimmungen zugunsten der fremden Kaufleute in Wien wieder auf. Diese durften nun ihren *choufschatz* länger als zwei Monate lagern und an wen sie wollten veräußern; der **Stapelzwang** des Leopoldinums von 1221 blieb aber bestehen:[617]
Aus habsburgischer Zeit ist eine Neufassung der Wiener **Burg-** und **Wagenmaut** überliefert: Wie in der älteren Fassung gab jeder Gast generell *von dem deichselwagen zwelif phenninge, von dem enzwagen sechs pfenninge, von dem garren drei phenninge, wie vil er ros oder ochsen darine fuort.* Dabei werden Tarife für verschiedene Warenangebote berücksichtigt.[618]
Kaufleute, die etwas *auf einem rosse* importieren, gaben 3 Pf. *an dem tor.* Es folgen Tarife für Tiere, die man nach Wien hinein trieb sowie für verschiedene **Wagen-Ladungen**, die in die Stadt fuhren: *wagen mit lampfleisch* (2 Pf.), *wagen mit pachen* (ab vier Wildschweinen 4 Pf.), *wagen mit chesen* (2 Pf.), *wagen mit aiern* (1 Pf.), *wagen mit zwivel* (1 Pf.), *garren mit obez* (1 Pf.), *wagen mit vischen* (6 Pf.), wagen mit paste (4 Pf.), Kraut, Getreide, Holz etc.[619]
Beim Holz wird *wagen holz* eigens erwähnt; eine **Wagenfuhre** *mit met oder mit pier* musste genehmigt sein und wurde wie der Wein nach dem **Fuder** bemessen. Das Fuder leitet sich von einer Fuhre bzw. einer Wagenladung ab und umfasst je nach Region ca. 800 bis 1850 Liter. In Wien galten 32 Eimer als ein Fuder, was gut 1850 Litern entsprach.[620] Dies lässt den Rück-

[614] Vgl. Harry KÜHNEL, Stadtarchiv Krems.
[615] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 62f. Nr. 16f.,
[616] Oswald REDLICH, RI VI/1, Rudolf I, S. 323, Nr. 1327.
[617] Ebd. Nr. 19, S. 64f. *die choufleut, die in daz lant ze Osterrich arbeitent*, sollen *mit ir choufschatz die gemainen strazze ouf wasser und ouf lande fuer sich gan Wienne varen und schuln ir choufschatz do niderlegen.* Im Juni 1305 gewährt Herzog Rudolf III. Krems und Stein, die sich 1250 zu einer Doppelstadt zusammengeschlossen hatten, dieselben Rechte wie sie für Wien galten bis auf einige Ausnahmen (Stapelrecht, Verkehr fremder Kaufleute).
[618] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 91, Nr. 28.
[619] Ebd. S. 92.
[620] https://de.wikipedia.org/wiki/Fuder (05.05.2017).

schluss zu, dass die Zugtiere inkl. Wagen und Behältnis über zwei Tonnen zogen.
Neben Karren, die ein **Pferd** zog (1 Pf.) kosteten die leichter beladenen Karren, die ein **Mensch** schob, die Hälfte (Helbling).[621] Was ein Mann auf dem Rücken trug war steuerfrei, wenn es dem Eigengebrauch diente. Gäste, die **auf dem Wasser** *ain schef, oder ain, oder ain grozzeu zulle oder ain achs* mit Salz, Holz oder anderen Gütern (ein)führten, gaben 12 Pf. Wie in der älteren Burgmaut gibt es Gäste aus Schwaben, Regensburg, Aachen, Metz und Maastricht; hinzu kommen jetzt Steirer, Welser, Linzer, Ennser, Freistädter und alle, die *ob der Ens* sitzen. Ferner unterscheidet die Burgmaut zwischen einem Verkauf im **Inland** und im **Ausland**:

> *„Ist daz ain gast lat ain wagen mit holz oder mit frucht pei Tunoue, so geit er inner landes ain phenning, auzzer landes zwen phenning. Iz daz ain fueterer von Wienn lat ain wagen, mit welcherlaie daz sei, der geit ain phenning.“*

Mehrmals werden in den Quellen Transporte *auf dem rucke* von **Trägern** angesprochen.[622] Fuhr ein Bürger mit seinen Waren aus der Stadt und lieferte *inner landes,* so zahlte er die Hälfte des *auzzer landes* Tarif. In der späteren Fassung der **Wagenmaut** gehört der legendäre Donauhausen mit einem halben Pfund je *deichselwagen* zu den teuersten Produkten. Daneben bot man *schuep-visch*e, *geladene wagen mit feln, palgen* oder *heuten*, *chuppher oder zin von Ungarn* und Polen, *chramgewant von Paiern, tuech von Gent* u.v.a. feil und die **Saumeinheiten** variierten:

> *„Zehen tuech von Gent ist ain saum. Acht scharlach ist ain saum. ... Achzeneu von Ach ist ain saum. Sechzeneu von Dürdundey ist ein saum. Zwelfe von Bruesel ist ein saum.“*[623]

Die Bestimmungen der **Wiener Wassermaut** legten fest, wie viel *ein igelich schef auzzer landes, ez trage vil oder wenech* gibt. Die Ennser, Steirer, Welser, Linzer, Freistätter und *alle lantleut gebent von der nauvart sechs phenninge.* Schiffe, die außer Landes fahren zahlen

> *zwelf phenninge, inner landes sechs phenninge, stegerecht hindan. Leut von ainer stat an ain schef gebent ain stegerecht, von meniger stat geb jeder man sein recht.*[624]

Diese und weitere Wiener Rechtssatzungen verdeutlichen die generelle Zunahme von österr. **Rechtsquellen im Spätmittelalter,** weshalb in der Folge nur eine knappe Auswahl vorgestellt werden kann. Wie diffizil die Zölle im 14. und 15. Jh. sind, zeigen die Wiener Bestimmungen,

---

[621] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 92. Nr. 28. *von ainem garren mit obez, den ain mensche zuocht, ain halben phennig, von ain garren mit obez, den ein ros zucht, ein phenning.*
[622] Ebd. *Ist daz ainer trait auf dem rucke, welherlaie chaufschatz iz sei, leineins oder wolleins, innerlandes gait er ain halben phenning. Swaz ainer trait von ezzein dingen oder von trinchen auf dem rucke in zisteln oder in choerben, der geit nicht.*
[623] Ebd. S. 93f., Nr. 29. Kaufmannsfahrten gingen nun immer öfter *gegen Venedig* (siehe unten).
[624] Ebd. S. 95, Nr. 30. Das Stegrecht ist eine Abgabe für die Anlandung bzw. Benutzung des Ufers und der Stege.

die neben Burg- und Wagenzoll nun auch Wassermaut, Inneren Zoll, Fleischzoll und Getreidezoll unterscheiden. Mitte des 14. Jh. werden die Rechte der **Hainburger Bürger** an der Burg- und Wassermaut zu Wien geregelt. Dabei ist neben der Mautstelle Schwechat eine wenngleich indirekte Treidelerwähnung zu finden: *waz ein Hainburger hinz Wienne auf dem wazzer fuert traid und dazselb da verchaft.*[625] Die Wartung der **Treidelwege** entlang der Donau und ihrer Auwälder muss einen enormen Aufwand nach sich gezogen haben (siehe 3.1).

Prinzipiell eiferten die Städte untereinander um Vorteile und Einflusssphären. Neben dem Schutz vor ungarischen Weinen intervenierten die Wiener auch gegen **Weinimporte** aus dem Umland. Herzog Rudolf IV. sah sich 1358 veranlasst, den Wr. Neustädtern die Ausschank und die **Niederlegung** ihres Weines in Wien zu untersagen. Die Wr. Neustädter sollten *weder tabernen noch leitheuser noch kain niderlegung irr wein zu Wienn haben,* sondern lediglich zwischen *sand Michelstag und sand Merteinstag* Wein an den Wiener Hof liefern.[626]

Im April 1353 pochte der österr. Herzog auf Einhaltung des **Straßenzwangs** und gebot, dass fremde Kaufleute die alten Wege und Straßen nach Wien nehmen müssen und nicht *ungewonlich strassen und wege wider derselben Wienner recht und freihait mit ihrer kaufmanschatz durch unser land varen* sollten.[627] Im Jahr darauf regelte Herzog Albrecht II. wiederum im April die **Wasserrechte** in der Wiener Schiffsstraße, wo es Streit gab *zwischen den kaufleuten, burgern und gesten* und *unserm amtman Niclasen in der Scheffstrasse* (siehe 3.1).

Seit dem 13. Jh. stieg die **Venediger Straße** in ihrer Bedeutung deutlich an (siehe 4.2.2). In der 2. Hälfte des 14. Jh. durften die Wiener von jedem Wagen, der nach Venedig ging oder von dort her eintraf, 32 Pfennig einheben.[628] In der Folge erlangten die Wiener mehrere Mautrechte (z.B. in Pordenone) und bauten eine Vormachtstellung an der Venediger Straße auf.

Albrecht II. ist es, der den Wienern 1351 das Recht zusprach, die wichtige **Fernverbindung** am **Pyhrnpass** zu kontrollieren und ihren Pfleger auf die Mautstelle bei Zeyrink zu setzen. Die Wiener sollten nur die landesfürstlichen Städte bzw. deren Bürger aus Oö. passieren und mit dem Süden Handel treiben lassen. So entstand „massiver Druck auf den böhmischen Handel,"

---

[625] Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, S. 125, Nr. 45. Den Klosterneuburgern erlaubte man 1288 die Einfuhr und den Verkauf von Wein in Wien. Ebd. S. 68, Nr. 22. Im *recht von dem innern zoel* werden neben Bürgern österr. Städte, *nicht puerger* von Wr. Neustadt und Schottwien sowie alle, die *dishalbez des pergez* (Semmering) sitzen angesprochen. Ebd. S. 96, Nr. 31. Es folgen der *fleischzol* und der *zol von dem traide an dem Neuenmarchte*. Ebd. S. 98f., Nr. 32 und 33.

[626] Ebd. S. 137ff, Nr. 57. Den Stellenwert des Weines unterstreicht die Formulierung der herzöglichen Kanzlei: *wann wein in disem Landen ze Ö. ain solich grozz, namhaft und redleich stuckh ist*. Zum weiteren Streit und dem Ungeld siehe auch Nr. 58. *gemain volkch* und *iren gastheusern, tabern und leutheusern, oder wo man vailen wein, met oder pier zu dem zaphen schenkcht, in allem dem land zu Österreich.*

[627] Ebd. S. 131, Nr. 50. Die Herzöge erneuerten 1369 das Durchzugsverbot für fremde Kaufleute auf *ungewonleich strazze und wege* sowie das Verkaufsverbot für ungarische und welsche Weine. Ebd. S. 175f., Nr. 80 und 81.

[628] Ebd. S. 144, Nr. 60. d*az die kaufleut iedem wagen, der hinein oder heraus von Venedi get, nemen sullen zwen und dreissig phenning.*

der Richtung Ostösterreich und Wien gelenkt wurde.[629] Andererseits kam das Wiener Niederlagsrecht durch die **Straßenpolitik** der Luxemburger (Karl IV.) in die Defensive, die durch einen Ausbau der Straßenverbindungen in Böhmen und Mähren neue **Handelswege** mit dem Osten öffneten (siehe 3.2.1), weshalb sich Wien vermehrt Richtung Süden wandte.

Um 1375 erhalten die Wiener die *maut ze Neundorf und ze Salchenau,* bei **Wr. Neudorf** und **Sollenau** im Bereich der heutigen Südautobahn (A 2). *Swaz ein purger auf einem wagen* damals *auz dem land hinwert uber den perig gen Venedig* führte, wurde grundsätzlich mit zwei Pfennig verzollt, allerdings folgen drei Seiten mit ausführlichen Tarifen.[630] Neu ist in dieser Wiener Quelle u.a., dass auch *lederer, schuester, chuersner oder ander handwercherleut, die auf die mercht hin dishalb des pers varent,* eine kleine Maut entrichteten; Saum wird in *beslagen oder unbeslagen saum* getrennt*;* außerdem fallen neben der Warenvielfalt ein **Kraxen-** und **Lochwagen** sowie ein Fuder Wagenholz im Tariftext auf: ein *chragsenwagen mit glaz*, ein *lochwagen von Potenstein* bwz. *lochwagen von wein, ein wagen von einem fuder wagenholz*.[631]

Die Kaufleute von **Hainburg** erhielten 1418 Vergünstigungen, weil die „Stadt wegen der Kriegsläufe und der Ungangbarkeit der durch sie führenden Straße von Ungarn her schweren Schaden genommen hat.“[632] Den Bürgern von **Laa/Thaya** wird 1438 ob ihrer Verdienste in den Kämpfen gegen Böhmen und Mähren „die Maut- und Zollfreiheit bei allen Maut- und Zollstellen des Landes zu Lande und zu Wasser“ verliehen.[633] Die Stadtgründung und -privilegien für Laa sind ein Beispiel, wie man „aktive Verkehrspolitik“ auf lokaler Ebene betreiben konnte. Ein wiederkehrendes Thema in den Quellen ist die **Instandsetzung** der Infrastruktur. Rudolf IV. erlaubte den Waidhofenern 1361 die Errichtung einer Maut zur Besserung ihrer Brücke

> *„daz si vf ainen iglichn wagen der geuast vnd geladn ist mit weyn oder mit getrayd vnd der da durch get, gelegn mugen alz vil phenning als das von alter herchomen ist, vnd diselbn phenning die in dauon geuallnt, sullen sy (...), ze pezzerung der egenanten prukkn daselbs ze Waidhofen anlegn nach irn notdurften.“*[634]

Bei Zustimmung des Landesherrn konnten Maut- und Zollrechte auch weitergegeben werden. Arnold von Zwölfaxing verkaufte 1335 z.B. seinen **Zollanteil** zu Weikersdorf an den Wiener

[629] Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 124.
[630] Ebd., S. 184ff., Nr. 88.
[631] Ebd., *Item swaz er auf einem ross fürt, II. d. Item waz er treit, I. d. Item swaz ein purger chaufmanschaft in ainer ganzen wochen auf wegen von Venedi fürt, do gelt er von ain phunt pheffer und nicht mer* (Höchstsatz!). *Swaz einer auf einem ross fürt, VI. d. Item, swaz aber einer unz gen Schadwienn auf einem rozz furt, und legt daz einer oder meniger durch frides willen auf einen wagen, der geit iegleicher VI. d.*
[632] Ferdinand OPLL, Das große Wiener Stadtbuch, S. 49. Eisenbuch, fol. 100v.
[633] Ebd., S. 59 und 72. Eisenbuch, fol. 156r – 156v.
[634] FRA II/35, S. 335 Nr. 740. Die Zweckwidmung von Mauteinnahmen war durchaus üblich. Der Passauer Bischof forderte, dass zwei drittel der Einkünfte für die Instandsetzung der Welser Brücke aufgewendet werde: *duas uero ad altare ipsius ecclesie positas refectioni pontis eiusdem in Welsa contulimus*. Vgl. OÖ UB 2, S. 417.

Judenrichter mit Zustimmung des Herzogs für zehn Pfund Wiener Pfennig.[635] Neben der Weitergabe von Anteilen kam es zur Aufhebung von ungerechtfertigten Mauten, wie die **Klage** der Kremser Bürger bei Herzog Albrecht II. 1349 zeigt. Der Herzog hob in Folge der Klage die unrechte Maut an der langen Brücke über den Kamp für alle **Durchziehenden** auf.[636]
In einem Freibrief an die Bürger von **Weitra** bestimmt König Friedrich der Schöne 1321, *daz die Lantstrazze die untz her auzzen für die stat ze Weitra ist gangen,* nunmehr durch die Stadt gehen soll und dass niemand in der **Bannmeile** von Weitra Bier brauen und ausschenken soll. Außerdem sollen *die Purger von Weitra uber den Tieffenbach die prüggen selbs pessern wann des not sei.*[637] Der König ordnete eine Verlegung des Straßenverlaufs an und forderte zur **Instandhaltung der Brücke** über den Tiefenbach auf. Im Zuge der Kämpfe mit den Hussiten befahl König Albrecht II. im Jahr 1439 die Ausschank „böhmischen Bieres" gänzlich einzustellen und bekräftigt, dass die **Landstraße** weiterhin durch die Stadt Weitra führen möge.[638]

Immer wieder spielen auch **persönliche Befindlichkeiten** und Streitereien eine Rolle in den Urkunden. So wissen wir, dass der Wr. Bürgermeister *Rudolf der Angerfelder* einem gewissen *Conrad Ernst* das Geleit (siehe 3.2.1) verweigerte. Erbost wandte sich Ernst an den **Wiener Rat** und bat um Bewilligung des Geleits, das ihm der Bürgermeister bei Hofe abgeworben habe. Danach setzt Ernst ein Schreiben an Herzog Albrecht V. auf, in dem er über das verweigerte Geleit und die Feindseligkeiten klagt, die er vom Wr. Bürgermeister zu erleiden habe. Ernst bittet erneut um sicheres Geleit und droht, sich an das Konstanzer Konzil zu wenden.[639]
Eine eigene Form des Geleites ist das **Heeresgeleit**. Es diente vor allem dazu, starke Truppenverbände nicht unkontrolliert durchs Land ziehen zu lassen bzw. unliebsamen Heeren den **Durchzug** zu verwehren. In einer Urkunde von 1325 ermahnt Papst Johannes XXII. Herzog Leopold von Österreich, dass er Graf Diethelm von Toggenburg nicht am Durchmarsch in die Lombardei hindern und Hermann von Landenbergs Truppen Geleit geben möge.[640]
Auch für große **Geldtransporte** bot ein starkes Geleit einen gewissen Schutz. Der Erzbischof von Regensburg bittet 1285 Herzog Albrecht I. von Österreich, den Transport einer Strafzahlung von 1.000 Pfund Wiener Pfennigen sicher nach Salzburg zu geleiten.[641] Auf dem Gebiet des Salzburger Erzbistums mussten selbst die österreichischen Herzöge um sicheres Geleit ansuchen. Im Spätmittelalter sind Personen bekannt, die für die **Durchführung** eines Geleites zuständig

[635] Eveline BRUGGER/Birgit WIEDL, Regesten zur Geschichte der Juden in Österreich I, Nr. 390.
[636] Vgl. Harry KÜHNEL, Stadtarchiv Krems.
[637] FRA III/4, Nr. 4.
[638] FRA III/4, Nr. 42.
[639] Karl UHLIRZ, Quellen zur Geschichte der Stadt Wien, Bd. II/2, Nr. 197ff.
[640] MGH Const. 6/1, S. 24, Nr. 36.
[641] Franz MARTIN, SUB 4, Nr. 1169.

waren. In einer Wiener Urkunde beauftragte Albrecht II. 1438 den Ritter Georg Fischel mit dem Geleit für das **Konzil in Basel** und befahl allen Untertanen, ihn zu unterstützen.[642]
1455 gewährt König Ladislaus in Wien den Passauer Bürgern bis auf Widerruf für ihren Handel mit Österreich sein Geleit und **Sicherheit** zu Wasser und zu Lande; sie mögen aber die Mauten und Zölle rechtmäßig entrichten.[643] Relativ häufig findet sich freies Geleit für **Juden**, **Roma** und andere „Randgruppen des Mittelalters".[644] So befiehlt das Wr. Regiment 1497, den Juden Ysaac von Triest und Muschel mit seinem Knecht sicheres Geleit nach Triest zu geben.[645]

Der **Straßenzwang** auf österreichischen Fernverbindungen ist Thema mehrerer landesfürstlicher Urkunden, die im 14. Jh. ausgestellt wurden. So ist etwa von Kontrollorganen die Rede, wenn Herzog Rudolf IV. den **Wiener Kaufleuten** im Dezember 1361 mitteilt,

> *„dass er allen Gästen aus Böhmen, Ungarn oder anderen Landen sowie allen seinen Bürgern mit Ausnahme der Bürger in seinen Städten ob der Enns verbietet, künftig mit ihrer Kaufmannschaft über die Zeiring zu ziehen, und befielt, dass Gäste, Bürger oder sonst jemand mit seiner Kaufmannschaft die Straße nach Laibach ausschließlich über die gewöhnlichen und von altersher üblichen Straßen ziehen dürfen; die Wiener Kaufleute haben diese beiden Straßen wohl zu versorgen und mit ihren Dienern als Kontrollorgane zu besetzen."*[646]

Kurz darauf informiert Rudolf IV. den Hauptmann in **Kärnten** und die Kommune in **Venzone**,

> *„dass er den Bürgern von Wien erlaubt hat, ihren Hüter nach Venzone zu setzen, der darauf achtet, dass jeder Kaufmann auf dem Wege nach Venedig und Triest bzw. von dort wieder zurück ausschließlich die rechte Straße einschlägt, die auch die Wiener verwenden.*[647]

Bei Zuwiderhandeln sollen die **Straßen-Hüter** die Waren beschlagnahmen. Ausgenommen sind nur die Salzburger Kaufleute, „die von altersher die Straße über Villach" genommen haben und „die Kaufleute der herzoglichen Städte ob der Enns, die man ebenfalls im Hinblick auf ihre gewohnten Straßen nicht irren soll."[648] Da die Straßen-Hüter über den **Triebener Tauern** und nach Laibach von den Wienern auf eigene Kosten besetzt wurden, durften sie „von jedem Wagen, der nach Venedig" fuhr oder kam bis auf Widerruf 32 Pf. nehmen.[649]

---

[642] RI XII, Nr. 89.
[643] Ferdinand OPLL, Wiener Stadtbuch, S. 78. Eisenbuch, fol. 166v.
[644] RI XIV/2 Nr. 7196, 7627 und 7785.
[645] RI XIV/2 Nr. 8119.
[646] Ferdinand OPLL, Wiener Stadtbuch, S. 31. Eisenbuch, fol. 80r.
[647] Ebd., S. 31. Eisenbuch fol. 81r.
[648] Ebd., S. 31f. Eisenbuch fol. 81r.
[649] Ebd., S. 35ff. Eisenbuch, fol. 43r, 80v. und 81r. Zum Schutz der Wiener Bürger und Kaufleute wird 1369 „das

Seit dem 13. Jh. spielte der **Weg nach Venedig** für den Wiener Handel eine bedeutende Rolle. Es ist kein Zufall, dass Ulrich von Liechtenstein seine Venusfahrt in Norditalien beginnt und über den Semmering nach Wien und weiter nach Böhmen zieht (siehe 4.2.2). Mitte des 15. Jh. kontrollierten die Grafen von Cilli wichtige **Abschnitte** dieses Weges und stellten die Wiener Kaufleute unter ihren Schutz, solange sie Abgaben entrichteten.[650] Letztlich gingen die Güter der Grafen von Cilli ebenso wie jene der Tiroler Grafen an die Habsburger über.

In einem Wiener Schriftstück von 1447 erteilte Friedrich III. der Stadt Kempten die Erlaubnis zum **Neubau** einer **Landstraße**, weil die alte Straße in schlechtem Zustand sei und erlaubte

> *„einen neuen Weg durch den Kempter Wald als gemeine Landstraße zu bauen; (...), da die alte Straße tief und* unweglich *ist und es immer wieder vorkommt, daß sie weder zu reiten noch zu fahren ist; daher hätte nicht nur der Unterhalt der Straße Schaden gebracht, die Benutzer der (alten) Straße hätten oft weite Umwege zu machen (...)*[651]

und der *gemeine Nutz* in Form der Rentabilität fehle. Mit dem **Straßenbau** sollte die Situation verbessert und fortan nur mehr die *gemeine Landstraße* begangen werden. Wer sich nicht an die Nutzung des neuen Weges halte, wurde mit einer *Pön von 20 Mark Gold* bedroht.
Auffallend ist, dass in den Urkunden keine genauen **Streckenverläufe** der erwähnten „rechten", „gewöhnlichen" oder „von altersher benutzten" Straßen beschrieben werden. Entweder waren die Routen den Reisenden so klar, dass einzelne Ortsangaben ausreichten, oder die „Kontrollorgane", die Zöllner und Wächter, halfen bei der „richtigen **Routenplanung**" nach.
Im Spätmittelalter entwickelten sich **Ämter**, die nach verschiedenen Regalien bzw. Bereichen gegliedert waren und vom Landesfürsten oder den Städten vergeben wurden. Es gab Mautner und Ungelder, die für die Getränkesteuer zuständig waren oder Brücken- und Spitalämter; viele Amtsträger agierten im eigenen Interesse und konnten mitunter starke Machtpositionen aufbauen. In Ostösterreich waren die **Zoll-** und **Mautämter** für Adelige sehr ertragreich, allen voran die **Donaumauten**, die gegen hohe Geldsummen vergeben wurden.
Während zum Thema Maut und Zoll für Westösterreich mehrere Arbeiten vorliegen, hinkt die Forschung in Nö. und Oö. hinterher.[652] Auf die Arbeiten von Herbert Knittler wurde bereits eingegangen, Theodor Mayer hat in einer älteren Arbeit den Handel zwischen Bayern und Öster-

---

Verbot des Durchzugs fremder Kaufleute durch ihre Lande auf ungewöhnlichen Straßen und Wegen" erneuert.
[650] Ferdinand OPLL, Wiener Stadtbuch, S. 73. Die Wr. Kaufleute verfügten seit dem 13. Jh. über eine Niederlassung in Venedig und Mauten in Wr. Neudorf, Traiskirchen, Sollenau, am Zeiring-Pass oder in Pordenone.
[651] RI XIII, H. 1, Nr. 19 und 26. Friedrich III. befahl der Stadt Kempten, sie solle alle dazu veranlassen die gemeine Landstraße zu befahren und die Benutzung ungewöhnlicher Straßen zu unterlassen.
[652] Peter RAUSCHER/Andrea SERLES, Kremser Waag- und Niederlagsbücher, In: Pro Civitate Austriae 17 (2012), S. 70. Vgl. Otto STOLZ, Geschichte des Zollwesens. DERS., Quellen. (Schwerpunkt Tirol und Vorarlberg).

reich anhand der Passauer **Mautbücher** von 1400 bis 1402 untersucht, und Astrid Polterauer beschäftigte sich mit den Maut- und Zolltarifen in Nö. zwischen 1300 und 1600.[653]
Bei den **Pachtgeschäften** für Ämter und Mauten ging Kapitalisierung vor Professionalisierung und der Pächter wurde durch seine Nähe zum Hof und seine Kaufkraft qualifiziert. Es gibt Überlieferungen, dass Ämter bei einer Art **Auktion** ersteigerbar waren, wobei eine abbrennende Kerze den zeitlichen Rahmen bildete; verlosch sie, erhielt der Meistbieter den Zuschlag. In Ostösterreich kam meist der Hochadel, selten die Städte zum Zug, und so kontrollierten einige „**Monopolisten**" durch die Ansammlung von Mauten und Pachten ganze Gebiete.[654]
An Adelshöfen wirkten Truchseß, Mundschenk, Marschall und Kämmerer. Im Lauf des Spätmittelalters veränderte sich ihr Profil: so wurde der **Marschall** quasi vom Pferdeknecht zum Stadt- und Hofbeamten und war für Logistik, Reisen und Heerfahrten verantwortlich.

Das ländliche Recht des Spätmittelalters ist durch die **Weistümer** geprägt, die meist im Zuge von Streitigkeiten entstanden.[655] Schon Jacob Grimm lobte die Sammlung der Österreichischen Weistümer und sprach von einer fast vollständigen Edition für alle Landesteile.[656] In der Reihe „Österreichische Weistümer." hat Gustav Winter die „Niederösterreichischen Weisthümer" in vier Bänden publiziert.[657] Bemerkenswert ist ein Weistum über das **Nussdorfer Urfar** von 1450, das Details über den **Fährbetrieb** auf der Donau preisgibt (siehe 3.1.2).
Während Mauten und Zölle in den Weistümern eine untergeordnete Rolle spielten, standen lokale Wege und Straßen im Blickfeld der Rechtssprüche. **Dorfstraßen** und **Feldwege** unterlagen meist der Zuständigkeit der Gemeinde, die sich um deren Pflege kümmern sollte. Aus der Fülle an Weistum-Quellen seien abschließend einzelne Beispiele wiedergegeben:

„Wie man gegeben weg halten soll: di ganz gemain sollen die machen, und der richter soll das ruefen lassen (...), und wer nicht kumbt, soll man den ofen nider schlahen."

„die weeg und steeg in gutten stant sollen erhalten werden, also auch selten die Strassen und gassen von keinen unrath verunreiniget, die Übertrettere aber abzustraffen sein."[658]
„richter und geschworne sollen (...) gedenken daß die straßen und weeg zur kürchen und gaßen, item die steeg feltprücken feltwaßergräben und Straßen iederzeit in säubern brauchbahr und gueten stant sein, damit die raißente persohnen alß die nachbahrschaft

[653] Vgl. Theodor MAYER, Zwei Passauer Mautbücher. Astrid POLTERAUER, Maut- und Zolltarifen in Nö.
[654] Nach einer freundlichen Mitteilung von Christian LACKNER über eine Auktion von 1522.
[655] Karl KROESCHELL, Recht, In: Lex. MA VII, Sp. 512.
[656] Dieter WERKMÜLLER, Weistümer. Nach der Sammlung von Jacob Grimm, Berlin 1972, S. 108ff.
[657] Gustav WINTER (Hrsg.), Nö. Weisthümer I.-IV. = Österr. Weistümer 7, 8, 9 und 11. Die Weisthümer versammeln Texte aus dem 15. bis 19. Jh. (hauptsächlich aus dem 15. und 16. Jh.). Vgl. Ebd., Nö. Weisthümer IV., S. XIf.
[658] Gustav WINTER, Nö. Weisthümer, S. 63 und 310.

Selbsten an ihren viech und gruntstucken keinen schaden oder gefahr leiden.“[659]

„alle weeg, so wohl zwischen den Weingärten ackern alß lantweeg und Straßen, welche in einen ieden dorf und deme angehörigen grünt ligen, sollen zwischen st Michaeli und Georgen tag durch die ganze gemain (...) ist gebeßert und gemacht werden, “[660]

Die Dorfgemeinde und die Bauern hatten also für die **lokale Verkehrsinfrastruktur** zu sorgen. Wer nicht bei der Instandsetzung mithalf, wurde mit Sanktionen wie dem Zerschlagen seines Hausofens bedroht. Den Dorfrichtern wurde die Obhut über die Säuberung und Reparaturen in der Gemeinde anvertraut. Zusätzlich zu derlei lokaler „Infrastrukturarbeit“ mussten die Bauern die feudale **Handrobot** in Form von Saat- und Erntearbeiten für die Herrschaft erfüllen und bei Bedarf auch die so genannte **Zugrobot** leisten. Darunter verstand man **Transportleistungen** mit zwei Zugtieren, die für die mittelalterliche Agrargesellschaft unabdingbar waren.
Auf lokaler Ebene kam den Bauern beim Anspannen und Überstellen von Gütern die Rolle eines kostenlosen „Chauffeur- und Fahrunternehmens“ zu. Bei der **langen Zugrobot** mussten sie mit zwei Zugtieren über mehrere Tage Fuhrleistungen für ihren Herrn erbringen.[661] Dass es unterwegs zu brenzligen Situationen kommen konnte, bei denen sich Fuhrwerke im Weg standen, zeigen die Verkehrsartikel des Sachsen- und Schwabenspiegels (siehe 3.2.3).
König Albrecht II. bewilligte Ritter Scheck vom Walde 1438 unter der Verpflichtung, den **Weg an der Donau** zu erhalten, die Einhebung eines Donauzolles bei Aggstein in der Wachau. Im selben Jahr prangerte er auf Bitten der Kremser Bürger an, dass keine Maut auf *der prucken, die vber den Campp get, die man nent die lang prucken* eingehoben werden möge.[662]
Friedrich III. bestätigte dem Scheck vom Walde und seinen Erben die **Aggsteiner Donaumaut**, von der Geistliche ausgenommen waren, für ewige Zeiten. Scheck vom Walde war übrigens Teil der Regierungsvertretung, als Friedrich III. zur **Königskrönung** nach Aachen reiste.[663]

---

[659] Ebd. 28, S. 69.
[660] Ebd. 100, S. 341. *darzue ein ieder erscheinen und helfen sol, (...) damit kain clag destwegen mag fürkomen. item, auch alle prunen und bäch sollen geseübert und geraumbt werden*. Neben der lokalen Infrastruktur beschäf-tigen sich einige Weistümer mit der Beherbergung von Gästen oder dem Durchzug von Reisenden und Vaga-bunden. Eine Themenübersicht bietet Gustav WINTER im letzten Band. Nö. Weistümer IV, S. 445ff.
[661] Vgl.: http://de.wikipedia.org/wiki/Frondienst (05.05.2017).
[662] Günter HÖDL, RI XII. Nr. 360. „(...) *von Weinfudern, Dreilingen und halben Fudern je zwei Wr. Pfennige; für je ein Faß zu zehn Eimern einen Wr. Pfennig; von jedem Getreideschiff 32 Wr. Pfennige und von jeder Zille mit Getreide 12 Wr. Pfennige; und gebietet allen Kauf- und Schiffleuten durch das Gebiet des Georg zu fahren und sich diesem Zoll nicht zu widersetzen*.“ Vgl. Adrian RAUCH, Rerum Austriacarum sriptores 3, S. 365.
[663] Joseph CHMEL, Regesta Frederici III., Nr. 217 und 2088. Friedrich III. verpfändete u.a. auch den Wienern die Einkünfte aus der hiesigen Brückenmaut.

3.2.3 Mobilität im Sachsen- und im Schwabenspiegel

„Die Straße des Königs soll so breit sein, daß ein Wagen dem anderen Platz machen kann. Der leere Wagen soll dem beladenen und der weniger beladene dem schwerer beladenen ausweichen. (...) Der Fuhrwagen, der zuerst auf die Brücke kommt, der soll sie zuerst überqueren, er sei leer oder beladen. Wer zuerst zur Mühle kommt, der mahlt zuerst."[664]

Das „**first come, first serve**" Prinzip an der Mühle wurde sprichwörtlich und geht auf eine der bedeutendsten mittelalterlichen Rechtsquellen zurück: den *Spegel der Sassen.* Als Verfasser gilt Eike von Repgow, der mit dem **Sachsenspiegel** eine umfassende Rechtssammlung vorgelegt und eines der ältesten Prosawerke in deutscher Sprache verfasst hat.[665] Die Artikel des Sachsenspiegels entstanden zwischen 1220 und 1235 und versammeln sächsisches Recht, Land- und Lehnrechte sowie Sonderinteressen von einzelnen Gruppen.[666]
Mittelalterliches Recht war zunächst mündlich tradiertes **Gewohnheitsrecht**, das erst nach und nach verschriftlicht wurde. So finden sich in der *Lex Alamannorum* einzelne Bestimmungen, die **Mobilitätsaspekte** aufgreifen. Gesetze drohten mit Strafen, wenn jemand: einen Herzogsboten tötet (s*i quis missum ducis infra provinciam occiderit*), auf der Straße tötet (*in platea aut in campo occiderit*) oder den Weg versperrt (s*i quis alii viam contraverit*).[667]

Auch andere frühmittelalterliche *leges* bieten knappe Passagen mit vereinzelten **Raum-** und **Verkehrsbezügen**, die für das hochmittelalterliche Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichten.[668] Das Bevölkerungswachstum und der aufblühende Handel erforderten neue Bestimmungen, die in Rechtsordnungen wie den Sachsenspiegel und später den Schwabenspiegel einflossen.
Nach seiner Niederschrift breitete sich der Sachsenspiegel rasch aus: Einerseits wanderten seine Inhalte wie jene des Magdeburger Rechts entlang der **Handelsstraßen** nach Osteuropa, andererseits inspirierte der Sachsenspiegel Stadtrechte und den um 1275 abgefassten Schwabenspiegel.[669] Diese Impulse machen das 13. Jh. auch in Bezug auf die **Mobilität** und das **Verkehrswesen** zu einer „großen Periode der europäischen Rechtsaufzeichnung."[670]

---

[664] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR II, Art. 59. Heidelberger Bilderhandschrift: Cod. Pal. Germ. 164, fol. 9v: „*Des kuniges strase sal sin also breit, das ein wagen deme andern gerumen muge (...).*"
[665] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 357ff. (Nachwort) und S. 16f. (Vorrede). REPGOW gibt die Beweggründe für seine Niederschrift so an: „*Dit recht hebbe ek selve nicht irdacht, / it hebbet van aldere an unsik gebracht / Unse guden vorvaren. / mach ek ok, ek wel bewaren, / Dat min scat under der erde / mit me nicht verwerde. / Van Goddes halven diu gnade min / scal alle der werlde gemene sin."* Sein Schatz soll also für alle zugänglich sein.
[666] Rolf LIEBERWIRTH, Sachsenspiegel, In: Lex. MA VII, Sp. 1240ff.
[667] Lex Alamannorum, MGH LL 3/I, S. 140ff. Kap. 30, 45 und 67.
[668] Vgl. MGH LL 3-5. Die Lex Baiuvariorum unterscheidet *via publica* und *via equale* MGH LL 3/II, S. 310.
[669] Rolf LIEBERWIRTH, Sachsenspiegel, In: Lex. MA VII. Sp. 1242. Ernst von EICHLER/Heiner LÜCK (Hrsg.), Sachsenspiegel und Magdeburger Recht.
[670] Hermann KRAUSE, Aufzeichnung des Rechts, In: HRG (Handbuch zur Dt. Rechtsgeschichte) 1, Sp. 256.

Eike von Repgow eröffnete die Vorrede zum Sachsenspiegel mit einer **Mobilitäts-Metapher**: *Ich zimmere, so man seget, bi wege*. Er baue also „an einer Straße". Dieser Vergleich sollte das Beschreiten eines neuen **Rechtsraumes** verdeutlichen, denn *ich have bereitet nutze stege, dar manich bi beginnet gan*.[671] Repgow erklärte, warum andere seine **Wege** gerne gehen werden und warum sein **Gefolge** groß sein wird. *So is mir doch de warheit kunt / unde wirt min volge groz zu lest*.[672] Die erste Vorrede endet auch mit einer Metapher: *Maneger wenet ein meister sin / binnen sineme krenge, / De kume bleve ein meisterlin, life he mit mir de lenge.*[673]

Der **Sachsenspiegel** ist wie viele mittelalterlichen Rechtscodices religiös konnotiert:[674] Das Vorwort stellt klar: Gott hat die Erde und die Menschen erschaffen, der Papst ist Gottes Vertreter auf Erden, und gute Christen sollen die vorliegenden Gesetze einhalten. Die **Zwei Schwerter-Lehre** sieht vor, dass der Papst über das geistliche Schwert verfügt und der Kaiser vom Papst *das weltlich schwert des gerichtes* verliehen bekommt. *Das geistlich ist dem Bapst gesczt daz er damit richte zu bescheidelicher zeit auff einem planchen pfert* (Abb. 68).[675]



Abb. 68 - Zwei Schwerter-Lehre und Steigbügelhalten in der Oldenburger Handschrift.

Friedrich Barbarossa verweigerte Papst Hadrian IV. 1155 im Heerlager von Sutri zunächst den **Stratordienst**, was zu einem Eklat führte, und er half Papst Alexander III. 1177 in Venedig nur widerwillig auf dessen Pferd.[676] Der Kaiser musste erst vom alten Brauch des **Steigbügelhaltens** überzeugt werden, der sich in Repgows Sachsenspiegel wie folgt formuliert findet:

„Dem Papst ist auch bestimmt, zu gewisser Zeit auf einem weißen Pferd zu reiten, und der Kaiser soll ihm den Steigbügel halten, damit der Sattel beim Aufsitzen nicht verrutscht."[677]

---

[671] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 7. *„Ich baue, wie man so sagt, an der Straße"* bzw. *„Ich habe zwar gute Wege bereitet, die schon von vielen beschritten werden; (...)."*
[672] Ebd., S. 11. *„Weil mir die Wahrheit vertraut ist, gewann ich schließlich doch ein großes Gefolge."*
[673] Ebd., S. 13. *„Mancher glaubt in seinem Kreis ein Meister zu sein, der kaum ein Meisterlein bliebe, wenn er mit mir um die Wette zu laufen hätte."*
[674] Benyik GYÖRGY, Einflüsse der Bibel, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 5ff.
[675] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 35ff. Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 21ff. Die Zwei Schwerter-Lehre geht auf Lukas 22,38 zurück und symbolisierte den Dualismus zwischen Papsttum und Kaisertum.
[676] Ferdinand OPLL, Friedrich Barbarossa, S. 119ff. Barbarossa informierte sich über den alten Brauch, der den König zu einem Stallknecht machte und vollzog schließlich das Steigbügel halten. DERS. RI IV 2/1, Nr. 314.
[677] Clausdieter SCHOTT, Der Sachsenspiegel, S. 35.

Die farbigen **Illustrationen** des Sachsenspiegels lassen die Betrachter in eine **visuelle Verkehrswelt** eintauchen, zu der Pferde und Reiter, Briefe und Boten, Fuhrwagen und Zölle gehören. Mit etwas Phantasie kann man Hufe schlagen, Räder poltern, Wagen knarren und Pferde wiehern hören. Es stellt sich die Frage, an wen richtete sich dieses anspruchsvolle lebendige Bildwerk? Die Ähnlichkeit zu **Armenbibeln** lege nahe, dass „die Bilderhandschriften zur Unterrichtung schriftunkundiger Menschen dienen sollten" und bei Gericht zum Einsatz kam.[678] Allerdings ist die überwiegende Mehrheit der erhaltenen Handschriften bilderlos geblieben.

Die bekannten **Bilderhandschriften** des Sachsenspiegels sind im Dresdner (D), Heidelberger (H), Oldenburger (O), und Wolfenbüttler (W) Codex überliefert, während vom Schwabenspiegel nur eine Bilderausgabe aus dem 15. Jh. vorliegt (Abb. 72).[679] Welche „Mobilitätsbezüge" beinhalten beide Spiegel? Welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede zeigen sich?

Ein **zentraler Begriff** der mittelalterlichen Rechtsordnung war der **Friede**, der in vielen Landfrieden beschworen wurde (siehe 3.2.1). Im Sachsen- wie auch im Schwabenspiegel wird formelhaft der alte Friede des Landes beschworen. Dieser Friede galt zunächst für alle **unbewaffneten Gruppen** wie Kleriker, Frauen, Juden sowie Kaufleute und zwar

> *„(...) für alle Straßen des Königs zu Wasser oder zu Land: diese alle stehen unter beständigem Frieden, der auch für alles gilt, was dort hinein kommt."*[680]

Während „von alters her" gebrachte Gesetze auf eine **mündliche Tradierung** verweisen, wird das Recht in den Spiegeln niedergeschrieben und umfassender als in den Rechtsquellen zuvor ausformuliert. Beide Codizes beinhalten Passagen, die sich auf die Mobilität beziehen und z.B. auf Zoll- und Verkehrsfragen oder auf das **Reisekönigtums** (siehe 2.2.2) eingehen:

Sobald der König *den Thron zu Aachen besteigt hat er königliche Gewalt* und ist oberster weltlicher Richter (LandR III, Art 52). Wenn der König *nach Rom zur Weihe fährt* sind die Kurfürsten zur **Heerfahrt** verpflichtet (LehnR, Art. 4/2). *Der Kaiser kann aber nicht in allen Ländern sein und deshalb nicht alle Verbrechen jederzeit richten.*[681] Deshalb verleihe er den Fürsten Fahnenlehen und ernenne Rechtsvertreter. Kam der König bei seinem **Umritt** *zum ersten Mal in das Land*, so unterstanden ihm alle Gefangenen. Überall im Reich galt:

---

[678] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 385.

[679] Neben vier teils vergoldeten Bilderhandschriften haben sich rund 435 Handschriften sowie weitere Fragmente des Sachsenspiegels erhalten. Christa BERTELSMEIER-KIERST, Kommunikation und Herrschaft. S.11ff. Zur Erforschung der *codices picturati* Vgl. Ruth SCHMIDT-WIEGAND, Bilderhandschrift des Sachsenspiegels. Zu den Illustrationen des Schwabenspiegels siehe: Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 370ff.

[680] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR II, Art. 66/1. Ein ähnlicher Wortlaut findet sich im Schwabenspiegel. Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR II, Art. 248. Pfaffen, Mädchen, Witwen, Waisen, Kaufleute und Juden *die auf den Straßen des Königs, auf dem Wasser und auf dem Lande fahren* sollen einen guten Frieden genießen.

[681] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR III, Art. 52/1f.

„in welchen Ort der König innerhalb des Reiches kommt, da sind für ihn Zoll und Münze frei, und in welches Land er kommt, da ist das Gericht für ihn frei, (...).“[682]

Der König durfte also über alle Klagen richten. Ferner hält der Sachsenspiegel fest, *wo der König rechten Hoftag halten soll* und wie **Hoftage** und Heerfahrten anzukündigen waren. Ruft der König zu **Heerfahrt** oder Reichsdienst auf, so lässt er dies *den Fürsten mit Brief und Siegel sechs Wochen* im Vorhinein ankündigen. Die Fürsten sollten *den König in deutschen Landen, wo immer es sei, aufsuchen. Unterlassen sie es, so müssen sie dafür Strafgeld bezahlen.*[683]

Der Hof und das **Hofgericht** wanderten mit dem König durchs Land, die Fürsten taten es ihm gleich. Die Spiegel enthalten Spezifika für einzelne Reichsteile: Der Sachsenspiegel nennt u.a. sächsische Pfalzstädte und Regelungen, *wenn der König in sächsisches Gebiet kommt.* Im Schwabenspiegel werden die sächsischen Städte als **Aufenthaltsorte** übernommen und um Bistümer und süddeutsche Reichsstädte ergänzt: Der König *sol in allen steten da bistum inne seind seinen hofe gebieten. (...) er sol auch seinen hoff gebieten ze franckfurt und zu nürenberg und zu ulme und in anderen steten die des reiches.*[684] Außerdem wird festgehalten, in welchen Städten der König **Hof halten** möge; in fünf sächsischen Städten, in den Bistumsorten, in Ulm, Frankfurt, Nürnberg und in anderen Städten des Reichs (Art. 38f.). Die Hoftage sollten wie im Sachsenspiegel mindestens sechs Wochen vorher mit **Brief** und Siegel durch **Boten** angekündigt werden; Fürsten, die dreimal einen Hoftag verpassten, drohte die Acht (Art. 40).

Wie der Sachsenspiegel setzte der Schwabenspiegel auseinander, *wie der König seine Heerfahrt* gebieten soll. Aus **(nieder)österreichischer Sicht** ist interessant, dass *alle, die oberhalb von Osterland vom Reich belehnt sind,* in Böhmen, Polen oder dem Wendland dienen sollten (LehenR, Art.8). Während im Sachsenspiegel alle östlich der Saale dort Dienst zu leisten hatten (LehenR 4/1), wurde im Schwabenspiegel Österreich zum **Orientierungsmarker** für Einsätze in den östlichen Reichsteilen gemacht. Jeder Gefolgsmann muss während der Heerfahrt für sechs Wochen Unterkunft und Kost aus eigener Tasche bestreiten; vor und nach der Heerfahrt ist er vom Gericht entschuldigt. Fährt der König zur Weihe nach **Rom**, so ist dies fristgerecht zu verkünden; die Kurfürsten sind verpflichtet mitzufahren oder sich freizukaufen.[685]

Egal welcher **Herkunft der König** war, ob Sachse, Franke, Bayer oder Schwabe, sobald er den Thron bestieg, galt „fränkisches Recht“ (LandR III, Art. 54/4). Die einzelnen Landes- und Stammesrechte innerhalb des Reiches boten Diskussionsbedarf, weshalb der Sachsenspiegel fest-

[682] Ebd., LandR III Art. 60. Der Schwabenspiegel übernimmt diesen Artikel.
[683] Ebd., LandR III, Art. 64. Erscheinen sie dreimal nicht können schärfere Sanktionen folgen.
[684] Egal welches Stammesrecht der König bei *seiner Geburt besitzt,* sobald er zum König gewählt ist gelte *fränkisches Recht.* Dem böhmischen König spricht der Sachsenspiegel das aktive Königswahlrecht ab: der *König von Böhmen, hat kein Wahlrecht, weil er kein Deutscher ist.* LandR III, Art. 57/2.
[685] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LehenR I, Art. 8.

hält, dass *jeder eingewanderte Mann* in Sachsen nur nach sächsischem Recht erben dürfe und nicht nach seinem **Herkunftsrecht** (LandR I, Art. 30). Im Schwabenspiegel heißt es:

> *„Vom Urteil fremder Länder und ihrer Sitten: Verwirft der Schwabe das Urteil des Sachsen und der Sachse das Urteil des Schwaben, sollen sie vor den König ziehen; und so verfahre ein jeglicher Landsmann mit dem anderen.“*[686]

Starb ein Mann, musste seine Frau dem Erben die **Heeresausrüstung** aushändigen: das Schwert des Mannes, das beste *Ross oder Pferd gesattelt*, seinen besten Harnisch und *ein Heerpfühl*, also **Feldbett** bzw. Ausrüstung.[687] Männer durften ihre *bewegliche Habe* nur veräußern und Erben umgehen, wenn sie bewaffnet und ohne fremde Hilfe auf ihr Pferd steigen konnten.[688]
Generell spielten **Pferde** für die Menschen im Mittelalter eine herausragende Rolle (siehe 3.1.2). Die Bildhandschriften des Sachsenspiegels zeigen mehrfach Pferde, und die Tiere begegnen über dreißig Mal im Text. Im 1. Artikel ist von einem *planchen pfert* (Schimmel) die Rede, auf das der Papst aufsitze, während der Kaiser den **Steigbügel** halte. Art. 10 behandelt die Aussteuer, bei der ein Vater *seinem Sohn Kleider* (...) *Streitroß, Pferde und Harnisch* gab, ein Sujet, das auch in der Versnovelle über den **Straßenräuber** „Meier Helmbrecht“ begegnet (siehe 4.2).[689]



Abb. 69 - Beschlagen der Hufe (W) und ein Reiter, der für sein Pferd Korn am Wegrand schneidet (H).

Pferde brauchten **Futter**: *Jeder reisende Mann, der auf einem Feld Korn fressen lässt,* musste für den Schaden aufkommen, erlaubt war hingegen das Schneiden von Futter am **Wegrand**:

> *„Wenn einem Reisenden das Pferd zum Erliegen kommt, dann darf er, soweit er mit einem Fuß auf dem Weg stehend reichen kann, Korn schneiden und ihm* (dem Pferd, Anm.) *zu fressen geben. Er darf aber das Korn nicht mit sich wegführen.“*[690]

---

[686] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR I, Art 117a.
[687] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR, Art. 22. Der Heerpfühl bestand aus *einem Bett und einem Kopfkissen, einem Leinentuch und einem Tischlaken, zwei Waschschüsseln und einem Handtuch.*
[688] Ebd. LandR, Art. 52. *Alle bewegliche Habe veräußert der Mann ohne Zustimmung der Erben, solange er gegürtet mit einem Schwert und mit einem Schild auf ein Pferd steigen kann, und zwar von einem Stein oder Stock eine Daumenelle hoch, und ohne die Hilfeleistung eines Mannes, außer daß man ihm das Pferd und den Steigbügel halte.*
[689] Ricarda BAUSCHKE, Wernher der Gärtner, In: Lex. MA IX, Sp 10. Vgl. Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht.
[690] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR II, Art. 39/2 und Art 68. Ähnlich lautet die Regelung im

Richteten Pferde oder sonstiges Vieh **Schäden** an, sollte derjenige aufkommen, der sie in Obhut hatte (Knecht, Hirte). *„Ist dieser aber flüchtig und werden die Pferde oder Ochsen des Mannes vor dem Wagen"* auf frischer Tat ertappt, so haftete der Besitzer der **angespannten Zugtiere** und des Wagens.[691] Pferde unterscheidet der Sachsenspiegel nach ihrem Einsatzgebiet und nach ihrem Wert. Schäferhund und Pferd waren drei Schillinge wert, ein **Zugochse** und **Feldfohlen** acht, *„andere Feldpferde, die zu voller Arbeit taugen"* zwölf und das *Reitpferd, auf dem der Mann seinem Herrn dienen soll,* schlug mit einem Pfund zu Buche.[692] *„Ritterpferd, Roß, Zelter und Klepper"* sollten hingegen **individuell bewertet** werden: *„Deshalb soll man sie und alle Fahrhabe zurückgeben oder bezahlen nach der Schätzung desjenigen, der sie verlor."*[693]

Ein interessantes Detail versteckt sich in einem Artikel über Unfreie und Wenden (Slawen), in dem vom *Fersenpfennig* gesprochen wird. Dieses **Fersengeld** war ein Betrag, den ein Mann seiner Frau zahlen musste, wenn er sie verließ, also wegzog und ihr die Ferse zeigte.[694]
In Ottokars Österreichischer Reimchronik (siehe 4.2.5) wird Fersengeld zweimal als Synonym in einem **Fluchtkontext** erwähnt. Einmal sind es die Ungarn, die über die March fliehen - *die Unger gâben versengelt, / an die Marche über velt / in was ze fliehen gâch* - das andere Mal sind es *die Valben* die *gâben versengelt / fluhtic über velt*, bevor bei Horn und Eggenburg *an dem nâch jagen* fünfhundert von ihnen erschlagen wurden.[695] Spätestens seit der Zeit um 1300 war die **Redewendung** „Fersengeld geben" geläufig und tradierte sich bis in die Gegenwart. Ihr Ursprung ist älter und könnte vom **Strafgeld** herrühren, das die von einer Schlacht flüchtenden Kämpfer nach dem alemannischen Volksrecht zu entrichten hatten.[696]
Weitere **Passagen** des Sachsenspiegels erläutern: wie *Zugewanderte* behandelt werden sollten, die behaupten, frei zu sein (LandR III, Art. 32/1); dass Landsassen Menschen seien, die *kommen und gehen wie Fremde und kein Grundeigen im Lande haben* (LandR III, Art. 45/6); wer *eine fahrende Frau* oder seine Geliebte vergewaltige, war mit dem Tod zu bestrafen (LandR III, Art. 46/1); Hunde durften erschlagen werden, wenn sie **Vieh auf der Straße** oder am Feld bissen oder **Reisende** anfielen (LandR III, Art. 47/4); und wer nicht zum Gerichtstag kam hatte *echte Hinderungsgründe* nachzuweisen, wie einen *Aufenthalt außer Landes im Dienste Gottes* oder *im*

Schwabenspiegel: *„Ein Mann darf seinem müden Pferd Futter im Wert von ungefähr einem Pfennig schneiden, wenn er meint, daß es erliegen werde. (...). Er darf sein Pferd auch mit den Vorderbeinen in das Ösch treten lassen und es fressen lassen, bis es wieder zu Kräften kommt; und er soll kein Futter von dannen führen."* Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 140, LandR II, Art. 202.
[691] Ebd. LandR II, Art. 40. sowie Art. 47. hier: Flurschäden und brünstigen Pferden, die sich nicht einfangen lassen.
[692] Ein Pfund wog ca. 500 Gramm, wobei es je nach Region unterschiedlich bewertet wurde. Das Pfund wurde auch als Stückmaß und im Wr. Raum sogar als Flächenmaß verwendet. https://de.wikipedia.org/wiki/Pfund. (31.03.2017)
[693] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 198f. LandR III, Art. 51/1f.
[694] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 221 und S. 394. LandR III, Art. 73/3.
[695] Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1+2, V. 7414ff. und 84751ff.
[696] Lutz RÖHRICH, Redensarten, S. 435f.

Dienste des Reichs (LandR II, Art. 6/3ff.). Die Teilnahme an einem Kreuzzug oder an einer Heerfahrt legitimierte also die Abwesenheit. Ein **zentraler** „**Verkehrsparagraf**“ ist Art. 59 im LandR II, der als Grundlage der „mittelalterlichen Verkehrsordnung“ diente:

> *„Die Straße des Königs soll so breit sein, daß ein Wagen dem anderen Platz machen kann. Der leere Wagen soll dem beladenen, der wenig beladene dem schwer beladenen ausweichen. Der Berittene soll einem Fuhrwagen und der Fußgänger einem Berittenen weichen. Befinden sie sich allerdings auf einem schmalen Weg oder auf einer Brücke oder verfolgt man einen Berittenen oder einen Fußgänger, dann soll das Fuhrwerk anhalten, damit diese vorbeikommen. Der Fuhrwagen, der zuerst auf die Brücke rollt, der soll sie zuerst überqueren - er sei leer oder beladen. Wer zuerst zur Mühle kommt, der soll zuerst mahlen.“*[697]



Abb. 70 - Der linke Wagen ist mit Holz beladen und hat Vorfahrt vor dem leeren Wagen rechts (H).

In Abb. 70 schwingt der **Wagenlenker** eines Holztransports die Peitsche und lenkt sein Handpferd; er genießt mit dem beladenen Wagen Vorrang. Der Lenker rechts hält sein leeres Gespann zurück und gewährt **Vorfahrt**. Beide Gefährte zeigen zweiachsige Leiterwagen „mit Speichenrädern, Langbaum, Holzrungen und Wagscheiten“ (bzw. Waagprügeln). [698]

Dieser Verkehrspassus fußte auf gelebten Usancen alten „**Wegerechts**“ und legte die Breite einer **Königsstraße** auf zwei Wagenbreiten fest, wobei die Wagen je nach Region unterschiedliche Spurbreiten hatten. Die durchschnittliche Spurbreite der Wagen lag bei rund 110 cm, wobei es Abweichungen im Spektrum von 80 bis 160 cm gab (siehe 3.1).[699]

Klarer formuliert sind hier die **Vorrangregeln**, die stärkere und beladene Verkehrsteilnehmer begünstigen und nur im Falle einer Verfolgungsjagd oder bei Brücken außer Kraft gesetzt waren. Auf engen **Brücken** hatte der Erstkommende Vorfahrt, ebenso bei der Mühle: *Wer zuerst zur*

[697] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR II, Art. 59/3+4. Das Bild in Abb. 70. ist aus der Heidelberger Bilderhandschrift, Cod. Pal. germ. 164, fol. 9v. Siehe die Digitalisierung dieser Handschrift unter: http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg164/0016/ (31.03.2017).
[698] Wolfenbüttler Sachsenspiegel fol. 39v samt Kommentar: www.sachsenspiegel-online.de (31.03.2017).
[699] Dementsprechend wären die Königsstraßen je nach Region mind. 3,00 m breit gewesen (wenn man Ladefläche und Puffer einreichnet und sollte gemäß der Angabe 16 Fuß (siehe unten) eher Richtung 4,80 m Idealmaß gehen.

Mühle kommt, der soll auch zuerst mahlen fand Eingang in den allgemeinen Wortschatz und wurde zur Redewendung „wer zuerst kommt, mahlt zuerst." In diesem Satz spiegelt sich die **Bedeutung der Mühlen** für die mittelalterliche Feudalgesellschaft wider. Müller, Schmiede und Salzsieder zählten zu den ältesten handwerklich-gewerblichen Spezialisten des Mittelalters; alle drei Berufe standen eng mit **Verkehrswegen** in Verbindung. Die **Mühlwege** mussten von den Bauern benutzt und häufig auch von ihnen instand gehalten werden. Mühlen und Märkte waren Orte der **Kommunikation**, wo man sich begegnete und Neuigkeiten austauschte.
Während die Mühlen von lokaler Bedeutung waren und lokale Zufahrtswege benötigten, verband die Schmiede und Salzsieder der Transport von Rohstoffen auf den **Fernhandelswegen**. Vom Abbau und Handel mit Metall und Salz künden viele Flur- und Ortsnamen in Österreich wie etwa Salzach, Salzburg, Salzstraße, Erzberg, Kupfertal oder Eisenstadt (siehe 4.1.1).



Abb. 71 - „Fahrerflucht" nach einem Unfall sowie ein „Strafmandat" für eine Verkehrsübertretung.

Selbst das Vergehen der „**Fahrerflucht**" war den Illustratoren vertraut. In Abb. 71 ergreift ein Knecht die Flucht, nachdem der von ihm beaufsichtigte Wagen samt Zugpferden einen Mann überrollt und getötet hat.[700] Demgegenüber ist das Vergehen im rechten Bild harmlos: Ein **Fuhrmann** schlug mit seinem Wagen einen unerlaubten Weg über ein bestelltes Feld ein und muss dem Zollwächter 4 Pfennig **Wegezoll** zahlen, je einen Pfennig pro Rad.[701] Hingegen blieb, wer *über unbearbeitetes Land fährt* ohne Buße, solange das Land nicht eingezäunt war.[702]
Einer der eindrücklichsten „Mobilitätsartikel" des Sachsenspiegels ist Art. 47 im LandR II, der Zoll, Geleit und falsche Wege beleuchtet und „**Steuerhinterziehung**" unter Strafe stellt:

> *„Wer Brücken- oder Wasserzoll hinterzieht, der muß ihn vierfach bezahlen. Wer Marktzoll hinterzieht, der soll dreißig Schillinge bezahlen. Dies ist der Brückenzoll: vier Fußgänger bezahlen einen Pfennig, ein Reiter einen halben und ein beladenes Fuhrwerk vier Pfennige, um hin und zurück zu fahren. Dies gibt man als Wasserzoll, als Brückenzoll die Hälfte."*[703]

[700] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, LandR Art. 40/4. Bild 100, folio 35 v.
[701] Ebd., LandR II, Art. 27/4. Bild 95, folio 33r.
[702] Ebd., LandR II, Art. 47/5.
[703] Ebd., LandR II, Art 27/1.

Wer Zoll hinterzog, musste also Strafe zahlen. Darüber hinaus sind einfache **Zolltarife** festgehalten: eine **Überfahrt** kostete doppelt soviel wie der **Brückenzoll**, volle Fuhrwerke zahlten für eine Überfuhr hin und zurück vier Pfennige, leere Fuhrwerke zwei Pfennige (siehe unten), Reiter einen halben Pfenning (*Helbling*) und Fußgänger einen viertel Pfennig.

> *„Priester und Ritter sowie ihr Gesinde sollen zollfrei sein. Zollfrei sein soll auch jeder andere Mann - er fahre, er reite oder gehe zu Fuß, wenn er kein Schiff und keine Brücke braucht. Von Rechts wegen sei auch jeder von dem Geleitgeld befreit, der seinen Besitz oder sein Leben wagen will. Derjenige, dem Geleitgeld bezahlt wird, der soll ihn in seinem Geleitsgebiet auch vor Schaden bewahren oder er soll ihm den Schaden ersetzen.“*[704]

Der Brückenzoll betrug die Hälfte davon - wie es im Falle von „one way“ Querungen aussah bleibt unklar. Priester und Ritter samt Gesinde durften **zollfrei** passieren. Als zollfrei galt auch das Durchfurten, also das Queren eines Flusses ohne Zuhilfenahme einer Brücke oder eines Schiffs (siehe 3.1.1). Das **Geleit** war im Gegensatz zum Zoll nicht verpflichtend, wer die „Geleit-Versicherung“ aber in Anspruch nahm, sollte geschützt werden oder wenigstens sein Geld bei Schädigung zurück erhalten. Der **Ladezustand** des Fuhrwerks wurde unterschiedlich besteuert und das Einschlagen eines falschen Weges mit einem „**Strafmandat**“ geahndet, wobei bei Fuhrwerken eben pro Rad ein Pfennig und bei Reitern ein Helbling fällig war.

> *„Ein leeres Fuhrwerk gibt gegenüber einem beladenen den halben Zoll, der halbbeladene Wagen die Hälfte. / Wer einen falschen Weg über bestelltes Feld einschlägt, soll für jedes Rad einen Pfennig bezahlen, der berittene Mann (bezahlt) einen halben (Pfennig), wenn Saat auf dem Feld steht, dann sollen sie den Schaden bezahlen;“*[705]

Entstand durch die **unlautere Wegwahl** obendrein ein Schaden, so war dieser zu begleichen. Der Schwabenspiegel übernahm diese Zoll-, Geleit- und Wegbestimmungen großteils. Als Ergänzung findet sich im Schwabenspiegel der Passus, dass vorbeiziehende **Kaufmänner** und **Reisende**, die keinen Zöllner antreffen, drei Stunden nach dem Zöllner rufen sollten, bevor sie weiterziehen durften.[706] Ein zentraler Artikel des Schwabenspiegels lautet „**Von Zöllen**“; er beruft sich auf den seligen und heiligen Kaiser Karl, der da gesprochen habe:

---

[704] Ebd., LandR II, Art 27/2. Während der Schwabenspiegel nur waffenfreie Passanten zollfrei stellt sind im Sachsenspiegel auch „Ritter sowie ihr Gesinde“ befreit.
[705] Ebd. LandR II, Art. 27/3 und 27/4.
[706] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR II, Art. 193-195. *Wie man zu Recht Zoll geben soll: Wer Brücken- oder Wasserzoll wissentlich hinterzieht, soll ihn vierfach zahlen, wenn jemand da ist, der ihn einfordert.* Ruft er nach dem Zöllner und dieser erscheint nicht, *so fahre er in Gottes Namen*. Man gebe symbolisch quasi Gott den Zoll und ziehe seines Weges.

„Es soll niemand einen Zoll nehmen als den, der mit Recht von alters Herkommen ist und den meine Vorfahren und mein Vater, der König Pippin aufgerichtet haben. Von diesen Zöllen wollen wir, daß sie feststehen; wir wollen aber keine neuen aufrichten. Und wenn jemand neue Zölle aufgerichtet hat, schaffen wir sie ab. Fährt jemand über Land und kann ohne Brücke fahren, soll ihm niemand einen Zoll abverlangen." (...)

„Wir verbieten allen, die in unserem Reich sind, ohne unsere Erlaubnis Zoll zu nehmen. Wer es gleichwohl tut, hat nicht unsere Huld. Wir erklären, daß alle Zölle und Münzen im Römischen Reich dem Römischen König gehören; und wer sie haben will, er sei Geistlicher oder Laie, muß sie vom Römischen König und vom Römischen Reich empfangen. Und wer das nicht tut, frevelt am Reich."[707]

Die Berufung auf alte **Königsrechte** half freilich nur bedingt gegen den realen Wildwuchs an Zöllen, der teilweise in regelrechte Zollkriege mündete (siehe 3.2.1). Dennoch kommt hier der Anspruch „**Kaiserrecht**" zu sein zum Ausdruck, schließlich wird der „Schwabenspiegel" in mehreren Handschriften als *künic Karls reht* oder *kayserlich Rehtsbuch* bezeichnet.
Der Verfasser des in **Süddeutschland** verschriftlichten Spiegels ist nicht bekannt, wurde aber lange dem Kreis der Franziskaner in Augsburg zugerechnet. Neuere Stimmen sehen eher Regensburg als Entstehungsort an, unbestritten ist, dass es Verbindungen zu Berthold von Regensburg und David von Augsburg gab.[708] Der Text dürfte vor 1275 als Reaktion auf die **Rechtsunsicherheit** während des Interregnums verfasst worden sein; der Name „Schwabenspiegel" kam erst im 17. Jh. in Abgrenzung zum Sachsenspiegel auf.[709]
Inhaltlich griff der **Schwabenspiegel** den Sachsenspiegel auf und reicherte ihn um süddeutsche Stammesrechte *(Lex Alamannorum, Lex Baiuvariorum)*, Kapitulare, Landfrieden, Reichsgesetze sowie kanonisches und römisches Recht an.[710] Heiner Lück sieht hinter der Abfassung des Sachsenspiegels, neben der allgemeinen Tendenz zur Verschriftlichung, eine „Reaktion auf die unübersichtliche Rechtsvielfalt in Mitteldeutschland", während in Süddeutschland die „**Stabilisierung der Rechtssituation** nach der Wahl Rudolfs von Habsburg (1273-1291) zum römisch-deutschen König" und das Ende des Interregnums eine Rolle spielte.[711]

---

[707] Ebd. LandR III, Art. 364. Ein Zusatz besagt: *Man soll keinen Markt näher als drei Meilen zum anderen legen.*
[708] Christa BERTELSMEIER-KIERST, Kommunikation und Herrschaft. S. 125ff. Ähnlich äußerte sich zuletzt auch Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, In: Historisches Lexikon Bayerns, http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Schwabenspiegel (31.03.2017).
[709] Ebd. Heiner LÜCK, Sachsenspiegel und Schwabenspiegel, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 61. Weitere Namen sind der *Künige Buch*, *kayserlich Rechtsbuch'* oder *Summarie von kunglichen und keyserlichen landt und lehen rechten.* Vgl. http://www.opera-platonis.de/Landrecht/landrecht.html (31.03.2017).
[710] Zu weiteren Parallelen und Unterschieden der Spiegel siehe Heiner LÜCK, Sachsenspiegel und Schwabenspiegel, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung , S. 57-71. Hier S. 67.
[711] DERS. S. 61. Vgl. Winfried TRUSEN, Schwabenspiegel, In: HRG IV, Sp. 1548.

Der Sachsenspiegel trat seine **Expansion** gemeinsam mit dem Magdeburger Recht von Sachsen aus über Deutschland bis nach Osteuropa an (Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Ukraine, Baltikum),[712] während der Schwabenspiegel von Augsburg aus Schwaben und die Schweiz eroberte, bevor er seinen Weg in den **Donauraum**, nach Österreich und darüber hinaus nahm. Bald galt der Schwabenspiegel in Süd- und Westdeutschland, in Schlesien, im Deutschordensland, im Alpenraum, in Böhmen, Mähren, Ungarn und Siebenbürgen, am Niederrhein sowie in den **Kerngebieten** den Sachsenspiegels in Nord- und Mitteldeutschland.[713]

Die **Verbreitung** des Schwabenspiegels stand jener des Sachsenspiegels nicht nach: Rund 300 Handschriften und Fragmente belegen seine Bedeutung; tschechische und französische Übersetzungen zeigen zudem seine Wirkung über den **deutschen Sprachraum** hinaus an.[714] Die rasche Verbreitung förderte eine Vielfalt von Fassungen, sodass „die heute erhaltenen Handschriften ausreichten, um jede größere Stadt seines Verbreitungsgebietes mit einem Codex auszustatten."[715] Besonders stark strahlte der Spiegel auf das Rechtsleben im süddeutschen und österreichischen Raum aus, wo er in etliche **Stadt**- und **Landrechte** einfloss.[716]

Da sich ein eigenständiges österreichisches Landrecht nie voll ausgebildet hat (siehe 3.2.2), griffen die Habsburger schließlich auf das bewährte Königsrecht zurück:

> *„So gesehen ist es nicht weiter verwunderlich, daß der Schwabenspiegel d a s österreichische Rechtsbuch geworden ist. Das geht allein aus der Tatsache der zahlreichen, in Wien und Niederösterreich erhalten gebliebenen Schwabenspiegelabschriften hervor."*[717]

Ein gutes Dutzend dieser Handschriften lagert in **Wien**, aber was gibt der Schwabenspiegel sonst über „**Reise** und **Mobilität**" preis bzw. welche Ergänzungen und Neuerungen finden sich in ihm? Im Landrecht befassen sich mehrere Artikel mit den häufig in Quellen wiederkehrenden Themen Straßenraub und **Schutz von Reisenden**.[718] Der Schwabenspiegel stellt einzelne Gruppen wie Pfaffen, Pilger und Kaufleute unter besonderen Schutz und hält fest:

---

[712] DERS. S. 68. Vgl. Clausdieter SCHOTT, Der Sachsenspiegel, S. 376f.

[713] DERS. S. 68f. Laszlo BLAZOVICH, Wirkung des Schwabenspiegels, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 13. In Ungarn trafen sich die Einflusssphären: „nördlich der Linie von Wien-Pressburg-Buda-Kaschau sind der Sachsenspiegel und das Magdeburger Recht nachweisbar, südlich davon der Schwabenspiegel." Heiner LÜCK, Rezeption, In: DERS./Ernst von EICHLER (Hrsg.), Sachsenspiegel und Magdeburger Recht, S. 21ff.

[714] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 6ff. Clausdieter SCHOTT, Der Sachsenspiegel, S. 376f.

[715] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 6. Gerhard EIS schätzt den früheren Bestand des Schwabenspiegels auf „etwa 57.000 Exemplare". Vgl. Gerhard EIS, Vom Werden altdeutscher Dichtung, S. 15.

[716] Winfried TRUSEN, Schwabenspiegel: In: HRG 4, Sp. 1548. Karin NEHLSEN-VON STRYK, Schwabenspiegel, In: Lex. MA VII, Sp. 1604. Im Schwabenspiegel werden u.a. römisches und kanonisches Recht, Volksrechte, Kapitularien, Reichsgesetzte und biblische Inhalte miteinander vermengt.

[717] Max WELTIN, Das österreichische Landrecht, In: Das Land und sein Recht, S. 128.

[718] Heinz HOLZHAUER, Beobachtungen, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 32. Schon Ludwig II. erließ Kapitularien zur Unterdrückung des Straßenraubs an Pilgern, Händlern und Reisenden. Zur Rezeption des Straßenraubs in mittelalterlichen Rechtsquellen: Rudolf HIS, Strafrecht des deutschen Mittelalters I, S. 210.

„Man begeht an niemanden den rechten Straßenraub, außer an drei Arten von Leuten: an Pfaffen, und an Pilgern und an Kaufleuten; an Pfaffen, wenn sie wie Pfaffen reisen, wenn sie also beschoren sind wie Pfaffen und geistliche Gewänder tragen, und wenn sie ohne Rüstung und ohne Waffen fahren. Man begeht auch am Gesinde der Pfaffen, das bei ihnen auf der Straße reitet oder mit ihnen auf der Straße geht, den rechten Straßenraub, sowie an Pilgern, die von ihrem Leutpriester Stab und Tasche genommen haben oder die das vierzigtägige Faste einhalten, und an Kaufleuten, die mit ihrem Kaufschatz von Land zu Land und von Zunge zu Zunge und von einem Königreich in das andere fahren; (...). Und ist der Straßenraub fünf Schilling wert, so soll man den Straßenräuber henken, und zwar nicht am gewöhnlichen Galgen; man soll einen Galgen an der Landstraße errichten."[719]

Wer auf der Straße fünf Schilling oder mehr raubte, der sollte gut sichtbar direkt an der Landstraße auf einem eigens errichteten Galgen baumeln.[720] Der spezielle Schutz für **Pfaffen**, **Pilger** und **Kaufleute** weist diese Gruppen als „**unbewaffnete Vielreiser**" aus, die besonders gefährdet waren. Wer sich an ihnen verging, musste mit drakonischen Strafen rechnen und ab einem Schaden von fünf Schilling baumelten die Straßenräuber am Galgen neben der Landstraße. Entkamen sie, fielen sie in Acht und Bann und wurden ehr- und rechtlos.
Der **öffentliche Raum** war schon in der Antike ein beliebter Richtplatz, wie die Kreuzigungen an römischen Ausfallsstraßen zeigen. Im Mittelalter entstanden Pranger auf den Plätzen der Gerichtsorte, wo man öffentlich anprangerte. Die Gerichts- und Galgenberge (siehe 4.1) waren **Richtstätten**, die meist weithin sichtbar waren und wie die spätmittelalterliche Richtstätte „Spinnerin am Kreuz" an der heutigen Triesterstraße die Vorbeiziehende abschrecken sollte.[721] Artikel 233 im LandR II ist mit *Notwehr beim Straßenraub* überschrieben. Hervorzuheben ist, dass die Notwehr beim **Straßenraub** privilegierter ausgelegt wird als die *rechte Notwehr*.

„Will mich ein Mann auf der Straße berauben, und ich wehre mich und schlage ihn zu Tode, büße ich weder seinem Verwandten noch dem Richter etwas."[722]

Es war also legitim, sich auf den Straßen gegen **Räuber** zur Wehr zu setzen. Andere Passagen des Schwabenspiegels befassen sich mit **Migration**, Stammesrechten und **Abwesenheiten**: Fuhr

[719] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR I, Art. 42 und 43. Zur Waffenlosigkeit: Heinz HOLZHAUER, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 32.
[720] Straßen ließen sowohl Repräsentation als auch Abschreckung zu, man denke an Umzüge, Gräberstraßen oder an die Kreuzigungen entlang der Straßen. Vgl. APPIAN, Bürgerkriege I, Kap. 200.
[721] Wer mit der Waage betrog, dem sollte man Haut und Haare *an der straß* abschlagen.
[722] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR II, Art. 233-35 Nach der Notwehr beim Straßenraub folgen zwei Paragrafen über Landräuber und *Raub, der kein rechter Straßenraub ist.* Vgl. Heinz HOLZHAUER, Beobachtungen, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 30ff.

ein Pfleger außer Landes, so sollte er einen neuen Vormund ernennen, *bis er wieder kommt.*[723] Aufgrund unterschiedlicher **regionaler Rechtsauslegungen** (fremde Länder, fremde Sitten) verfolgte der „Schwabenspiegel" folgenden Lösungsansatz: V*erwirft der Schwabe das Urteil des Sachsen und der Sachse das Urteil des Schwaben*, dann *sollen sie vor den König ziehen*.[724] Der König galt also als Zentralinstanz und war eine Art „oberster Gerichtshof", der den **Landfrieden** garantieren sollte, und zwar auf allen Straßen „zu Wasser und zu Lande".

Zu **Strandrecht** und **Grundruhr** befand der Sachsenspiegel kurz: *wem die Habe eines anderen, die bewegliche Habe heißt, im Wasser zufließt, der soll sie jenem zurückgeben*, dem sie gehört und dafür einen Unkostenbeitrag, sprich **Finderlohn** erhalten (siehe 3.2.1).[725] Diese Bestimmung unterstreicht den Auslegungswandel von Grundruhr und Strandrecht. In älteren Rechtssprüchen galt, dass **angeschwemmte Güter** dem Finder gehörten, weshalb Schiffe mutwillig versenkt und allerlei Schindluder getrieben wurde, um sich fremden Besitz anzueignen.

Im Schwabenspiegel klären zwei Artikel, wie mit **gefundenen Gütern** *auf der Straße* zu verfahren ist. *Findet ein Mann Gut auf der freien Straße unter der Erde,* dann gehöre das Gut dem Reich und der Finder erhalten ein Viertel davon. *Findet ein Mann Gut auf der Straße über der Erde,* so solle er es zum nächsten **Pfarrer** oder **Richter** bringen und den Ort und die Straße des Fundes nennen. Tauchte kein Besitzer auf, war das Gut nach drei Jahren zu gleichen Teilen an das Reich und an ein Gotteshaus aufzuteilen und der Besitzer bzw. Besitznachfolger konnte nach freiem Ermessen den Finder belohnen.[726] Ähnlich verhielt es sich mit den **Wasserstraßen**; beide Spiegel sehen **fließende Gewässer** für alle als zur Befahrung nutzbar an:

> *„Jedes Gewässer, das wie ein Strom fließt, ist allgemein zugänglich. Es darf darauf gefahren und darin gefischt werden. Auch darf der Fischer das Erdreich so weit benutzen, wie er einmal aus dem Schiff auf das rechte Ufer ausschreiten kann.*"[727]

> *„Auf Fließgewässer dürfen alle fahren und fischen. Die Fischer sollen das Wasser nur so weit nutzen, wie weit sie es mit dem Netz vom Schiff aus auf einer Seite erreichen.*"[728]

Die allgemeine **Stromfreiheit** in Form der freien Schifffahrt war freilich durch Zölle belastet (siehe 3.2.1). Einen Überblick über „das Königsrecht an schiffbaren Flüssen" gibt Reinhard Schneider, der das **Strom-Regal** als „eines der dauerhaftesten Königsrechte" ansieht.[729]

---

[723] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR I, Art. 65.
[724] Ebd., LandR I, Art. 117.
[725] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 121, LandR II, Art. 29.
[726] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 205f. LandR III, Art. 346 und 347.
[727] Clausdieter SCHOTT, Sachsenspiegel, S. 120. LandR II, Art. 28/4.
[728] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, S. 132. LandR II, Art. 197b.
[729] Reinhard SCHNEIDER, Königsrecht an schiffbaren Flüssen, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.),

Der Sachsenspiegel ließ zur deutschen **Königswahl** die Bischöfe von Trier, Mainz und Köln sowie die weltlichen Fürsten vom Rhein, von Sachsen und Brandenburg zu und schloss den böhmischen König explizit aus (LandR III, Art. 57). Dieses **Pattpotenzial** von sechs gleichberechtigten Stimmen hat das Interregnum begünstigt und wurde im Schwabenspiegel durch eine wesentliche Neuerung ergänzt: die **Siebenzahl** der Kurfürsten samt Mehrheitsprinzip. Peter Landau sieht darin „zum ersten Mal ein rational klar geordnetes Königswahlrecht" realisiert, das kanonischem Recht folgt und zur wichtigsten Rechtsquelle für die Goldene Bulle im Jahr 1356 werden sollte.[730] Darüber hinaus wurde **Frankfurt** als fixer Wahlort festgelegt.

Die hiernach folgenden Paragrafen des Schwabenspiegels im 2. Teil des Landrechts sind jene mit den meisten **Mobilitätsbezügen.** Sie setzen sich mit königlichen Rechten, der Organisation von Hoftagen, Aspekten der Heerfahrt und praktischen **Verkehrsfragen** auseinander:
Art. 133 besagt: *In welche Stadt, die im Reich liegt, der König kommt, da hat er für die Zeit, die er darin ist, die Münze, den Zoll und das Gericht.* Art. 168 definiert, was **fahrendes Gut** ist: Gold, Edelsteine, Silber, Vieh, Rösser *und alles, was man treiben und tragen kann*. Art. 181 klärt, *wie man auf der Straße Gruben graben soll*. Brunnen und Gruben sollten gesichert und abgedeckt werden, damit sich niemand verletze. **Keller** und **Gruben** sollte man nicht näher

> *„als sieben Schuhe an die Straße setzen. Ist die Straße aber so eng, soll er sie nicht an die Straße setzen. Eine jegliche Straße für Wägen soll sechzehn Schuhe breit sein, damit ein Wagen dem anderen ausweichen kann. Ein jeglicher Mann soll vor seiner Tür und vor seinem Gut den Weg sieben Schuhe breit machen; den übrigen Teil soll die Gemeinde"*[731]

errichten. Ein Schuh, häufig auch Fuß genannt, maß je nach Region rund 30 cm.[732] Straßen für Wagen, also **übergeordnete Straßen** oder Königsstraßen, wie sie in Art. 221 heißen, sollten sechzehn Schuhe breit sein. Dies entspricht in etwa **4,80 m**, während die lokal-untergeordneten Straßen und Wege sieben Fuß also ca. **2,10 m** breit sein sollten. Die privaten Wege vor der eigenen Haustür und auf dem eigenen Grund unterstanden privater Pflege, während die übrigen Lokalwege der Gemeindeverwaltung oblagen. Die **lokale Infrastruktur** und deren Anlage und Wartung regelten im Spätmittelalter zunehmend die regionalen Weistümer (siehe 3.2.2).

Straßen- und Verkehrswesen, S. 199f.

[730] Peter LANDAU, Königswahl, In: Elemer BALOGH, Schwabenspiegel-Forschung, S. 55. Vgl. Karl August ECKHARDT (Hrsg.), Schwabenspiegel, LandR II, Art. 129 *daz sol man tun ze franchenfurte.* Art. 130 bwz. 133 *dar umbe ist der fursten ungerade gesetzet, ob dri an einen gevallen, und vier an den anderen, daz di dri den vrien volgen suln, und also sol ie div minner volge der merren volgen. Daz ist an aller kur reht.*

[731] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR II, Art. 181.

[732] http://de.wikipedia.org/wiki/Schuh_(Längenmaß) In Wien maß der Schuh bzw. Fuß rund 31,6 cm, dementsprechend wäre die Breite ca. 5,05m gewesen (31.03.2017).

Auch Jagd- und Forstunfälle, bei denen **Passanten** Schaden nahmen, werden erläutert, wobei *Wege, wo allezeit Leute gehen* von *Wegen, auf denen gewöhnlich keine Menschen gehen* unterschieden werden. Jagen und schießen durfte man abseits **frequentierter Wege**, *denn wo die Leute gehen oder reiten, da soll niemand jagen.* Fällte jemand einen Baum an einer Straße und tötete einen anderen, so wurde ihm das Haupt abgeschlagen. Bei **Holzarbeiten** abseits viel begangener Wege reichte hingegen ein Warnruf. Weitere Artikel klären, *wenn Leute einen Wagen umwerfen* oder wenn jemand das **Pferd** eines anderen mutwillig verletzte, dann hatte er zu büßen als habe er den **Reiter** selbst verletzt.[733] Einmal mehr schimmert Anlassgesetzgebung durch, die in Wäldern und auf Straßen Handlungen zu bannen suchte. Ein **zentraler** „**Verkehrspassus**" des Schwabenspiegels ist Art. 221, der sich stark an den Sachsenspiegel anlehnt:

> *„Die Straße des Königs soll sechzehn Schuhe breit sein; das ist also gesprochen: Die Landstraße soll so breit sein, daß ein Wagen dem anderen Platz machen kann; der leere oder unbeladene Wagen soll dem beladenen, und der leichtere Wagen soll dem schweren weichen. Wer besser ausweichen kann, soll auch ausweichen, egal wie beladen er ist. Der Reiter weiche dem Wagen, er sei beladen oder leer, der Fußgänger dem Reiter. Befinden sie sich aber auf einem engen Weg oder auf einer Brücke und man jagt einen reitenden Mann oder einen gehenden, so soll der Wagen stehen bleiben, bis sie durchkommen. Welcher Wagen zuerst an die Brücke kommt, der soll auch zuerst darüber fahren, sei er beladen oder leer. Wer eher zur Mühle kommt, soll auch eher mahlen."*[734]

Während im Sachsenspiegel *die Straße des Königs so breit sein soll, daß ein Wagen dem anderen Platz machen kann*, gibt der Schwabenspiegel die Straßenbreite mit **sechzehn Schuhen** an. **Königsstraßen** wären demnach ca. 4,80 m breit gewesen und hätten in Wien aufgrund der Schwankungsbreite der Maßeinheit über **5,00 m** für „Wagenstraßen" entsprochen.[735] Bereits im römischen Zwölftafelgesetz wird die Straßenbreite auf 8 Fuß für gerade Strecken und 16 Fuß in Kurven festgelegt; das Fehlen schwenkbarer Vorderachsen brachte bei den Römern einen **Manövriernachteil** in den Kurven, den es zu kompensieren galt (siehe 1.2.1).[736]
Wie der Schuh (Fuß) waren die **Spurbreiten** der Wagen je nach Region unterschiedlich und betrugen ca. 110 cm. Letztlich blieb ein Auslegungsspielraum bzgl. der Straßenbreite bestehen,

[733] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR II, Art. 182ff.
[734] Ebd., LandR II, Art. 221.
[735] http://de.wikipedia.org/wiki/Schuh_(Längenmaß). (31.03.2017). In Sachsen maß der Fuß 283,19 mm, in Augsburg 296,17 mm, in Wien 316,08 mm - also auch hier gab es eine Schwankungsbreite.
[736] Dieter FLACH, Zwölftafelgesetzt, Tabula VII/6. *„Viae latitudo ex lege XII tabularum in porrectum octo pedes habet, in anfractum, id est ubi flexum est sedecim."* Zum Vergleich: in Deutschland und Österreich sind moderne Landstraßen 6,50 m und Bundesstraßen 7,50 m breit.

wenngleich das **römische Zwölftafelgesetz** und die Rechtsspiegel ähnliche Normen mit verschiedenen Intentionen postulierten: Die römische Unterscheidung betraf gerade Strecken bzw. Kurven, während die mittelalterlichen Quellen übergeordnete (Königs)Straßen, gemein(d)e bzw. für alle nutzbare Wege sowie private und individuelle Wege unterscheiden.
Gegenüber dem Sachsenspiegel ergänzte der Schwabenspiegel *wer besser ausweichen kann, soll ausweichen, egal wie beladen er ist*. Diese Regelung machte insofern Sinn, als sie neben der Beladung die jeweilige **Verkehrssituation** berücksichtigte, in welcher auch ein beladener Wagen eine günstige **Ausweichoption** vorfinden konnte. In der Praxis mag dieser Zusatz hitzige Diskussionen ausgelöst haben, wie sie bis heute im Straßenverkehr vorkommen. Bis auf diese zwei Spezifikationen, die 16 Fuß breite Fahrbahn und die günstigere Ausweichoption, sind die zentralen „Verkehrsartikel" der beiden Spiegel fast wortident.

Altes Wegerecht wurde mittels Vorrangregeln, *first come - first serve* Prinzip samt Ausnahmebestimmungen zur Grundlage für den spätmittelalterlichen Straßenverkehr. Die **Rangordnung** ist klar: Wagen - Reiter - Fußgänger. Dies entspricht dem Verhältnis von Autofahrer - Radfahrer - Fußgänger unserer Zeit, zumindest was die faktische „**Verkehrsstärke**" betrifft.
„Verfolgungen" scheinen nichts ungewöhnliches gewesen zu sein. Die Bestimmung *so soll der Wagen stehen bleiben, bis sie durchkommen* erinnert an moderne Einsatzfahrzeuge in Eile, die alle **Verkehrsteilnehmer** möglichst ungehindert passieren lassen sollten. Auf den Paragrafen über die Breite der Königsstraße und den Vorrang folgen zwei Paragrafen, die sich mit der **Leihe von Pferden** befassen, wobei die Handhabe und Aufsicht ebenso wie die Strecke und der explizit vereinbarte Ort der Pferdenutzung betont wird:

> *„Geschieht dem Pferd etwas bis zu diesem Ort, so büßt er ihm deswegen nichts, wenn er es mit rechter Geschwindigkeit reitet und ihm sein Futter gibt. Reitet er weiter als"*

bis zum vereinbarten Ort, so haftet er für alles außer den „gemeinen **Tod des Tieres**".[737] Der Reiter sollte auf das Pferd besser aufpassen als auf sein eigenes, es nicht schinden und nicht über den vereinbarten Ort hinaus (ent)führen. Der **Stellenwert** des Pferdes zeigt sich auch in einer Bestimmung, die eine mutwillige Verletzung mit der des Reiters selbst gleichsetzt.[738]

---

[737] Harald Rainer DERSCHKA, Schwabenspiegel, LandR II, Art. 222+223. In Art. 222 wird das Pferd umsonst verliehen, wie es innerhalb der Dorfgemeinde üblich war. Art. 223 ist mit einer Lohnzahlung verbunden und lässt an Pferdestationen und kommerzielle Pferde-Leihe denken: *„Ein Mann verleiht einem anderen Mann für Lohn ein Pferd bis zu einem bestimmten Ort (...) und nicht weiter. Was mit dem Pferd bis zu diesem Ort geschieht, muß er bezahlen, ausgenommen es stirbt den gemeinen Tod. Wird es gestohlen oder geraubt, bevor er an diesen Ort kommt, so bezahle er es nicht, wenn er es so gehütet hat, wie er sollte. Wir sprechen, daß der Mann fremdes Gut besser hüten sollte als sein eigenes Gut."* Art. 205 klärt zusätzlich, wie mit einem *schädlichen Pferd* das andere beißt oder Schaden anrichtet zu verfahren ist. Der Besitz soll *die Leute weichen heißen und von den Leuten wegreiten.*
[738] Ebd., LandR III, Art. 326.

Ferner stand im Schwabenspiegel einmal mehr der **Straßenraub** im Blickfeld, wobei *Notwehr beim Straßenraub* ungesühnt blieb (LandR II, Art 233.) und sich Landräuber samt Komplizen schuldig machten, sobald sie Beute an sich nahmen und wegführten (LandR II, Art. 234). Diebe sollte man hängen, Räuber sollte man köpfen, Straßenräuber sofort an der Straße richten.

Abschließend lässt sich sagen, dass Eike von Repgows Sachsenspiegel im **deutschen Nordosten** entstanden ist und gewissermaßen das finale sächsische Stammesrecht überliefert, während man das *kvnic karls reht* im **süddeutschen Raum** als umfassendes Reichsrecht niederschrieb. Der Name „Schwabenspiegel" ist dabei eine spätere Konstruktion und eigentlich irreführend. Beide Rechtsquellen beinhalten wertvolle Hinweise zur **mittelalterlichen Mobilität** und generierten verschriftlichte Auslegungen, die über ihre Zeit hinaus von Relevanz bleiben sollten.
Mit dem **Mainzer Reichslandfrieden** von 1225 und seiner lateinisch-deutschen Fassung (siehe 3.2.1) und Repgows Sachsenspiegel (1220/35) entstanden wichtige **Wegweiser** und Identitätsstifter für die Niederschrift von Rechtstexten in deutscher Sprache.[739] Als der „Schwabenspiegel" um 1275 folgte, hatte sich die **Volkssprache Deutsch** bereits in vielen Quellen durchgesetzt. So auch im unvollendet gebliebenem österreichischen Landrecht von 1298, das man zugunsten des „Schwabenspiegel" im habsburgischen Österreich aufgab. Einige Regeln beider **Rechtsspiegel** behielten „auf deutschem Rechtsgebiet bis zum Inkrafttreten des BGB" im Jahr 1900 ihre Relevanz.[740] Damit möchte ich aus dem „Perpetuum mobile" der Rechtsquellen aussteigen und ins Kapitel „Reisegeschwindigkeiten" übersetzen (siehe 3.3).



Abb. 72 – Hoffahrt des Königs in der Brüsseler Bilderhandschrift des „Schwabenspiegels".

[739] Christa BERTELSMEIER-KIERST, Kommunikation und Herrschaft, S. 21ff.
[740] Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung, S. 3.

3.3 REISEGESCHWINDIGKEITEN

„Unter günstigen Bedingungen mochten Reisende an einem Tag (nicht durchschnittlich über lange Zeit) folgende Strecken schaffen: Rüstige Erwachsene 40 km, Reiter 60 km; auf einem Boot flußabwärts bis zu 150 km, flußaufwärts (getreidelt) höchstens 25 km.“[741]

Bis zum 19. Jh. bleiben die **Bedingungen des Verkehrs** und die Geschwindigkeit der Fortbewegung relativ unverändert. Erst danach setzt eine technologische Entwicklung ein, die den Verkehr nachhaltig veränderte und zu einer erheblich höheren Geschwindigkeit führte.
Die **Reisegeschwindigkeit** hing stets von den äußeren Umständen und der Art der Fortbewegung ab. Schon in der Antike galten rund 25 km als *iter iustum*, als zumutbarer **Tagesmarsch** - dieser Wert kann als mittlere Tagesleistung der fränkisch-deutschen Herrscher bei Reisen angenommen werden, konnte sich bei größerem Gefolge, Fußvolk und trägem Tross dementsprechend absenken.[742] Bei einem *iter magnum*, einem großen Tagesmarsch oder **Eilmarsch** waren 40 km und mehr möglich, wenn es einerseits die Landschaft und das Wetter zuließen und andererseits die **Reisegruppe** nicht von „Bremsern“ beeinträchtigt wurde. **Adelige Reisende** hatten Reit- und Packpferde, waren also mit einem Pferdeensemble unterwegs, und für die „Einschätzung der Reisegeschwindigkeit“ muss man stets einrechnen, dass einige zu Fuß gingen.[743]

Generell wuchs mit abnehmender **Bevölkerungsdichte** die Mühsal der Reise, während die Sicherheit sank und das Risiko von Zwischenfällen stieg. Je weniger Menschen in einer Region wohnen, desto schlechter ist in der Regel die **Infrastruktur**. Letztlich zeigt sich, dass „die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer Reise von Paris nach Moskau fast kontinuierlich abnahm“.[744] Bei einer Reise auf dem **Landweg** hat sich daran bis heute wenig geändert.
Bemerkenswert ist die These von Arnulf Grübler, wonach Mobilität und Verkehr transhistorisch-anthropologischen Konstanten unterliegen. Er schätzt, dass sich der tägliche **Zeitaufwand**, den der Mensch im Durchschnitt für seine **Fortbewegung** aufbringt, seit der Urzeit nahezu konstant geblieben ist. Dieser betrage in allen Kulturen etwa eine bis eineinhalb Stunden pro Tag.[745] Die überwundenen Distanzen sind seit dem 18. Jh. freilich rasant gestiegen; mit der Motorisierung schraubte sich das mögliche **Streckenpensum** im 19. und 20. Jh. weiter hinauf.[746]

---

[741] Norbert OHLER, Reisen, In: Lex. MA VII, Sp. 674. Vgl. DERS. Reisen im Mittelalter, S. 236. Vom Ebro an die Elbe benötigte ein Bote Karls des Großen mindestens einen Monat
[742] Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen, S. 48. Rudolf MAURER, *Ad Padun ... in palatio*, In: NÖLA 13 (2008), S. 351f.
[743] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken S. 119.
[744] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 109.
[745] Arnulf GRÜBLER, Rise and Fall of Infrastructure, S. 2.
[746] Christoph Maria MERKI, Verkehrsgeschichte und Mobilität, S. 8ff.

Aus der Alten Welt ist das Persische **Botenwesen** hervorzuheben, das Herodot staunen ließ:

> *„Es gibt nichts auf Erden, was geschwinder wäre, sein Ziel zu erreichen, als diese Boten, so geschickt haben die Perser ihren Botendienst eingerichtet.“*[747]

Die persischen **Kurier-Stafetten** stützten sich auf eine gut ausgebaute Königsstraße, Herbergen und **Perdewechsel**: „Da sind überall königliche Rastplätze mit den schönsten Herbergen, und die ganze Straße läuft durch bewohntes und sicheres Land.“[748] Danach zählt Herodot die Abschnitte samt Stationen und Entfernungen auf: „Dies sind also zusammen hundertelf **Stationen**, auf denen man auf der Reise von Sardis bis nach Susa Herberge macht.“ Für den 2.500 km langen Weg zum Großkönig benötigte man drei Monate.[749] Eine ähnliche Dichte erreichte das im ausgehenden Mittelalter aufkommende **Postwesen** erst im Laufe der Neuzeit (siehe 3.4)

Beim **Kreuzzug** Friedrichs I. Barbarossas legte das Heer 1189 unter Einbeziehung aller Pausen nur 7,7 km pro Tag zurück - zieht man die 14 Wochen des Winterlagers ab, steigt das Tagespensum auf gut 10 km pro Tag an (siehe 2.2.3). Diese Zahlen unterstreichen, wie schwierig die Wege, aber auch die **Logistik**, das Wetter und die Überfälle die **Landroute** ins Heilige Land machten. Beim dritten Kreuzzug benötigte Richard Löwenherz von England bis Jerusalem für etwa 5.000 km abzüglich der eingelegten Pausen ein halbes Jahr; inkl. Rückweg überwand der englische König die vierfache Strecke der gesamten persischen Königsstraße.

Alexander der Große folgte dieser Königsstraße, als er auf seinem Zug in acht Jahren 25.000 km zurücklegte. Der **Alexanderzug** ist in vielerlei Hinsicht bemerkenswert - gerade wenn man sich die Kraftanstrengung und Logistik von Alexanders Heer samt Tross vor Augen führt. Diese Expedition wurde im Mittelalter stark rezipiert und bot Stoff für unzählige **Alexanderromane**. Von Island bis Java sind über 80 Versionen des Alexanderromans in zwanzig Sprachen überliefert - aus dem deutschsprachigen Kanon sei an die Texte von Lamprecht (12. Jh.), Rudolf von Ems (13. Jh.) Seifrit (14. Jh.) oder Johann Hartlieb (15. Jh.) erinnert.[750]

Im Vergleich zum Persischen **Straßennetz** war das Griechenlands durch die Zersplitterung in Stadtstaaten dürftig; lediglich Prozessions- und einige Fernstraßen waren besser ausgebaut.[751] Dennoch übernahmen die Römer einiges Wissen um den **Straßenbau** von den Griechen, ihre

---

[747] HERODOT, Achtes Buch, Kapitel 98. *(...) so viele Tagereisen der ganze Weg beträgt, ebensoviele Rosse und Reiter sind bestellt, je ein Roß und ein Reiter auf jede Tagesstrecke; weder Schnee noch Regen, noch Hitze und Dunkelheit hält sie ab, sondern jeder Bote legt seine vorgeschriebene Wegstrecke in schnellstem Lauf zurück. Der erste Reiter überbringt die Botschaft dem zweiten, der zweite dem dritten, und so wird sie immer von einem zum anderen weitergereicht, ähnlich wie bei den Hellenen das Fackeltragen am Fest des Hephaistos. Angareion nennen die Perser diese Pferdepost.*

[748] HERODOT, Fünftes Buch, Kapitel 52.

[749] Ebd., Kap. 53f.

[750] Herwig BUNTZ, Alexanderdichtung, In: Lex MA I, Sp. 362. Siegfried LAUFFER, Alexander der Große, S. 226f. Zum Alexanderzug vgl. ARRIAN, Anabasis.

[751] Hans-Christian SCHNEIDER, Altstrassenforschung, S. 8f.

Hauptlehrmeister dürften jedoch die Etrusker gewesen sein.[752] Schneider hält das große Straßensystem in China „am ehesten vergleichbar mit dem Straßensystem der Römer", zumindest was die **Trassenführung** sowie Straßenbreite und Kunstbauten wie Brücken betraf. Die chinesischen Straßen waren nicht gepflastert, und so halten sich die archäologischen Befunde über diese Wege in Grenzen. Der berühmte antike **Botenlauf** über 42 km von Marathon nach Athen dürfte in der überlieferten Form nicht stattgefunden haben und wird von Eckert süffisant karikiert:

> *„Der antike Marathon-Läufer ist ein rundum tragischer Held: Er hieß nicht nur nicht Pheidippides, er ist nicht nur nicht von Marathon nach Athen gelaufen, er ist dort nicht nur nicht tot zusammengebrochen, es hat ihn nicht einmal gegeben."*[753]

Mit guten Pferden und in einer kleinen Gruppe waren **Tagesritte** von 70-75 km möglich; je nach Verfügbarkeit und Qualität von Pferdestationen. Von asiatischen Reitervölkern weiß man, dass sie für **Höchstgeschwindigkeiten** das Leben der Tiere auf das Spiel setzten und es mitunter ein „Reiten im Pferdetod" gab.[754] Bela Torma hat die Anmarschgeschwindigkeit der Bayern von der Enns bis zum Schlachtfeld bei Pressburg im Jahr 907 berechnet: das Heer habe 270 km in 16-18 Tage zurückgelegt und einen **Tagesdurchschnitt** von 16 km erreicht.[755] Eine Analyse byzantinischer, fränkischer, awarischer und ungarischer Truppen erbrachte folgende **Streckenwerte**:

* byzantinische und fränkische Truppen mit Fußvolk 14-40 km/Tag
  (je nach Strecke, Zusammensetzung und Umständen)
* leichte Reiterei der Steppenvölker 40-70 km/Tag
* leichte Aufklärungsreiterei 50-80 km/Tag
* bei Feindberührung oft nur 4-6 km/Tag[756]

Die **Marschgliederung** der römischen Armee sah Vorhut und Aufklärer (Reiterei), Soldaten plus Streiftrupps zum Schutz vor Angriffen, dahinter den Tross samt Maultierkolonnen und eine bewaffnete Nachhut vor. Im Mittelalter erfolgte die **Instandsetzung** der Wege meist bei Kriegszügen; Karl der Große oder Friedrich I. ließen die Wegarbeiter von Reitertrupps bewachen und die Wege reinigen und teils verbreitern, um schneller voran zu kommen (Abb. 41). Im **unwegsamen Gelände** und in den Alpen kam man naturgemäß langsamer voran (Abb. 73).

---

[752] Ebd., S. 9ff. „Alle Wege führen nach Rom" könnte auf „verschiedene Wege führen nach Athen" zurück gehen.
[753] Dieter ECKART in der FAZ vom 24. Oktober 1987. Vgl. Hans GIESSEN, Mythos Marathon. 24. Oktober 1987
[754] Arno BORST, Alltagsleben im Mittelalter, S. 548.
[755] Bis ins Wr. Becken kamen die Truppen zügig voran, danach setzen Scharmützel ein und die Geschwindigkeit des bayerischen Vorstoßes sank auf etwa 5 km/Tag. Die Werte stimmen nach TORMA mit Marschleistungen der byzantinischen und fränkischen Reitertruppen überein; Karl der Große legte 791 beim Zug gegen die Awaren dieselbe Strecke mit etwa 15km/Tag zurück (siehe 2.1.1).
[756] Bela TORMA, Schlacht bei Pressburg, In: NÖLA 13 (2008), S. 174f.



Abb. 73 - Heinrich VII. zieht über die Alpen nach Rom. Aus dem *Codex Balduini* um 1340.

Während Schifffahrten flussabwärts Tagesstrecken von 150 km in 24 Stunden ermöglichten, war das **flussaufwärts** Treideln bei Bergfahrten überaus mühsam, Leistungen von 10-20 km pro Tagen kaum zu übertreffen.[757] Schneller als **stromabwärts** gehende **Schiffe** waren höchstens Segelschiffe bei überaus günstigen Winden, Stafettenläufer im Inkareich oder in Indien (14. Jh.) sowie Eilboten und **Pferdestafetten** (14. und 15. Jh.) in Südwesteuropa. Mongolische Stafettenreiter sollen im 13. Jh. sogar weit über 300 km pro Tag absolviert haben.[758]

Was lässt sich über die Reisegeschwindigkeit aus der Perspektive der **Itinerarforschung** sagen? Müller-Mertens hat für Otto I. den Großen bei interregionalen Itineraretappen (zwischen zwei politischen Großräumen), sowie bei Konfliktsituationen maximale **Tagesmärsche** von 31 bis 51 km errechnet; im Durchschnitt bewegte sich der Kaiser mit seinem Tross 23-24 km am Tag fort. Brühl spricht von einer konstanten Reisegeschwindigkeit von 20 bis 35 km pro Tag, die über Jh. hinweg gleich geblieben sei und bei **Extremleistungen** auf 50 bis 60 km ansteigen konnte. Hans Öhler weist auf Unterschiede bei Sommer- und Winterreisen hin und nennt wie Brühl die Größe des Gefolges und die Beschaffenheit der Straße bzw. die Infrastruktur als **Faktoren**.[759]

Nach Weigel sei eine „Fußtruppe mit leichten ochsenbespannten Karren" bestenfalls auf gut 20 km pro Tag gekommen, was einer **Normalleistung** von römischen Heeren, vorderasiatischen Truppen in der Antike und der deutschen Armee vor der Motorisierung entspräche. Im Frühmittelalter sei eine Strecke von mehr als 35 km selbst für eine reine **Reitergruppe** eine Ausnahme gewesen, sieht man von den asiatischen Reitervölkern einmal ab (siehe 2.1.1). Weigel gibt für das Frühmittelalter für Menschen mit Rückengepäck sowie für Ochsengespanne 20 km über mehrere Tage hinweg als **Durchschnittswert** an; Reitertruppen mit pferdebespannten Karren und Wagen hätten in der Karolingerzeit unter 30 km im Schnitt bewältigt.[760]

---

[757] Norbert OHLER, Reisen https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_(Mittelalter) (05.05.2017)
[758] Oliver H. HERDE, Reisegeschwindigkeit - http://ohher.de/Geschichte/Reisegeschw.htm (05.05.2017).
[759] Hans ÖHLER, Itinerar S. 26f. Eckhard MÜLLER-MERTENS, Herrschaftspraxis, S. 114ff. MÜLLER-MERTENS unterscheidet reale und durchschnittliche Geschwindigkeit; meist lässt sich nur die Zweitere berechnen.
[760] Helmut WEIGEL, Altstraßen und Ortsnamen, In: BDLG 95 (1959), S. 151f.

Im Spätmittelalter erhöhte die bessere **Infrastruktur** und leistungsstärkere Pferde die durchschnittliche Geschwindigkeit, wobei es kein Zufall sei, „dass mittelalterliche Städte häufig in **Abständen** von 20 - 30 km," also der Tagesstrecke von Transportfuhrwerken entstanden.[761] In mehreren Passagen dieser Arbeit kam die **Reisegeschwindigkeit** zur Sprache, etwa wenn Adam von Bremen den Weg von Bremen bis Nowgorod mit 21 Tagen angab (siehe 2.2.1) oder **Eilboten** nach der Gefangennahme Richard Löwenherzs von Wien bis zum Kaiser in Eger rund 100 km pro Tag zurücklegten, weil die Botschaft pressierte (siehe 2.2.4).
Im **Nibelungenlied** benötigen Etzels Boten von Gran bis zum Rhein zwölf Tage, also 80 km pro Tag für etwa 950 km. Während dieser Wert für Botenreiter realistisch erscheint, sind zwölf Tage für die Nibelungen von Worms bis an die Donau zu ambitioniert, da 40 km pro Tag einen großen Tross mit Wagen, Fußvolk und Frauen überforderte (4.2.1) Freilich ist die literarische zwölf auch eine Symbolzahl, auf die sich der „**Seifried Helbling**"-Autor beruft, wenn er spottet, dass die Landherren bei der Heerfolge für die kurze Strecke von der Schmida und der Pulkau hinab bis ans Urvar bei Nussdorf für höchstens 70-80 km zwölf Tage benötigten (4.2.4).
Als Ulrich von Liechtenstein in der **Venusfahrt** einen langen Weg zu seiner Herrin nahm, sei dieser „große Tagesritt (...) gut sechsunddreißig Meilen weit" gegangen. Nach knapp 50 km traf Ulrich „sehr müd" am Ziel ein, zwei Pferde starben dabei unterwegs.[762] Nun wirken diese 50 km nicht ungebührlich viel, und in der Literatur schwingen wie in anderen Quellen Topoi mit. Letztlich kam es darauf an, wie das Pferd konstituiert war und wie man es ritt; das **Schindreiten** war bei Steppenvölkern und bei brisanten **Eilbotendiensten** nicht unüblich. Den Traum vom schnellen und ungewöhnlichen Reisen transportiert schon der **Alexanderroman**, der Alexander in einem Korb von Greifen getragen in die Luft steigen und *an des meres grunt* vorstoßen lässt, wenngleich man bei der Briefzustellung den Römern ziemlich hinterher hinkte.[763]

Neben einer Übersicht von Reisegeschwindigkeiten und Tagesleistungen gibt Norbert Ohler auch **Extremleistungen** an. Während die römische Staatspost, der *cursus publicus* in vierundzwanzig Stunden über 300 km leisten konnte, sollen die **Kurierreiter der Mongolen** gar 375 km bewältigt haben. Andererseits führten (un)freiwillige Aufenthalte häufig zu Nullwerten und erforderten Geduld bzw. Lösungsgeschick, und auch Fälle von Versehrten, die mit Schemelchen die Straßen entlang robbten und fünf Wochen für 35 km benötigten, sind überliefert.[764]

---

[761] Peter SCHELS, Reisegeschwindigkeit, In: Kleine Enzyklopädie des deutschen Mittelalters (Online Version) - http://u01151612502.user.hosting-agency.de/malexwiki/index.php/Reisegeschwindigkeit (05.05.2017).
[762] Franz Viktor SPECHTLER, Frauendienst, Str. 1125. *daß zwei der Pferde lagen tot / auf der Straße.*
[763] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 17ff. Caesar soll „oft schneller gewesen sein, als das Gerücht seines Kommens." Ciceros Briefe benötigten von Britannien bis Rom 27 Tage, 1200 Jahre später waren es sieben Wochen.
[764] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 108. DERS., Marburger Raum, In: AKB 67 (1985), S. 27. Vgl. Alberto MINETTI, Efficiency of equine express postal systems, In: Nature 426 (2003), S. 785f. MINETTI hat

Reisegeschwindigkeiten und Tagesleistungen
(Kn = Knoten = Seemeilen/h)

Reisende	Kilometer pro Stunde	Kilometer pro Tag
Treidler, Schiffszieher	1,8	8–20
Zugochse	2,5	10–30
Fracht-, Saumpferd	3,6	30–50
Fußwanderer	3,6	20–40
Reiternomaden		50–60
Rheinschiff, talwärts	3,6	60–100
Reiter bei längerem Tourenritt	6,1	30–50
Läufer (maximal 10 Tage zu 40 km)	10–12	50–65
Pferd im Trab	12	
Pferd im Galopp	20–25	
»Durchschnittsreisende«, wenig eilig, mit Gefolge und Gepäck, z. B. Kaufleute		30–45
Eilige, rüstige Reiter		50–70
Kuriere, mit Pferdewechsel		50–80
Pferdestafetten bei den Mongolen, 13. Jh., nach Marco Polo		375
Stafettenläufer in Indien, 14. Jh., nach Battuta		300
Päpstliche Eilboten, 14. Jh., Ebene		100
Dieselben, im Gebirge		50
Eilboten in Frankreich und Spanien, 14. Jh.		150–200
Stafettenläufer im Inkareich	10	175
Berittene Spanische Post in Südamerika, 16. Jh.		45
Galeere, nur von Rudern angetrieben		
1. Stunde 4,5 Kn	8,3	
Danach 1,5–2,3 Kn	2,8–4,3	
Galeere unter Segel 6 Kn und mehr	11,1 und mehr	
Hochseegängiges Segelschiff	5	120–200
Segelschiff, von Wind, Strömung und Rudern angetrieben, 6–7 Kn	11,1–13	200
Wikingerschiff, 1893 nachgebaut, 9–11 Kn	16,7–20,4	150
Hansekogge, 4,5 bis 6,8 Kn	8,3–12,6	

Geschwindigkeitstabelle nach Nobert Ohler, Reisen im Mittelalter, S. 111.

Im Verlauf des Mittelalters verbesserte sich zwar die **Infrastruktur**, teils auch die Reisequalität, und die **Reisegeschwindigkeit** nahm vom Früh- zum Spätmittelalter im Schnitt etwas zu, große Zäsuren blieben jedoch aus. Erst im ausgehenden Mittelalter und der Neuzeit gelang es, an antike Errungenschaften wie **Relaisstationen** und Poststafetten anzuschließen und sich tempomäßig zu steigern. Professionelle **Postboten** erhöhten das Tagespensum im ausgehenden Mittelalter auf über 160 km pro Tag und erreichten Werte, wie sie in den Großreichen der Alten Welt in China, Persien oder Rom auf den Landwegen lange zuvor bewältigt wurden (siehe 3.4).[765]

Relaissysteme mehrerer Kulturkreise aus der Zeit von 540 v. Chr. bis 1861 n. Chr. untersucht.

[765] Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 109ff. Bis zur Mitte des 19. Jh. benötigte man für die Fahrt von Innsbruck nach Bregenz über den Arlberg für gerade einmal 130 km Luftlinie eine Woche. Thomas SZABO, Post, Lex. MA VII, Sp. 126. Vgl. Christina SEIDL, Post, In: historicum.net - https://www.historicum.net/purl/6pzh4/ (05.05.2017).

3.4 SPÄTMITTELALTERLICHE AUSBLICKE

„Der Hof oder Teile davon waren viel unterwegs, denn der Fürst musste sich zeigen und im ganzen Herrschaftsgebiet seines Amtes walten, (...). Umzug und Einzug blieben bis in die Neuzeit ein wesentliches Element höfischer Selbstdarstellung.“[766]

Das Reisekönigtum wird vorwiegend mit dem Hochmittelalter assoziert. Trotz Hauptstädten und **Residenzen** waren spätmittelalterliche Herrscher nach wie vor „Vielreiser“, sie zeigten Präsenz, hielten Hof- und Reichstage ab oder führten **Kriegszüge** an (siehe 2.2.2). Die zunächst übliche Königsgastung und **Versorgung** spielte für die materielle Grundlage des Königs kaum mehr eine Rolle, und auch in anderen Mobilitätsbereichen kam es zu Veränderungen.[767]
Einen guten Überblick über die „Quellen zur Geschichte des **Reisens im Spätmittelalter**“ bietet Volker Reichert in seinem gleichnamigen Buch.[768] Werner Paravicini hat „Europäische Reiseberichte des späten Mittelalters“ in einer Bibliografie zusammengestellt und Peter Moraw widmete sich dem „Unterwegssein im Spätmittelalter“.[769] Die Literaturliste ließe sich beliebig fortsetzen. In seinem Werk „**Erfahrung der Welt**. Reisen und Kulturbegegnung im Spätmittelalter“ fasste Reichert die Tendenzen des spätmittelalterlichen Reisens zusammen:

* das hochmittelalterliche **Reisekönigtum** fand im Spätmittelalter seine Fortsetzung: Residenzbildung und intensives Reisen schlossen einander nicht aus.
* die **ritterliche Fahrt** gilt als am besten dokumentierte Form des spätmittelalterlichen Reisens; Zeit und Geld öffneten die Tore für Abenteuerfahrten (*aventiuren*).
* die **Geistlichen** waren nach wie vor viel unterwegs. Papst, Bischöfe, Äbte und Legaten reisten zu Versammlungen, Visitationen und Inspektionen.
* die **Wallfahrten** ging weiter, der Boom flachte u.a. aufgrund der Bußwallfahrten ab.
* einen Aufschwung erlebten **Gesellenwanderschaften** und **Auslandsstudien**. [770]

Ergänzend möchte ich weitere Entwicklungen hinzufügen:

* neben schriftlichen **Reisequellen** nahm auch die bildliche Darstellung von Straßen zu.
* die **Infrastruktur** wurde besser und führte im 15. Jh. im österr. Donauraum zum Bau von vier festen Donaubrücken; der Wagenverkehr und die Qualität der Straßen stieg an.

[766] Karl BRUNNER, Kulturgeschichte des Mittelalters, S. 189.
[767] Adelheid KRAH, Fodrum, In: HRG I, Sp. 1608f. Carlrichard BRÜHL, Gastung, In: Lex. MA IV, Sp 1138.
[768] Vgl. Volker REICHERT, Quellen zur Geschichte des Reisens im Spätmittelalter.
[769] Vgl. Werner PARAVICINI, Europäische Reiseberichte des Mittelalters. DERS. Von der Heidenfahrt zur Kavalierstour, DERS. Fahrende Ritter. Peter MORAW (Hrsg.), Unterwegssein im Spätmittelalter.
[770] Volker REICHERT, Erfahrung der Welt, S. 12. Sigismund reiste von „Konstantinopel bis London, von Perpignan bis Breslau“. Maximilian I. weilte gerne in Innsbruck und förderte das Postwesen.

* Ein Netz von **Pferdestationen** entstand und die **Post** nahm ab 1490 ihren Lauf auf.
* Dem Bevölkerungs-, Städte-, Handels- und **Verkehrswachstum** standen Kriege, Pest, Katastrophen und die **Wüstungsphase** des ausgehenden Mittelalters gegenüber.
* die **Karthografie** orientierte sich von simplen *mappae mundi* zu Portolan- und Ptolemäus-Karten um und mündete im Seefahrerzeitalter in realere Weltkartenwerke.

Die **Karthografie** kommt in dieser Arbeit zu kurz, da das Thema „Reise und Mobilität" ohnehin sehr ausufernde Betrachtung fand und über den nö. Raum nach der Tabula Peutingeriana lange kein karthografisches Werk vorlag. Generell liegt die **Bedeutung der Karten** darin, dass sie den Raum organisierten und als „Auge der Geschichte" dienen, wie Ortelius 1570 im Vorwort zu seiner Kartensammlung *Theatrum Orbis Terrarum* fand.[771] Generell waren im Mittelalter die arabischen Gelehrten in vielen Bereichen den europäischen Kollegen überlegen, so auch in der Kartografie, wie die **Weltkarte** und die *Tabula Rogeriana* des Al-Adrisi um 1150 zeigen.
Selbst die Ebstorfer Karte und die Hereford-Karte aus dem 13. Jh. blieben weit hinterher. Beide sind vom heilsgeschichtlichen Kontext der mittelalterlichen Weltkarten geprägt, der *mappa mundi*. Im 15. Jh. gelang es Hartmann Schedel, Henricus Martellus Germanus oder Fra Mauro realistischere Weltkarten vorzulegen, bevor die Seekarten Verfeinerungen brachten.[772]

Die **Reise-Geschwindigkeit** hat sich im Spätmittelalter kaum verändert, sondern blieb von der Antike bis in die spätere Neuzeit den jeweiligen Umständen entsprechend relativ konstant (siehe 3.3). Das Reisen wurde im Spätmittelalter durch die besser werdende **Infrastruktur** und technische Entwicklungen wie gefederte, aufgehängte Wagenkasten oder Kutschen tendenziell komfortabler. Mehr **Brücken** aus Holz, zunehmend auch aus Stein und eine Forcierung des **Straßenbaus** verbesserten die Infrastruktur ebenso, wie die wachsende Anzahl von Spitälern, Herbergen, Gasthäusern und Pferdestationen ein dichter werdendes **Anlaufnetz** bot.
Über Pilgerschaft, Herbergen und Zwischenfälle in der Fremde geben Schreiben an die Pönitentiarie Auskunft. **Pilger** wurden am Weg nach Rom ausgeraubt, eingekerkert oder erpresst, andere gerieten in Konflikte mit den Wirten unterwegs.[773] Wer in Rom ankam, landete oft bei einem der deutschen **Herbergs-** und **Gastwirte**, die so zahlreich waren, dass Papst Pius II. im 15. Jh. konstatierte, „wo es keine Deutschen gebe, finde man kein Unterkommen."[774]

[771] Zitiert nach Joachim LACZNY, Friedrich III. auf Reisen,In: DERS./Jürgen SARNOVSKY (Hrsg.), Perzeption und Rezeption, S. 33. Vgl. Franz WAWRIK, Von den Anfängen, In: DERS./u.a., Österr. Karthografie, S. 11ff. Im 16. Jh. spielten die österr. Kartografen Wolfgang Lazius und Augustin Hirschvogel eine Rolle.
[772] Dieter NEUKIRCH, Das Bild der Welt, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur, S. 205ff. Siehe auch: Anna Dorothee von den BRINCKEN, Kartografie des Mittelalters sowie Brigitte ENGLISCH, Mappae mundi.
[773] Ebd. S. 156ff. RPG I, Nr. 730; II, Nr. 511; VI, Nr. 2219, 2412 und 2510; VII, Nr. 1564.
[774] Arnold ESCH, Wahre Geschichten, S. 159. Vgl. Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft. Siehe Kapitel 3.1.3.

Rund um die Peterskirche lagen große **Pilgerhospize**, in denen man um Schlafplätze buhlte; Schlägereien rund um den Vatikan waren keine Seltenheit, und die Darstellung von Opfern und Tätern klingt in den Protokollen mitunter amüsant.[775] Neben Rom treten Santiago und Jerusalem in den Schreiben an die Pönitentiarie hervor, wobei es oft um die (Ein)Lösung eines Gelübdes ging, etwa wenn ein **Schiffbrüchiger** gelobte nach Compostela zu pilgern und sich von seinem Versprechen freikaufen wollte oder um die Erlaubnis bat, ins Hl. Land zu ziehen. Wer nach den **Kreuzzügen** ins muslimische Feindesland reisen wollte, musste vorher eine Genehmigung einholen - *licentia vistandi sanctum sepulcrum* - bzw. die Fahrt legitimieren lassen.[776]
Im Krankheits- oder Todesfall waren **stellvertretende Pilgerfahrten** zulässig. Ein Priester in Schwerin hatte eine solche Fahrt testamentarisch bestimmt. Eine Person wurde für diesen Zweck mit Geld ausgestattet, der „**Ersatz-Pilger**" kam bis Venedig und verprasste das Geld, woraufhin der Vollstrecker keine weitere Person bestimmte (*si alium nuntium destinarent iterum decipi*), sondern in Rücksprache mit der Kurie das Geld für einen Kapellenbau spendete.[777]

Das Zusammenleben in den **Städten** verlief im Spätmittelalter nicht immer friedlich. Zahlreich sind die Fälle, „in denen Studenten und Bürger nachts auf den **Straßen** aus irgendeinem nichtigen Anlass aneinandergeraten" und einer tot auf dem Pflaster zurück blieb.[778] Arnold Esch fand in den Schreiben an den Bußgerichtshof der Kurie formelhaftes wie „wir wollten schon schlafen gehen", „ich bin sogar 2 bis 3 Schritte zurückgewichen" oder „er ist mir von selbst ins Messer gelaufen".[779] So ging es in vielen Universitätsstädten zu, wobei auffällt, dass Wien oft im Konnex mit **Gewalttaten** in spätmittelalterlichen Quellen begegnet (siehe unten).[780] Als Auslöser für Konflikte reichte nächtliche Musik oder Gesang auf den Straßen. Beschwerden brachten Viele mit dem Schwert vor (oder erwiderten sie), Ständchen für die Angebetete, unlauteres Lautenspiel oder fremdsprachige Lieder forderten mitunter rasch Todesopfer.[781]
Bezüglich der Auslandsstudien berichten die Quellen von **schwierigen Reisen** zur Zieluniversität, von Überfällen auf Studenten, Zügen durch heikle Gebiete, vom Gefühl der Gefährdung in der Fremde oder der Brisanz eines Studienortwechsels.[782] **Studenten** brachen aus Armut ihr Studium ab und heuerten als Söldner in der **Fremde** an, wie Christianus Schwyglin, der dem

[775] Ebd., S. 160f. RPG VIII, Nr. 3196. So kam es zwischen zwei deutschen Klerikern zum Streit über die Frage, wo die Hl. Margarete bestattet sei; einer zückte wutentbrannt eine herumstehende Gabel und streckte den anderen nieder, dieser zog angeblich in Notwehr einen Dolch und erstach seinen Kollegen mitten auf dem Petersplatz.
[776] Ebd., S. 119 und 164f.
[777] Ebd., RPG VIII, Nr. 3180. Johannes Bernardi verfügte die Ersatzpilgerreise wie das Schreiben von 1501 anzeigt.
[778] Arnold ESCH, Wahre Geschichten, S. 52.
[779] Ebd., ESCH schreibt in Fußnote 124 dazu: „Dies alles allein in RPG V", z.b. Nr. 2136.
[780] Ebd., Die häufige Nennung lässt laut ESCH nicht den Schluss zu, „daß sich in Wien die Fälle statistisch gehäuft hätten," aber immerhin berichtet Enas Silvio Piccolomini ähnliches.
[781] Ebd., S. 78f.
[782] Arnold ESCH, Wahre Geschichten aus dem Mittelalter, S. 57.

apostolischen Gerichtshof versprach, dass er Acht gebe „keinen tot zu machen“.[783] **Ethnische Komponenten** spielten eine Rolle, so studierten viele Deutsche in Italien, was nicht immer friktionsfrei blieb. Ein Friesacher Student berichtet, dass er auf dem Weg nach Florenz für einen Polen gehalten und deshalb eingekerkert wurde (*pro Polono habitus et tenutus*).[784]

Wien zog wie andere Städte jener Zeit Menschen aus nah und fern an. Im Spätmittelalter wuchs **Wien** auf 20.000 - 25.000 Einwohner an und war die fünftgrößte Stadt im Hl. Röm. Reich. Die anderen österr. Städte waren kleiner: Wr. Neustadt zählte ca. 10.000 Einwohner, Krems-Stein 5.500 und Klosterneuburg 4.000 Bewohner.[785] Wie es um die Straßen im **Wiener Umland** stand, illustriert ein Beispiel aus dem 15. Jh.: Die Straße Wien - Nußdorf - Klosterneuburg - Kritzendorf - Höflein sei „an mehreren Stellen so schmal,“ dass zwei **Pferdewagen** einander nicht ausweichen konnten und zurückschieben mussten. Dieser erhebliche Zeitverlust und der prekäre Zustand des Weges führte zu einer „Verbreiterung und teilweise **Neutrassierung** der Straße“; die Kosten teilten sich Grund- und Bergherrn sowie lokale Zehentinhaber auf.[786]

Interessant sind die bildlichen Darstellungen des öffentlichen Straßenraumes im Spätmittelalter.



Abb. 74 - Heinrich der Pflasterer und das „Schönheitsideal“ der sauberen Straße.

Eine eindrückliche Darstellung des Nürnberger Hausbuchs zeigt **Heinrich den Pflasterer** auf seinem Schemel sitzen (Abb. 74 links). Er arbeitet an einer unfertigen Straße und klopft mit dem Stiel des Hammers einen **Pflasterstein** in den Boden.[787] Solch realistische Darstellungen

[783] Ebd., S. 58. RGP V, Nr. 1157 und 1164.
[784] Ebd., S. 57f. RGP V, Nr. 2184.
[785] Richard PERGER, Der organisatorische und wirtschaftliche Rahmen, In: Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 207f. Vgl. Richard PERGER, Die Wiener Ratsbürger. Otto BRUNNER, Finanzen, S. 11f.
[786] Helmuth FEIGL, Die niederösterreichische Grundherrschaft, S. 189. Vgl. Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Österr. Akten, Nö. Fasz. 1, fol. 97f.
[787] Wilhelm TREUE (Hrsg.), Hausbuch, S. 127, Tafel 116. Vgl. Mendelsches Hausbuch I, fol. 77r.

sind selten, da die **spätmittelalterliche Straße** meist idealisiert wird, wie in der „Heimsuchung der Hl. Maria“ am Flügelalter des Wiener Schottenmeisters (Abb. 74 rechts). Gerhard Jaritz schreibt über die spätmittelalterlichen Straßenbilder: „Wir werden regelmäßig mit dem glatten und hellen ‚**Schönheitsideal**’ der Straße konfrontiert“, wobei „die Straßenverhältnisse von den Heiligen und ihrer Legende abhängig sind.“[788] Als Beispiele für **schmutzige Straßen** führt Jaritz den „Traum des Hl. Joseph“ im Landesmuseum Innsbruck an, wo Schweine und Gänse nach Futter in den Straßenlacken suchen oder die „Legende der Hl. Elisabeth von Thüringen“, die in den Kot stürzt und sich sauber streicht.[789] Freilich traten regionale und zeitliche Unterschiede in der Rezeption städtischer **Straßenbilder** auf. Während Pflasterung, Reinheit und Schönheit der Straße in Italien bereits im 13. Jh. ausgeprägt waren, erlangten derlei Betonungen nördlich der Alpen erst im 14. und 15. Jh. vermehrte Relevanz.[790]



Abb. 75 - Pacher-Altar mit brauner Straße und Steinen vs idealisierte, weiße Straße.

Michael Pacher war der sogenannten „Tiroler Tradition“ der **Straßendarstellung** verhaftet und trug seine Straßen in brauner Farbe auf; seine Oberflächen reichten von glatt bis steinig, wie der Pacher-Altar in St. Wolfgang zeigt (Abb. 75 links).[791] Dem gegenüber steht eine weiße Idealstraße von Herlin Friedrich auf einem süddeutschen Altar, die Reinheit symbolisiert (Abb. 75 rechts). Neben lokalen Traditionen und inhaltlichen Konnotationen weisen **außer-** und **innerstädtische Straßen** oft Unterschiede auf. Ein Beispiel hierführ ist die Altartafel „Enthauptung

[788] Gerhard JARITZ, Straßenbilder des Spätmittelalters, In: DERS (Hrsg.), Die Straße, S. 50f.
[789] Ebd., S. 51. Vgl. Gerhard JARITZ, Das Image der spätmittelalterlichen Stadt, S. 485, Abb. 8. Elisabeth bahnt sich ihren Weg über eine kotige Straße auf Steinen, die im Kot liegen und begegnet einer Frau, die ihr nicht ausweichen will, worauf hin sie in den Schlamm stürzt und ihr Gewand rein streicht.
[790] Gerhard JARITZ, Straßenbilder des Spätmittelalters, In: DERS (Hrsg.), Die Straße, S. 52f.
[791] Ebd., S. 53. JARITZ fiel auf, dass im Tiroler Kunstschaffen „das Muster der schönen, makellosen, weißen und glatten Straße im Bild offensichtlich nicht derartig gepflegt wurde wie im süddt. und im Donau-Raum.“

des Hl. Johannes des Täufers“ aus Nürnberg, die einen **Straßenverlauf** vom dunkleren braungrau außerhalb der Stadt hin ins klare und saubere Weiß der Stadtstraßen zeigt.[792]

Rudolf von Ems berichtet im *Gêrhart* über die *wîten strâzen grôz* in London und im Herzog Ernst wird eine weiße **Marmorstraße** beschrieben: *die strâten dar inne / beide grôz und kleine / wârn von marmelsteine,* und hätten wie Schnee geglitzert - *ir strâzen glizzen so der sné.“*[793]

Vielfältig sind die Straßenbilder in den mhd. Literaturquellen (siehe 4.2.1 bis 4.2.5), in welchen der **öffentliche Raum**, die Schaulust und das Fenstergucken mitschwingen, wie sie es auch in einem Gemälde von Franz Pforr beim Einzug Rudolfs I. in Basel 1273 tun (Abb. 76).



Abb. 76 - Rudolf I. zieht feierlich in Basel ein (Franz Pforr um 1810).

Pforrs fiktiver Einzug zeigt eine gepflasterte Stadtstraße mit ungleichförmigen Steinen. In Wien hießen die **Pflasterer** solcher Straßen „Überleger“ und sind seit 1368 in den Finanzbüchern der Stadt zu finden (siehe 3.1). Der römische Spruch *is pecuniam in via* weist ebenso wie „ein teures Pflaster“ auf die hohen Kosten für einen **nachhaltigen Straßenbau** zu allen Zeiten hin.

Was tat sich im Bereich der Infrastruktur und des Straßenbaus im ausgehenden Mittelalter und der Neuzeit? Generell verdichtete sich das **Wegenetz** ebenso wie das Angebot von Fährstationen, Pferdewechseln und festen Brücken. In den Städten griffen Wegbefestigungen um sich, wenngleich im ausgehenden Mittelalter nicht alle Gassen und Straßen innerhalb der Mauern gepflastert waren. Bei einfachen **Überlandstraßen** blieben die Maßnahmen zur Verbesserung der Wege während des gesamten Mittelalters bescheiden. Tiefe Rillen und Geleise, Staunässe, Schlammsohlen, Überwucherungen und Hangrutsche beeinträchtigten das **Vorankommen**. Im Spätmittelalter künden Weistümer von lokalen Wartungsarbeiten in den Dorfgemeinden (siehe 3.2.2) und zu den Arbeitsprozessen beim **Straßenbessern** gehörte generell:

[792] Gerhard JARITZ, Straßenbilder des Spätmittelalters, In: DERS (Hrsg.), Die Straße, S. 52.
[793] Karl BARTSCH (Hrsg.), Herzog Ernst, V. 2684ff. An einer anderen Stelle heißt es über Lastentiere: *zwêne soumaere, / geladen mit golde swaere, und ein dromedâr wol getân.* 5639ff.

„das Verfüllen mit Steinen, Grand (Schotter) oder Holz, das Planieren durch Abtragung des Mittelsteges zwischen den Geleisen, das Abstechen der Böschungen zur Verbreiterung der Wegesohle sowie das Ausschachten des Schlammes aus den Vertiefungen im Wege."[794]

Bauern und später auch Gemeinden übernahmen diese Wegearbeiten im Rahmen der **Hand-** und **Spanndienste**. Entlang wichtiger Verkehrsrouten entwickelten sich Berufsfelder wie die früh auftretenden Sindmannen, Barschalken und Hengstfütterer, später die Fuhrmänner, Mautner oder Klausner. Gerade die Bedeutung der **Klausner** für den Verkehr im Spätmittelalter sei bislang kaum gewürdigt worden, meint Denecke, denn die Klausner lebten entlang von Wegen und kümmerten sich neben der Erhaltung der Fernstraßen um das Wohl der Reisenden.[795] Das Fehlen einer genormten **Spurbreite** für Wagen erschwerte das Befahren von Geleiswegen in fremden Gegenden. Die Spurbreiten reichten im deutschsprachigen Raum von 80-100 cm bei Kohle- und Erzkarren, bis zu 182 cm bei größeren Wagen; hinzu kam, dass sich durch fehlende Normierung die Spurbreiten verselbstständigten, wie später beim Eisenbahnbau (siehe 3.1).
In der Neuzeit gab es Bestrebungen die **Normmaße** zumindest regional zu vereinheitlichen. Der lokale **Wagenbau** wird sich an der ortsüblichen Spurbreite orientiert haben. In punkto Wegbreite nimmt Denecke für Fernstraßen (außer bei Pässen) 4 bis 9 m an, die Nahversorungswege dürften 1,5 bis 3,5 m und die Feldwege 1 bis 2 m gemessen haben (siehe 3.2.2).[796]

Im Spätmittelalter wird die Walz und die Mobilität bestimmter **Handwerker** fassbar; während die **Gesellenwanderungen** mit der Entstehung von Zünften und dem Aufstieg der Städte einher gingen, hatte der Ortswechsel von Facharbeitern eine lange Tradition. Als Beispiel sei die Bartholomäuskapelle in Paderborn genannt, die 1017 *per operarios graecos* (byzantinische Handwerker) entstand oder die franz. **Einflüsse** der *capella speciosa* in Klosterneuburg, nachdem Otto von Freising eine Brücke zwischen Österreich und Frankreich schlug (siehe 2.1.4).[797]
Bei den **Fahrenden** taucht auch im Spätmittelalter die Spezies der „Weitgereisten" auf, Schubert sieht allerdings eine Einengung der Erfahrungsräume und eine Tendenz zur **Regionalisierung** der Mobilität, die sich etwa in Gaunerlisten und Polizeiverhören zeige.[798] Für Betrüger, Diebe

[794] Dietrich DENECKE, Mittelalterliche Verkehrswege, In: Herbert JANKUHN/Reinhard WENSKUS (Hrsg.), Geschichtswissenschaft und Archäologie, S. 447ff.
[795] Ebd., S. 448.
[796] Ebd., S. 451ff. Pfade und Steige waren kaum für Wagen geeignet, stiegen an und dienten vornehmlich dem Reit- und Fußverkehr. Bei Reit- und Saumtierwegen bildete sich in den Hängen meist ein V-förmiges Profil von 20-30 cm Breite aus, das direkt in die Böschung übergeht. Hellweg, Hangweg oder Hochweg stehen mit *helle* für Hang in Verbindung und waren erhöhte Sichtwege bzw. konnten sie auch zu Hohlwegen durch Erosion verwittern.
[797] Rainer S. ELKAR, Auf der Walz, In: Hermann BAUSINGER/Klaus BAYRER/Gottfried KORFF (Hrsg.), Reisekultur, S. 59.
[798] Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk, S. 374ff. Bei den Fahrenden ist im Spätmittelalter eine Entwicklung hin zur Professionalisierung und Spezialisierung erkennbar: Spielmänner konnten zu Stadtmusikanten oder Hofmusikern

und Räuber waren rasche **Ortswechsel** Teil ihres Berufsalltages. Jaritz hat den Aktionsradius des Diebes Hans Swarczenperger untersucht, der in Oö. vor allem im Raum um Wels und in Nö. beiderseits der **Donau** aktiv war. Als Schwarcenperger 1462 in Spitz an der Donau ertappt und verurteilt wurde, gestand er knapp 50 Fälle, wobei sich zeigte, dass er allein „zur Verwertung seiner Beute" zu einem ständigen Ortswechsel genötigt war.[799]
In der **Kriegsführung** kam es zu einem Wandel: Die Heere stützten sich nun weniger auf Landknechte, die aus verschiedenen Regionen kamen und nach getaner „Arbeit" gingen, sondern zunehmend auf „stehende Heere" mit festen Stützpunkten. Die **Universitäten** förderten hingegen die Mobilität und lösten unterschiedliche Migrationen aus:

> *„Die hohe Mobilität der Intellektuellen im Mittelalter wirkte sich sehr befruchtend auf Forschung und Lehre aus. Die Wiener Universität erfreute sich wegen der hier gepflegten naturwissenschaftlichen Fächer großer Beliebtheit."*[800]

Der Universitätsboom des Spätmittelalters löste **Bildungswanderschaften** aus, die geringer ausgeprägt waren als bislang angenommen. Die meisten Studenten verbrachten ihre Studienzeit an einer einzigen Universität, wobei sie dafür meist ihren Heimatort verlassen mussten.[801] Die Zuordnung zu „akademischen Nationen" lässt das Einzugsgebiet der **Wiener Universität** erkennen. Von 1377-1554 überwog die „Rheinische Nation", also Studenten aus dem bayerisch-fränkisch-schwäbischen Raum, während an zweiter Stelle die Österreicher vor der „Ungarischen Nation" (inkl. Böhmen, Mähren, Schlesien und Siebenbürgen) lagen.[802] Am Übergang zur Neuzeit verlagert sich der Wiener Einzugsbereich von Westen Richtung Osteuropa.
Bei der Wanderung von **Handwerksgesellen**, die im 15. Jh. geradezu florierte, zeigt sich, dass mittlere Städte eher Gesellen der nahen und mittleren Umgebung anzogen (0-50 bzw. 51-150 km Entfernung), während die Gesellen in den größeren Städten weitere **Distanzen** zurücklegten. Wer mehr als 300 km wanderte, ließ sich meist in Städten mit über 10.000 Einwohnern nieder.[803] Dieses Bild bestätigt ein Gesellenbuch der Tullner Schuster aus der Mitte des 15. Jh. Dabei zeigt sich, dass die **Naheinzugsgebiete** fast 50% ausmachten, während die ferneren Zielorte mit 12% aus Bayern, 11% aus Schlesien und 8 % aus Böhmen in den Hintergrund rückten.[804]

---

aufsteigen, andere widerum schlugen ihren Berufsweg als Schausteller oder Artisten ein. Ebd., S. 398.
[799] Herta MANDL-NEUMANN, Kriminalität und Mobilität, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 62. Gerhard JARITZ, Diebsgeständnis, In: JbMVW 21 (1977/78), S. 77ff.
[800] Franz WAWRIK, Von den Anfängen der österreichischen Kartographie bis zur Zweiten Türkenbelagerung Wiens, S. 11, In: Österreichische Kartographie, Schriften zur Geographie und Kartographie Band 15.
[801] Jürgen MIETHKE, Die Studenten, In: Peter MORAW (Hrsg.) Unterwegssein im Spätmittelalter, S. 57.
[802] Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien I, S. 342f.
[803] Knut SCHULZ, Die Handwerksgesellen, In: Peter MORAW (Hrsg.) Unterwegssein im Spätmittelalter, S. 83.
[804] Gerhard JARITZ, Spätmittelalterliche Mobilität, In: Die Kuenringer (Landesausstellung 1981), S. 281f.

Die **Wanderbereitschaft** der Mönche blieb im Spätmittelalter hoch und nahm aufgrund von Kriegswirren oder Zerwürfnissen innerhalb der Konvente teilweise sogar zu. Der Wallfahrtsboom schwächt sich hingegen ab, und viele der ehemaligen **Pilgerspitäler** wurden geschlossen oder erfuhren zumindest eine Neuausrichtung. Schmugge sieht im ausgehenden Spätmittelalter eine „**Verengung** der räumlichen Mobilität" eintreten; Pilgerfahrten und Gesellenwanderungen hätten abgenommen, ebenso die Entfernung zu den Zielorten. **Scholare** ließen sich aufgrund des Angebots vermehrt im heimischen Raum ausbilden; Fahrende waren stärkeren Restriktionen ausgesetzt, Pilger suchten eher nähere Orte auf. Interessant ist, dass sich die **Reformation** dort durchsetzen konnte, wo es keine starken Marienwallfahrten und Reliquienkulttraditionen gab, während im katholischen Bereich Pilgerschaft und Wallfahrt bis heute fortbesteht.[805]

Um 1400 waren **Pilgerfahrten** im Wiener Bürgertum noch recht verbreitet, wie die Auswertung von Testamenten samt der Stiftung von Wallfahrten verdeutlicht. Während der Reformation erlebte das Pilgerwesen einen **Abschwung**, denn Luther wandte sich gegen das Wallfahren und kritisierte Ablasshandel und Reliquienkult scharf. Zur Frage, ob in Santiago de Compostela die Überreste des Heiligen Jakob liegen, merkt **Martin Luther** spitzzüngig an:

> *„Darumb laß man sy ligen und lauff nit dahin, dann man waißt nit ob sant Jacob oder ain todter hund oder ein todts roß da liegt, (...) laß raisen wer da wil, bleib du dahaim."*[806]

Die Zeit der **Gegenreformation** brachte nebst der Türkenbedrohung und den Pestepidemien neuen Schwung ins Wallfahrtsgeschäft und ließ in Nö. wie anderswo ein Netz von lokalen und regionalen Wallfahrtsorten wachsen. Quellen, Steine, Bildbäume und Kirchen bildeten oft die Keimzelle solcher „**Nahwallfahrten**", die eine **regionale Mobilität** förderten.

Von den habsburgischen Herrschern pilgerten im Spätmittelalter nur Herzog Albrecht IV. 1398, Herzog Ernst 1414 und Kaiser Friedrich III. 1436 nach Jerusalem. Die sechs bis acht Wochen lange Fahrt führte sie über Kreta, Rhodos und Zypern nach Jaffa, wo sich der wichtigste Landeplatz für Jerusalem-Pilger befand.[807] Ob sie in **Venedig** das graue Pilgerkleid anlegten bzw. wie höfisch ihr Äußeres nach wochenlanger Schifffahrt war, bleibt ungewiss.

Die Quellenlage nahm zu dieser Zeit durch immer neue **Pilgerberichte** stark zu. Schmugge führt allein für die Zeit 1320 bis 1530 nicht weniger als 447 Berichte über Jerusalemfahrten an, die sich auf Ablass und Reliquienerwerb fokussierten.[808] Zu den bekannteren Werken zählen Bern-

[805] Ludwig SCHMUGGE, Die Pilger, In: Peter MORAW (Hrsg.) Unterwegssein im Spätmittelalter, S. 108.
[806] Zitiert nach Klaus HERBERS, Jakobsweg, S.151. Martin LUTHER, Kritische Gesamtausgabe 10, S. 235.
[807] Cordula NOLTE, Fürstliche Pilgerfahrten, In: Irene ERFEN/Karl-Heinz SPIESS (Hrsg.), Fremdheit und Reisen im Mittelalter, S. 69ff.
[808] Ludwig SCHMUGGE, Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, S. 281.

hard von Breydenbachs *Peregrinatio in terram sanctam* oder die **Pilgerfahrt** des Ritters Arnold von Harff, der sich in Venedig einschiffte, das nach den Kreuzzügen einen immensen Aufschwung erfuhr und bekanntlich als Hauptnutznießer des vierten Kreuzzugs hervor ging.

Arnold von Harff war von 7. November 1496 bis 10. Oktober 1498 unterwegs, bereiste Ägypten, Sinai und das Heilige Land und zog über den nur mehr selten begangenen Landweg nach Europa retour. Am Hinweg organisierte sich Harff in Venedig einen „Trutschelman", einen **Dolmetscher**, der mit orientalischen Sprachen vertraut war.[809] Am Rückweg schloss sich Harff wo er konnte, **Kaufleuten** an, denn „diese wüssten die Wege und beherrschten die Sprachen, die man unterwegs brauchte." Außerdem besaßen Händler oft **Geleit-** und **Schutzbriefe**; sie boten Gesellschaft und damit mehr Sicherheit beim Reisen. Bemerkenswert an diesem Pilgerbericht ist, dass er ein Glossar mit praktischen Wörtern und Floskeln in mehreren **Sprachen** versammelt und dabei auch die Frage „Frau, kann ich mit dir schlafen" regelmäßig übersetzen ließ.

Weniger Pilgerberichte haben Rom und Santiago-Fahrer jener Zeit hinterlassen. Der böhmische Adelige **Leo von Rozmital** brach im Jahr 1465 zu einer opulenten **Santiago-Fahrt** „mit vierzig Begleitern, zweiundfünzig Pferden und einem Kammerwagen" auf.[810] Als Schwager des bedrängten Königs Podiebrad mag er politische Agenden im Sinn gehabt haben, seine Aufenthalte in den Städten entlang des Weges von Prag über Köln und Canterbury nach Santiago gerieten zu stattlichen **Hofgelagen**. Den Rückweg trat Rozmital über Südfrankreich und Norditalien an, bevor er Villach, Graz und Bruck/Mur aufsuchte. Danach reiste er über Spital am Semmering und Schottwien nach **Wr. Neustadt** - *do fand wir unser frauen die Keiserin*. Rozmital blieb mit seinem Gefolge acht Tage und unterhielt Eleonora von Portugal, die Frau Friedrichs III. mit *lautenschlager* und *etlich portugalisch tänz*, die seine Truppe auf der Reise gelernt hatte.[811] Als Rozmital das **Geld** ausging, versetzte er bei *einem juden zu der Neuenstat einen kostlichen ermel* und will Matthias Corvinus in Ungarn besuchen. Seine Truppe erhielt kein Geleit, so kehrten er um und suchte den Grafen von Trauttmannsdorf an der Leitha auf, mit dessen Schutz er nach Korneuburg gelangte. Bei **Korneuburg** geriet er mit Sternberg und anderen Adeligen aneinander, die König Podiebrad nicht wohlgesonnen waren:

> *„Do must uns der Baumkircher und die Einzinger mit gewalt ins Merhernland beleiten. Also kamen wir wider ins land gen Behem. Und die behemischen herren, auch stät und märkt (...) zogen jm* (Leo, Anm.) *weit engegen und baten jn auf ire schloss und stät."*[812]

---

[809] Helmut BRALL-TUCHEL/Folker REICHERT (Hrsg.), Pilgertagebuch, S. 7ff. und 86. „Trutschelman" ist eine Verballhornung von *tarğumān*/*Dragoman*. Die gleichnamige Stadt an der Via Militaris und der Grenze von Bulgarien und Serbien geht auf solche Dolmetscher zurück, die hier ihre Dienste zw. Orient und Okzident anboten.
[810] Christian HALM, Deutsche Reiseberichte, S. 154.
[811] Johann Andreas SCHMELLER (Hrsg.), Pilgerreise durch die Abendlande, S. 194
[812] Ebd. S. 195.

In **Prag** bereitete man Leo von Rozmital einen pompösen Empfang mit einer **Prozession** aus Studenten, Klerikern, *vil herren und edelleut, hundert trumetter, es ritt auch gemeins volks weit heraus entgegen, und beleiteten meinen herrn kostlichen ein.* Selbst die Königin sei Zaungast des Einzugs gewesen, und Podiebrad lud seinen Schwager sogleich zu Hofe ein.

Der nö. Abschnitt macht nicht einmal eine Seite in **Rozmitals Pilgerbericht** aus, dennoch enthält er interessante Aspekte. Rozmital zog wie Ulrich von Liechtenstein die überregionale Fernstraße über den **Semmering** nach Wr. Neustadt (siehe 4.2.2). In der Residenz Friedrichs III. freute sich die portugisische Kaiserin über Klänge aus ihrer Heimat, und dem **Lebemann** Rozmital ging nach der langen Reise knapp vor seiner Rückkehr das Geld aus. Lebendig tritt zudem das **Geleitwesen** zu Tage, das Rozmitals Wege in einer Krisenzeit mitbestimmte und ihm letztlich den triumphalen Einzug in die böhmische Hauptstadt Prag bereitete.

Die *Magna Mater Austriae* blieb die frequentierteste Pilgerstätte des Landes. In Wr. Neustadt stellte Friedrich III. 1450 eine Urkunde aus, die allen nach **Mariazell** reisenden Pilgern sicheres Geleit und den dortigen Güter und Personen Schutz zusagte.[813] Für die Strecke Wien - Mariazell - Wien benötigten die Waller sechs Tage, die Distanz Brünn - Mariazell - Brünn bewältigten sie in zwölf.[814] Im Schnitt waren mittelalterliche und neuzeitliche Pilger 12-15 Stunden unterwegs, Rast und **Nachtruhe** blieb kurz, die **Strapazen** schildert ein Pfarrer so: „Müdigkeit, Hunger und Durst, Hitze und Kälte, Regen und Sonnenschein, Wind, Staub und Koth," stellen die Waller auf die Probe.[815] Von Wien führt die *Via Sacra* über Maria Enzersdorf - Heiligenkreuz - Alland - Traisen - Lilienfeld - Annaberg - Wienerbruck ins steirische Mariazell.[816] Diese Route hieß zunächst „Wiener Weg" und der Ort „Wienerbruck" wies in Richtung Wien.[817]

Neben „**Reiseeuphorikern**" wie Harff, Rozmital oder Gail, der im 16. Jh. ein *Raißbüchlin* verfasste, treten „**Reiseskeptiker**" wie Martin Luther oder Sebastian Brant. Brant tat das inflationäre Reiseaufkommen seiner Zeitgenossen als Narretei ab und lässt die „mobilitätssüchtigen Spinner" zu den Schiffen strömen und *Ad Narragoniam* segeln (Abb. 77).

> *„Eyn narr ist wer vil land durchfert / und wenig kunst / noch tugend lert.*
> *(...) Dann wandlen ist kein sunder ere / es sy dann das man sunders ler."*[818]

[813] RI XIII, H. 19, Nr. 92.
[814] Karl LUKAN, Via Sacra, S. 21.
[815] Zitiert nach Karl LUKAN, Vgl. Ferdinand PATEK, Wallfahrt nach Mariazell.
[816] Karl LUKAN, Via Sacra, S. 18ff. Ihren Namen verdankt die heilige Straße dem Soziologen Ernst Karl WINTER, der in den 1930er Jahren nach Mariazell pilgerte. Vgl. Ernst Karl WINTER, Die heilige Straße.
[817] Über die „Wiener Prozessionen" von 1697 heißt es: *„Die Wienner auß Unter Österreich seynd die ersten gewesst, welche Prozessions Weiß das gelobte Land, d. i. Mariam Zell in Steyermark gesucht und gefunden haben."* Für die Wallfahrtsorte und Pilgerrouten kamen neben religiösen auch wirtschaftliche Aspekte zum Tragen. Von den Pilgern profitierten neben der Kirche auch Herbergen, Einkehrgasthäuser, Devotionalienstände und der Kleinhandel.
[818] Sebastian BRANT, Das Narrenschiff, Kap. 34, S. 84f. Von 73 *schif*-Belegen entfallen auf *narrenschif* (7x), *schifliut* (3x), *schifman, -bruch, gesell-* und *rennschif* (je 1x). Vhttp://www.mhdbdb.sbg.ac.at:8000 (05.05.2017).



Abb. 77 – Das Titelblatt des „Narrenschiffs“ von Albrecht Dürer, *Ad Narragonia* anno 1494.

Ende des 15. Jh. veröffentlichte Sebastian Brant das **Narrenschiff**, eine vielgelesene Moralsatire, in der er über 100 Narren nach Narragonien aufbrechen lässt. Die ganze Welt lebe in finsterer Nacht und Sünde, heißt es im Prolog und *all strassen / gassen / sindt voll narren*. Brant stellte den idealen **Reisen eines Odysseus**, der *lang zyt fuor uff der fart* (…) *und mert sich state in guotter ler* das voyeuristische Reisen seiner Zeitgenossen gegenüber:[819] Das Narrenschiff wettert in 112 Kapiteln über das Reisen und verdankt Albrecht Dürer eine Visualisierung durch eindrückliche Holzstiche. **Fahrten in die Fremde** stand Brant skeptisch gegenüber, die *erfarung aller land* müsse der Mehrung des „geistigen Gewinns“ dienen, weshalb er spottete:

„Vil handt erkundt verr froembde lant / doch keyner nye sich selbs erkant' (...).“[820]

Sind es im Spätmittelalter vor allem Pilgerführer, fahrende Ritterromane und Reiseberichte die immer zahlreicher verfasst werden, so treten ab dem 16. Jh. **Apodemiken**, also Reiseinstruktionen und **Reisehandbücher** hinzu. Die Apodemiken hatten den Anspruch, „das Reisen zu einer Art von Wissenschaft, zu einer Schule zu erheben” und waren für **spezifische Gruppen** wie Pilger oder Kaufleute konzipiert.[821] Stand im Früh- und Hochmittelalter die Kaufmannstätigkeit und das Reisen in direkter Verbindung - der Kaufmann begleitete in der Regel seine Waren selbst zu Märkten und Messen - so wurden im Spätmittelalter Handelsdiener und **Frachtführer** zwischen geschaltet und der Kaufmann ging nur mehr anlassbezogen in die Fremde.[822] Als Spielart des Reises entwickelte sich in der Neuzeit die *Grand Tour* oder **Kavalierstour**, bei der **europäische Adelssöhne** quer durch den Kontinent oder ins Hl. Land reisten.

[819] Narrenschiff, Kap. 66, 133ff. Helmut HUNDSBICHLER, *Via sive vita*, In: Gerhard JARITZ, Die Straße, S. 10f.
[820] Zitiert nach Helmut HUNDSBICHLER, Spätmittelalterliches Reisen, In: In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur, S. 273. Vgl. Manfred LEMMER (Hrsg.), Sebastian Brant, S. 169.
[821] Ludewig Wilhelm GILBERT, Handbuch für Reisende I, S. XII. Zitiert nach Uli KUTTER, Der Reisende, In: Hermann BAUSINGER/Klaus BAYRER/Gottfried KORFF (Hrsg.), Reisekultur S. 38.
[822] Cornelius NEUTSCH/Harald WITTHÖFT, Kaufleute zwischen Markt und Messe, In: Hermann BAUSINGER/ Klaus BAYRER/Gottfried KORFF (Hrsg.), Reisekultur, S. 75.

Gerade von gängigen **Mobilitätspraktiken** wie dem Botenwesen oder Straßenraub gibt es wenig bildliche Darstellungen, wie Helmut Hundsbichler festhält. Was zur Abbildung gelangte, war vorwiegend religiös motiviert und diente kaum einer Reise-Dokumentation. Andererseits galt der „**Personentransport per Wagen**" bis in die Neuzeit hinein als Ausnahmeerscheinung, wird aber relativ oft wiedergegeben und Wagen-Unfälle wie jener des Papstes am Arlberg sind gar nicht so selten, wobei der „Böse" als Strafe Gottes verunfallt und der „Gute" bei Unfällen glimpflich davon kommt.[823] Realistischere Einblicke in „**Reisetechniken**" bekommt man in profanen Bildkonnotierungen, wo Hundsbichler das Absitzen der Reiter bergab oder das weitläufige Umfahren von Bergpässen durch Gespanne anhand der Romfahrt von 1308/13 anführt (Abb. 73).

Durch die Zunahme des Reisens entstand im Spätmittelalter eine eigene Quellengattung in Form von **Reiseliteratur** und **-berichten**.[824] Hans Henning Kortüm spricht davon, dass sich „im späten Mittelalter die Mobilität steigert", ohne dass konkrete Zahlen über die Zunahme des Unterwegs seins greifbar seien. Die Menschen reisten nicht mehr aus rein pragmatischen Gründen, um „irgendwo anzukommen" und um „etwas zu erledigen", sondern auch aus gewissen „**touristischen Motiven**" heraus, seien es Abenteuer- und Reiselust, Bildungsreisen oder andere Formen einer positiven Erfahrung(ssuche). Paravicini hat eine Bibliografie **spätmittelalterlicher Reiseberichte** herausgegeben. Inhaltlich befassen sich die meisten Texte mit Pilgerfahrten ins Heilige Land oder nach Santiago.[825] Das neue Genre wuchs schnell, viele Reiseberichte wurden stark rezipiert, und so versorgten **verschiedene Autoren** die Nachfrage.

Der Pilgerbericht des in Wien geborenen Hertel von Lichtenstein bzw. seines Übersetzers Leopold Stainreuter dürfte keine authentische Überlieferung sein, sondern lediglich die Verkürzung eines älteren Reiseberichts.[826] Generell bleiben Autoren aus Ostösterreich als Urheber spätmittelalterlicher Reiseschriften eher im Hintergrund. Einen eindrücklichen Text hat Johannes Schiltberger mit einem **Reisebuch** über seine türkische Gefangenschaft hinterlassen. Er fiel 1396 bei einem Feldzug König Sigismunds nach der Schlacht bei Nikopolis in die Hände der Feinde. Viele seiner Mitstreiter hätten versucht, mit Schiffen über die **Donau** zu fliehen:

> *„Da wurden die Schiffe so voll, daß sie niemand darauf wollten lassen, und sie schlugen auch vielen die Hände auf den Schiffen ab, wann sie darauf wollten, und die ertranken dann."*[827]

Die Nächstenliebe unter den versprengten Christen hielt sich in Grenzen, Schiltberger kehrte erst

[823] Zitiert nach Helmut HUNDSBICHLER, Spätmittelalterliches Reisen, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur, S. 278.
[824] Hans-Henning KORTÜM, Menschen und Mentalitäten, S. 225ff.
[825] Werner PARAVICINI (Hrsg), Europäische Reiseberichte des späten Mittelalters I, S. 9.
[826] Ebd., S. 52f.
[827] Zitiert nach Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, S. 103. Vgl. Ekhart BERCKENHAGEN, Schiffe, S. 73.

32 Jahre später mit *ein wunderlich und kurzweiligige History* zurück, in der er neben seinen Erlebnissen über Geografie, Bräuche und Religion der bereisten Länder berichtete.[828]
Wie die Reiseberichte, so nahmen im Spätmittelalter auch **Länderbeschreibungen** zu. Nachdem er die wichtigsten Städte Deutschlands aufgezählt hatte, schrieb Eneas Silvus Piccolomini in seiner „Germania": „In **Österreich** sind viele Städte rühmenswert", darunter **Wr. Neustadt**, wo die Residenz Kaiser Friedrichs III. lag, an dessen Hof Piccolomini diente, bevor er Papst wurde. Die herrlichste sei freilich **Wien**, die alte Residenzstadt, die Paläste habe, „wie sie Königen geziemen, und Kirchen, die Italien bewundern könnte;" allein der Turm von St. Stephans müsse mehr gekostet haben, als die Summe, für die ganz Bosnien zu haben sei.[829]
Die Burschen würden in Deutschland „eher reiten als sprechen" lernen und säßen mit langen Lanzen unerschütterlich in den Sätteln der **galoppierenden Pferde**. Piccolomini attestiert den deutschen Rittern, dass sie abgehärtet seien und kunstfertig die Rosse lenkten:

> *„Kein schwäbischer oder fränkischer Ritter tritt unbewaffnet eine Reise an; und so leicht wie seine Glieder trägt der deutsche Ritter seine Waffen."*[830]

Während Piccolomini die Sauberkeit der deutschen Städte rühmte, tadelte er die **Prälatenhöfe**, die riesige Fressgelage veranstalteten, sich „wie die Fürsten Pferde und Hunde hielten" und Schmarotzer und Gaukler fütterten. **Piccolomini** erblickte 1405 in Pienza das Licht der Welt und widmete sich in Siena und Florenz „intensiven Studien, die ihn zum hervorragenden Humanisten seiner Zeit werden ließen."[831] In weiterer Folge nahm er an **Konzilen** teil, war Gesandter und königlicher Sekretär am Hof Friedrichs III. und stand mit den Großen seiner Zeit in Kontakt.
Neben Reisen erschlossen ihm Korrespondenzen einen **Aktionsradius** im Reich, der über Böhmen, Ungarn, Deutschland und Italien hinaus reichte.[832] Piccolomini schrieb 1445 in einem Brief an Eych - beide waren mit Nikolaus von Kues befreundet - über die **Flucht** der königlichen Kanzlei von Wr. Neustadt nach **Bruck/Mur**. Friedrich III. habe aufgrund der Pest

> *„im Schrecken den Abzug* beschlossen*, und er machte sich nach Entlass der Kurie auf nach Bruck, welche eine in den Alpen der Steiermark dir nicht unbekannte Stadt ist. Ich bin auch nachgekommen, ich erfuhr nämlich von den Ärzten, nichts helfe gegen die verderbliche Seuche als die Flucht, die wirksamer ist als Arznei."*[833]

---

[828] Ebd., S. 56ff.
[829] Adolf SCHMIDT, Enea Silvio PICCOLOMINI, Deutschland, S. 97f.
[830] Ebd. S. 112 und 123f.
[831] Arnold ESCH, Pius II, In: Lex. MA VI, Sp. 2190.
[832] Rudolf WOLKAN hat Teile des Briefwechsels editiert. Vgl. FRA II / 61, 62, 67 und 68.
[833] Zitiert nach Pater OLIVER, Originalbrief aus dem Franziskanerkloster Schwaz in Tirol: http://www.franziskaner-

Im Jahr 1451 herrschte reger Briefverkehr zwischen Siena und Wien. Siena wünschte durch Eilboten Näheres über die **Italienreise** König Friedrichs III. zu erfahren.[834] Im März 1452 traf Friedrich III. in Rom ein - dieses Empfangszeremoniell gilt als eine der am genauesten überlieferten Einholungen des Mittelalters.[835] Daneben holte Piccolomini von der Kurie die Erlaubnis, nach Ungarn zu reisen oder einen **Tragaltar** (*altare portabile*) für Adelige und Prälaten anzuschaffen, und der geborene Toskaner lästerte über den schlechten nö. Wein.[836]

Als Piccolominis Hauptwerke gelten seine **Kosmografien** *Asia* und *De Europa*. Unter seinen weiteren Schriften tritt die *Historia Austrialis* als wertvolle Landes- und Fürstengeschichte hervor, die neben einer Topografie des Landes eine **Beschreibung von Wien** beinhaltet. Neben der zweiten Stadt unter der Erde, in der die Wiener ihren Wein verwahren, berichtet Piccolomini über die Ringmauer, die zweitausend Schritte umfasse und über die Straßen und den Verkehr:

> *„Der Boden der Straßen und Gassen ist mit festen Steinen gepflastert, so dass er nicht leicht durch die Räder der Fuhrwerke eingefurcht wird. (...) Es ist unglaublich, wie viele Ladungen an Lebensmitteln täglich (...) auf unzähligen Wagen auf den Markt gebracht*[837]

werden. Zur **Weinlese** fahren 300 beladene Wagen mehrmals pro Tag mit 1.200 Pferden bis zu vierzig Tage ununterbrochen mit Most ein und leer wieder aus. Obwohl Piccolomini die hiesigen Tropfen nicht immer mundeten, staunte er doch über die Menge an Wein, die man einbrachte und teils in Wien konsumierte, teils ins Ausland **donauaufwärts verschiffte**.

> *„Das Fass Wein, mit dem die Wagen beladen werden, kostet, wenn es über die Donau ausgeführt wird, einen halben Gulden Zoll. Diese Abgabe erbringt dem Fürsten jährlich 40.000 Gulden, obwohl die Herzöge von Bayern und viele Bischöfe und Äbte, die Weinberge in Ö. besitzen, ihre Weine, die nicht wenige sind, ohne Zoll ausführen dürfen.“*[838]

Die Wiener Universität befasste sich laut Piccolomini mit sinnlosen Spitzfindigkeiten, dennoch strömten viele **Studenten** aus Ungarn, Böhmen und Deutschland heran. Mehrmals schildert der spätere Papst die Gewaltbereitschaft und **Streitlust** in der Stadt; gerade die Studenten würden schnell zu den Waffen greifen, Totschlag zwischen Bürgern und **Fremden** sei alltäglich:

---

schwaz.at/Pater%20Olivers%20Publikationen/Piccolomini-Brief.pdf (05.05.2017). FRA II/67, S. 67ff. Nr. 22.

[834] FRA II/68, S. 60 und S. 94f. Siena fragt Piccolomini per Brief, wie groß die Begleitung des Kaisers sei, wann er komme und wieviele Pferde er mit sich führe, da in der Stadt Futtermangel herrsche.

[835] Vgl. Achim Thomas HACK, Empfangszeremoniell.

[836] FRA II/68, S. 92, S. 102f. undS. 450. *„de vino nescimus consilium dare; utinam haberemus illud apud nos. omnia hic acerbissima vina sunt neque sine lacrimis et oculorum atque oris distorsione possunt ebibi.“* Dennoch rühmt Piccolomini die Weinexporte nach Bayern, Böhmen, Mähren und Schlesien.

[837] Jürgen SARNOWSKY, Historia Austrialis, In: FSGA 44, S. 18f. *Platearum vicorumque solum, ne plaustrorum rotis facile conteratur, per duro lapide stratum.* Ebd., S. 22f. Vgl. MGH SS rer. Germ. 24/1+2.

[838] Ebd., S. 24f.

„Wenn man morgens aufsteht und zur Kirche geht, stößt man oft auf die auf der Straße liegenden Leichen derer, die in der Nacht zuvor getötet worden sind.“[839]

Neben Piccolomini schildern Briefe an die Pönitentiarie die „**heißen Pflaster**“ in den Städten (siehe oben) und die **Post** stand ante portas, um räumliche Entfernungen zu überbrücken:

„Die Post, unter der die Beförderung von Briefen, Paketen und Reisenden über festgelegte Etappen verstanden wird, ist eine Neuentwicklung des ausgehenden Mittelalters, deren Anfänge in Italien zu suchen sind und die ihre Entstehung den Bedürfnissen weiträumiger staatlicher Verwaltung verdankt, deren Probleme mit Hilfe privater Unternehmer“[840]

gelöst werden konnten. Nach dem Zusammenbruch der römischen **Pferdewechselstationen** und dem zwischenzeitlichen Untergang eines aktiven Straßenwesens erlebte die organsierte Form der **Stafette** um 1500 eine Professionalisierung. Neben den Fernhandelskommunen in den Niederlanden, Deutschland und Italien (Venedig, Rom, Mailand) gelten Ludwig XI. in Frankreich und die Habsburger samt der Unternehmerfamilie Taxis als Wegbereiter der **Postkurse**.[841]
Wechselstationen für Pferde (*positae stationes*, später *posta*) kamen im Spätmittelalter in verschiedenen Teilen Europas auf und bildeten das **Rückgrat der Transporte**. Das Botenwesen erlebte eine Neuausrichtung; waren es zuvor neben städtischen und fürstlichen Boten auch Pilger, Kleriker, Fahrende, Spielmänner, Gesandte, Metzger oder Reisende, die Nachrichten überbrachten, so spezialisierte sich die Nachrichtenübermittlung nachhaltig. Das **Tagespensum der Postboten** steigerte sich auf bis zu 166 km pro Tag und erreicht damit Werte, wie sie in den Großreichen der Perser, Römer oder in China auf den Landwegen erreicht wurden (siehe 3.3).[842]
Als erste Postverbindung gilt die Strecke zwischen dem Innsbrucker Hof Maximilians I. und den burgundischen Niederlanden, die **Janetto von Taxis** einrichtete (Abb. 78). Trotz anfänglicher Schwierigkeiten wird sich das System von Subunternehmern letztlich durchsetzen:

„Janetto beauftragte Eigentümer von Herbergen und Fähren, in bestimmten Abständen Pferde für die königlichen Kuriere bereitzuhalten. Für jeden Pferdewechsel zahlten die Kuriere den Herbergsbesitzern einen vorher vereinbarten Preis. (...) Viele Mitglieder der Taxis-Familie befanden sich ab 1490 als Postmeister und Kuriere in Habsburger Diensten.“[843]

---

[839] Ebd., S. 24f.
[840] Thomas SZABO, Post, In: Lex. MA VII, Sp. 126.
[841] Wolfgang BEHRINGER, Thurn und Taxis, S. 13ff. Vgl. Hermann GLASER / Thomas WERNER, Die Post in ihrer Zeit. Martin DALLMEIER (Hrsg.), 500 Jahre Post (Ausstellungskatalog 1990).
[842] Ebd. Thomas SZABO, Post, Lex. MA VII, Sp. 126. Vgl. Christina SEIDL, Post, In: historicum.net - https://www.historicum.net/purl/6pzh4/ (05.05.2017).
[843] https://de.wikipedia.org/wiki/Habsburger_Post_(1490–1556) (05.05.2017). Anfängliche Schwierigkeiten bei der Auslastung und der Finanzierung führten zur Erschließung neuer Einnahmequellen und zum Angebot von Nach-

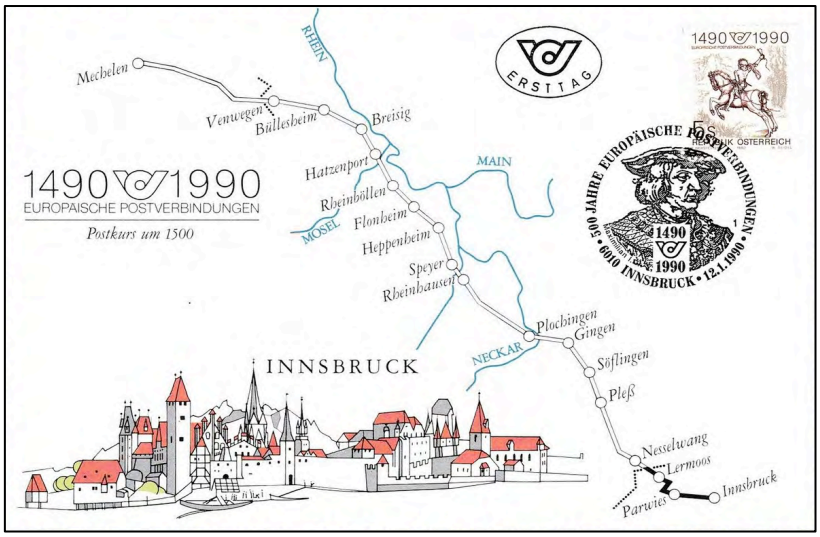


Abb. 78 - Postkurs Maximilians I. zwischen Innsbruck und Mechelen.

In seinem Lobspruch über die Stadt **Wien** schreibt Wolfgang Schmeltzl über Kaiser Maximilian: *er hab' ein Land mit gold'nen Bergen, / Die Straßen dort ganz silbern wären!*[844] Silbern lässt der Autor die **Donau** ob des Handels schimmern, wo man im Tausch gegen des Weines Überfluss Gold, Silber und Spezereien transportiere, andererseits könnte sich „silbern" auf die gepflasterten **Stadtstraßen** beziehen, jedenfalls birgt Schmeltzls Text neben den Brückenbeschreibungen Hinweise auf den Donauhandel, auf abwärts fahrende Plätten, auf Pferde südländischer Provenienz, die er als Türken und Genetten bezeichnet oder den **Wagenstau** an Markttagen:

> *„Sieh' nur hin, welch' Tragen und Führen, / Die Wägen sich beinah' berühren!*
> *Nur heut', auf diesem Markt allein, / An Wagenlasten gingen ein,*
> *Dreiundzwanzig siebenhundert! (...) Du siehst zu solcher Zeit /*
> *Bei ander'n Thoren, in gleichen Tagen, / Mit Proviant gelad'ne Wagen!"*[845]

Zur **Weinlese** lässt Schmeltzl *schwere Wagen* durch das Wiener Umland rollen, wo alltäglich 1.500 Pferde und 300 Wagen bis zu drei Fahrten mit Weintrauben einbringen. Laut Lobspruch reiste der Autor mittels **Plättenfahrt** auf der Donau an, die mit einem unfreiwilligen Bad beim Anlanden in Korneuburg endete: *Wollt' auf dem Plattschiff abwärts rinnen* bis nach Korneuburg heißt es, wo die **Passagiere** *ein Bad* nahmen und mit *der Nase Grundel fangen*.[846]

---

richtentransport und zur Verfügung Stellung der Pferde für Bankhäuser, Händler, reiche Privatpersonen u.a.

[844] Wolfgang SCHMELTZL, Lobspruch der Stadt Wien, S. 18f.

[845] Ebd., S. 25f. Mehrmals wird die Stadt durchschritten und die Märkte mit ihren Wagen und Gütern beschrieben. Ebd., S. 45ff. Am Neuenmarkt *sah ich viel Wägen vor mir stehn* und in den Gassen drängten sich *Getreidewägen.* Am Freitag finde am Gries ein großer Viehmarkt statt, bei St. Peter stünden *dreißig Wagen mit Eiern* und *acht Wägen* mit Federvieh. Am Kohlmarkt einhundert Wagen Holz und zwanzig Wagen mit Kohle, am Judenplatz zehn Wagen Kastanien, am Fischmarkt *vierzehn Wagen mit Hausen* und *zwölf Wagen gesalz'ne Hechte*; andernorts Wagen mit Obst, Schmalz, Hülsenfrühten, Erdäpfel, Käse, Schinken, Kraut u.s.w.

[846] Ebd., S. 19ff. und S. 75f. (Fußnote 2 und 6). Während die Türken hier Araberpferde meinen sind Genetten ruhig

Nachdem Schmeltzl Land unter den Füßen hat, schreitet er zur **Wolfsbrücke** und stellt die Wiener Brückenkonstellation ausführlich dar (siehe 3.1.1). In Wien angekommen schildert er saubere, gerade Gassen und die **Pflasterung**: *gepflastert ist der Hof, das Haus, / Mit hartem, großem Stein durchaus.* Jede Gasse habe eine Kette zum Versperren, um im Falle eines feindlichen Eindringens Widerstand in den Straßenzügen zu leisten und eine Art Häuserkampf führen zu können. Die **Kaufleute** gehen *in fremder Kleidung bunterlei* und es herrsche eine babylonische Sprachenvielfalt in der Stadt - *ich dacht', ich wär' nach Babel kommen.*[847]
Nach Schmeltzls Besuch von St. Stephan tritt die **Universität** ins Blickfeld, die in vier Nationen geteilt war (Österreicher, Bayern, Ungarn und Sachsen). Zudem käme armes Volk ohne Zahl *aus allen Landen überall, herzugelaufen jeden Tag*, welches teilweise in den **Spitälern** der Stadt unterkäme.[848] Bemerkenswert ist eine Art von „Überland-Taxi-Fuhrsystem“:

„Stets Fahrgelegenheit man hat / Nach Baden, Krems und Neuenstadt.
Es findet Wägen aller Art, / Wer wünschet eine frohe Fahrt.
Vom Rothenthurm forteilen 'Schützen' / Die kann er miethen, täglich nützen,
Die Wägen sind mit Decken verwahrt, / Gen Sonn' und Regen auf der Fahrt.“[849]



Abb. 79 - Ausfahrtstraße vor dem Kärntnertor mit Karlsplatz und Wieden um 1500 (www.7reasons.net).

---

gehende Pferde ähnlich den Zeltern. *auf der Schaitten* = Flachboot, Plätte, die „ein billiges und dürftiges Fahrzeug abwärts“ war, dass kaum Schutz gegen das Wetter bot und meist nur einmalige zum Einsatz kam.
[847] Ebd., S. 28f.
[848] Ebd., S. 36f. und 42.
[849] Ebd., S. 51 und 60. SCHMELTZL erwähnt eine Art Feuerwehr mit Wasserführern und Fuhrleuten, die mit Roß und Wagen zum Löschen hasten und beendet seinen Werk mit dem Wunsch: *Laß' Wien mir meinen Friedhof sein!*

„Also, mach die Leinen los,
verlasse den sicheren Hafen.
Fang den Wind in deinen Segeln.
Erforsche. Träume. Entdecke.“

(Mark Twain)

4. MOBILITÄT DER SPRACHE

4.1 WEGWEISER DER ONOMASTIK

„Namen im Allgemeinen stellen die Visitkarte eines Landes dar. Die Orts- und Flurnamen Österreichs tradieren als Belege historischer Besiedlungsabläufe sprachliche Entwicklungen und zeugen ebenso wie die österreichischen Familiennamen von Kontakten verschiedensprachiger Völker durch Jahrhunderte hindurch.“[1]

Die **Onomastik** beschäftigt sich mit der Herkunft, Bedeutung und Verbreitung von Namen, die Thomas Mann als Stück des Seins und der Seele beschreibt. Die wissenschaftliche Flur- und **Ortsnamenforschung** versucht den Wurzeln der Namen auf die Spur zu kommen und beschäftigt sich sowohl mit Personen- und Familiennamen (Anthroponymie) als auch mit geografischen Objekten (Toponym) und Gewässernamen (Hydronyme).[2]

Generell tragen **Berg-** und **Gewässernamen** die ältesten Namensschichten in sich, gefolgt von Orts-, Gebiets- und Flurnamen.[3] Die Etymologie kann Auskunft über die Siedlungsgeschichte sowie über herrschaftliche, sozioökonomische und **verkehrsrelevante Aspekte** geben. Für die nö. Ortsnamenforschung legte Heinrich Weigl mit dem „Historischen Ortsnamenbuch“ ein Standardwerk vor.[4] Elisabeth Schuster beschäftigte sich mit der „Etymologie der nö. Ortsnamen“.[5] Das Altdeutsche **Namenbuch** (ANB) berücksichtigt neben den österr. Ortsnamen auch historische Berg-, Flur- und Gewässernamen bis 1200.[6] Daneben gibt es regionale Untersuchungen zu Flurnamen bestimmter Gemeinden (siehe 4.1.2).

Im Vorwort kamen einige **Redewendungen** zur Sprache, die Bezug auf das Reisen und die Mobilität nehmen. Viele Ausdrücke haben ihren Ursprung im Mittelalter, wie der **Steigbügelhalter**, der sich auf die Tradition bezieht, wonach der König dem Papst beim Aufstieg auf dessen Pferd symbolisch den Steigbügel hielt und Stratordienst zu leisten hatte.

---

[1] Zitiert nach der Homepage des Instituts für Österreichische Dialekt- und Namenlexika. http://www.oeaw.ac.at/dinamlex/Dinamlexset.html (05.05.2017).
[2] http://de.wikipedia.org/wiki/Namenforschung (05.05.2017).
[3] Vgl. Eberhard KRANZMAYER, Die Bergnamen Österreichs.
[4] Heinrich WEIGL, Historisches Ortsnamenbuch (8 Bände).
[5] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie der niederösterreichischen Ortsnamen (3 Bände).
[6] Vgl. Isolde HAUSNER/Elisabeth SCHUSTER, Altdeutsches Namenbuch.

Neben einzelnen **Begriffen** wie abwegig, bahnbrechend, erfahren, fortschrittlich, gängig oder umkehren begegnen **Redewendungen** wie „Grenzen überschreiten", „jemandem nicht über den Weg trauen", „Zugang zu etwas haben", „einen neuen Weg einschlagen" oder „einen Ausweg suchen"; auch unsere Vor- bzw. Nachfahren tragen das Fahren in sich.[7]

Wer zuerst kommt mahlt zuerst bezieht sich auf das Mahlen bei den Mühlen, wo Bauern nach dem „first come, first serve" Prinzip mahlten. Dieses „Wer zuerst kommt" ist Teil der Rechtsordnung im Sachsenspiegel wie „die rechte Straße fahren" oder „Geleit" und „**Fersengeld geben**" (siehe 3.2.3).[8] Fersengeld war zu zahlen, wenn ein Mann seine Frau verließ, ihr also die Ferse zeigte; ursprünglich geht das Fersengeld auf Strafzahlungen zurück, die Krieger im Falle einer Flucht zu leisten hatten. Der **rechte Weg** galt schon der Bibel als moralischer Pfad durch das irdische Leben; zudem steht die rechte Straße mit dem **Straßenzwang** in Verbindung, die Routenverläufe für den mittelalterlichen Handel festschrieb (siehe 3.2.1). „Vom rechten Weg abkommen" entwickelte sich zudem zum Sinnbild für Irrwege.[9]

„**Aus der Bahn werfen**" und „**in die Schranken weisen**" hängt mit ritterlichen Turnierkämpfen zusammen (Kampfbahnen mit Holzschranken), die Teilnehmer wurden in ihre Schranken gewiesen, wer aus der Bahn flog, hatte verloren. Im Tjost sollte man „**fest im Sattel sitzen**" sonst wurde man „aus dem Sattel gehoben". Der Verlierer musste Pferd, Rüstung und Geld übergeben, was Ritter ohne Pferd und Sattel zurücklassen konnte. Junge Ritter mussten sich „**Sporen verdienen**" und erhielten goldene Sporen als Auszeichnung.[10]

Das Geleit war eine Art „mittelalterliche Versicherung", um sich auf den gefährlichen Straßen vor Räubern und Überfällen zu schützen (siehe 3.2.1). Im Strafrecht spielte „**freies Geleit**" eine Rolle und „das letzte Geleit" gibt man bei Beerdigungen. „Mit jemandem Pferde stehlen gehen" meint, dass man sich auf jemanden verlassen kann, da die Strafe für Pferdediebstahl hoch war. Das bekannteste Pferdesprichwort ist „**einem geschenkten Gaul** schaut man nicht ins Maul".[11] Ähnlich beliebt ist die Redewendung „**alle Wege führen nach Rom**", die Alanus de Insulis im 12. Jh. im Liber Parabolarum anführt: *Mille viae ducunt hominem per saecula Romam*.[12] Geoffrey Chaucer wandelte diese Redewendung in den Canterbury Tales ab zu: „*Verschiedene Wege führen verschiedenes Volk auf rechtem Weg nach Rom*".[13]

---

[7] Karin HLAVIN-SCHULZE, Man reist ja nicht, um anzukommen, S. 11.
[8] Eike von REPGOW, Sachsenspiegel, LandR I, Art. 1, Art. 59/4 u.a. siehe Kapitel 3.2.3.
[9] Ebd. Art. 27/2.Vgl. MGH Const. II, Nr. 196, S. 257.
[10] http://www.herold-colonia.de/redewendungen_ritter.html (05.05.2017).
[11] Lutz RÖHRICH, Redensarten IV. 1164ff. Weitere Pferde-Floskeln: Das Pferd beim Schwanz aufzäumen, vom Pferd auf den Esel kommen, das beste Pferd im Stall sein, sich auf das hohe Roß setzen etc.
[12] Hubertus KUDLA, Lexikon der lateinischen Zitate, S. 499. Tausend Wege führen den Menschen immerfort nach Rom. Vgl. https://de.wiktionary.org/wiki/alle_Wege_führen_nach_Rom. (05.05.2017).
[13] Heinz BERGNER (Hrsg.)/Geoffrey CHAUCER, Canterbury Tales, V. 20ff. Möglicherweise ist der Ursprung dieser Redewendung im griechischen Spruch „verschiedene Wege führen nach Athen" zu suchen.

Generell bilden Begriffe der **Verkehrswelt** zugängliche Methapern, wie die Beispiele „im **gleichen Boot** sitzen“, „im richtigen Fahrwasser sein“, „das Staatsschiff lenken“, „jemandem eine Brücke bauen“, „einen Brückenkopf halten“ oder „Brücken hinter sich abbrechen“ zeigen. Eine „**Durststrecke** überwinden“ spielt auf Wanderungen durch unwirtliche Zonen an.[14] Das Fußvolk meinte ursprünglich **Truppen zu Fuß**, die von den Reitern „von oben herab“ behandelt wurden; die Ferse fand neben dem Fersengeld Eingang in „sich auf die Fersen machen“, Verfolger „auf den Fersen haben“ oder jemandem „auf den Fersen bleiben“. Die „Karre oder den **Wagen aus dem Dreck** ziehen“ mussten die Reisenden auf den Erdbahnen des Mittelalters häufig. „Das fünfte Rad am Wagen“ gilt als überflüssig, wenngleich moderne Kraftfahrzeuge Ersatzreifen mitzuführen haben. „Wer vom Wagen auf die Karre kommt“ erlebt einen Abstieg, wer „**unter die Räder kommt**“ wird schwer mitgenommen. „**Die Post geht ab**“ verweist auf die aufkommenden Relaisstationen im Spätmittelalter, und der Begriff Post leitet sich von *a positis equis* für Stationen der Pferde ab.[15]

Im Kapitel „Fahrendes Volk“ wurden **sprechende Namen** beleuchtet; so kann ein Dieb „Flöepeutel“, eine Dirne „Springindierosen“ und ein Vagant „Suchenwirt“ heißen (siehe 2.3.1).[16] Auch moderne **Familiennamen** geben mitunter etwas über die Herkunft und die Berufung der Vorfahren preis. Waller und Bilger gehen auf Pilger und Wallfahrer zurück und sind im österr. Telefonbuch hunderte Male zu finden. Ob Reinhold Bilgeri, Anton Bruckner, Paul Herold, Claudia Schiffer, Helmut Schmidt, Ernst Strasser, Richard Wagner oder Erich Zöllner, ob Fuhrmann-Fahrzeuge oder Mautner-Markhof - diese Familiennamen tragen theoretische Bezüge des „**unterwegs sein**“ in sich, deren Konnex meist verloren gegangen ist. Über **Fuhrmänner** und andere „Mobilitätsberufe“ wie Geleitreiter, Postboten, Wagner, Pflasterer oder Zöllner unterrichtet das Nürnberger Hausbuch der Zwölfbrüderstiftung von 1456. Ein *Leupolt Karrenman* steht an einem zweirädrigen **Karren**, der einen Aufbau aus Flechtwerk trägt und den ein Schimmel zieht (Abb. 80). *Cuntz Wagenman* steht neben einem **Doppelgespann**, das Leitpferd trägt seinen Sattel, und die Pferde ziehen mittels Sielenschirrung einen zweiachsigen Leiterwagen, auf dem verschnürte Ballen liegen.[17]

[14] Lutz RÖHRICH, Redensarten 1, S. 240ff. Ebd. S. 267f. und 347.
[15] Ebd. II. S. 435 und 496; III S. 808f.; IV, S. 1193, 1220 und 1282f. Sattelfest sein, im Sattel sitzen, umsatteln, V. S. 1687f. jemanden vor den Karren/Wagen spannen (für seine Zwecke einsetzen), an den Karren/Wagen fahren (zu nahe kommen), Karren/Wagen schmieren etc. Kutscher und Fuhrmänner, besonders aber Pferdehändler werden häufig negativ konnotiert; die Rosstauscher lassen an heutige Gebrauchtwagenhändler denken.
[16] Vgl. Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk im Mittelalter. Der Seifried Helbling-Autor setzte mit „Brichdenfrieden“, „Bauernhaß“ oder „Geizfuß“ ebenso sprechende Namen ein wie Hugo von Trimberg im „Renner“ (siehe 4.2). Joseph SEEMÜLLER, Seifried Helbling, Gedicht XIII, V. 145ff. Gustav EHRISMANN (Hrsg.), Hugo von TRIMBERG, Der Renner, V. 1672ff.
[17] MENDEL I, fol. 27 v. und 32 v. Wilhelm TREUE, Hausbuch, S. 116, Taf. 51 und 61.



Abb. 80 - Karren- und Wagenmann im Nürnberger Hausbuch (1456).

Für die Speichenräder der Fuhrwerke waren die **Wagner** verantwortlich, die im Hausbuch mehrfach bei ihrer Arbeit abgebildet sind und Namen wie *Thoman Wagner* oder *Wagendreyn* tragen. Mit **Pferden** standen viele Berufsfelder in Zusammenhang: Stallmeister, Hufschmiede, Botenreiter, Sattler oder Sporenmacher.[18] Sporenmacher oder Schmiede stellten oft auch Nägel, Trensen, Hufeisen und Steigbügel her. Nachnamen wie etwa Fuhrmann, Wagner oder Schmied gehen auf derartige spätmittelalterliche Berufskonnexe zurück.
Im Falle meines Freundes Günter Fuhrmann, der aus jener **Fuhrmann-Familie** stammt, die heute zu den führenden landwirtschaftlichen Fahrzeugherstellern Mitteleuropas zählt, lassen sich die Wurzeln der Vorfahren in Matrikenbüchern zumindest bis ins 17. Jh. nachvollziehen, wobei über acht Generationen hinweg **Schmiede** entlang der Brünner Straße aufscheinen, die vorwiegend innerhalb ihres Standes Töchter anderer Schmiede ehelichten.[19]

Im Aufsatz „Fremde im mittelalterlichen Deutschland" erinnert Schubert an das „**Kauderwelsch**", das viele Fernhändler sprachen. Als Beispiel führt er den Familiennamen Todeskino an, der zeige, wie Migration im Namensgut Spuren hinterlässt. „**Todeskino**" gehe auf einen Auswanderer zurück, der im Mittelalter nach Italien zog und dort ob Herkunft und Aussehens „Tedeschino" (der kleine Deutsche) gerufen wurde. Seine Nachfahren wanderten zurück nach Deutschland und Tedeschino wurde zu Todeskino verballhornt.[20] Ein anderes Beispiel sind **Wanderhändler** aus Schottland, die im Mittelalter so zahlreich unterwegs waren und im hansisch-mitteldeutschen Raum als „**Schotten**" zum Synonym für Hausierer abstiegen.[21]

[18] MENDEL I, fol. 10v, 26v, 51v, 78r, 89r. Wilhelm TREUE, Hausbuch, S. 127, Taf. 119ff.
[19] Nach einer Auskunft von Günter FUHRMANN. Sein Urgroßvater verlegte 1858 die Schmiede von Drasenhof nach Steinabrunn und begann über den Bedarf hinaus zu produzieren; nach dem 2. Weltkrieg stieg die Familie in die Produktion landwirtschaftlicher Fahrzeuge ein. Vgl. Matrikenbücher: Pfarre Drasenhofen, Taufbuch 01-01 (1696-1762), Bildnr. 03-Taufe_0620 bzw. 01-05, Bildnr. 02-Taufe_0084. Pfarre Bad Pirawarth, Tauf-, Trauungs-, Sterbebuch (1725-1783), Bildnr. 04-0019, wo Mathias Fuhrmann als Schmiedemeister und Michael Fuhrmann als Hufschmied aufscheinen. Zur Brünnerstraße generell: Wolfgang GALLER, Die Brünner Straße(n).
[20] Ernst SCHUBERT, Fremde im mittelalterlichen Deutschland, In: IMIS-Beiträge 7 (1998), S. 17.
[21] Ebd. In Ö. gehen die Schotten-Namen auf irisch-schottischn Wandermönchen zurück und sind neutral besetzt.

Im Wiener Dialekt gibt es einige markante Beispiele, die auf die mittelalterliche Mobilität verweisen. „**Pülcher**“ (Betrüger) leitet sich nach Brunner von Pilgern und Kreuzfahrern ab, die nicht den besten Ruf genossen haben.[22] Viele waren schlecht ausgestattet oder gaben sich an Mautstellen als Pilger aus, um abgabenfrei zu passieren (siehe 3.2.3). „**Netsch**“ (eine geringe Summe) steht mit Fernhandelswegen und dem Tiroler Kreuzer in Verbindungen, der zwanzig Etschtaler Pfennige (Kleinmünze von der Etsch) wert war. Über die **Venediger Straße**, die auch Ulrich von Liechtenstein benutzte (siehe 4.2.2), kam das Kleingeld und der Ausdruck nach Wien, wo „Netsch“ zum Synonym für „wenig Geld“ wurde.[23]

Die **Verpflanzung** und Integration von Wörtern kann also interessante Kontexte aufzeigen und auf räumliche Mobilität und Interaktionen hinweisen. Zur ältesten Namensschicht zählen generell die **Flussnamen**, wobei die Namen Donau, March und Traun, aber auch Ybbs, Url und Leitha indogermanischer Herkunft sind. Als keltisch gelten Steyr, Glan oder Kamp (auch Cham und Kempten kommen von kelt. *kambos*). **Mischformen** bilden Inn, Enns oder Traisen, keltische Siedlungsnamen tragen Bregenz, Linz, Lorch und Wien in sich.[24]

Der Name **Wien** ist ein gutes Beispiel für Kontinuität und Umbruch zugleich. Wien geht auf das kelt. *Wenia* zurück, das sich im Flussnamen der Wien erhalten hat und nach dem Erlöschen des röm. Vindobona von den mittelalterlichen Siedlern auf die Stadt zurück übertragen wurde.[25] Viele Ortsnamen tragen **Bezüge zum Landesausbau** in sich: In Bayern und Oö. gehören die echten -ing, -heim, -hausen, -stätten, -kirchen und -hofen der ahd. Schicht an. Zu dieser Gruppe gehört Neuhofen/Ybbs, das in der „Ostarrîchi-Urkunde” in Abgrenzung zu einem älteren Hof genannt wird.[26] Typisch für den **planmäßigen Ausbau** des Hochmittelalters sind die -dorf Namen in Nö.; auf die Kolonisation unzugänglicherer Gebiete weisen **Rodungsnamen** wie -brand, -reith, -reuth, -geschwand oder -schlag hin (2.1.3).

Migrationsprozesse deuten *Comagena* und *Asturis* an, die auf ein römisches Klientelvolk in Kleinasien bzw. auf asturische Truppen aus Spanien hinweisen (1.2.2). Wo mehrere Ethnien siedelten, finden sich oft **Ethnonyme** wie -böhm, -deutsch, -walchen und -windisch. Deutsch-Altenburg und -Wagram in Nö. oder Deutschkreutz und -Schützen im Burgenland erhielten ihren Zusatz, weil hier eben auch Andere siedelten.[27] Als **-walchen** haben bayerische Siedler Romanen am Wallersee, in Wals, See- und Straßwalchen (Salzburg) bedacht.[28]

---

[22] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 353.
[23] Günther HÖDL, Donau- und Alpen-Adria-Raum, In: Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 36.
[24] Peter WIESINGER, Namentraditionen, In: Ernst EICHLER (Hrsg), Namenschichten, S. 173-197. Vgl. DERS. http://www.univie.ac.at/iggerm/files/mitschriften/ws12_13/Orts-und_Gewässernamen-Wiesinger-Wise13.pdf
[25] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, W 279.
[26] MGH DO III. Nr. 232. Vgl. Peter ERNST, Siedlungsnamentypen.
[27] http://www.univie.ac.at/iggerm/files/mitschriften/ws12_13/Orts-und_Gewässernamen-Wiesinger-Wise13.pdf.
[28] In Nö. haben nur wenige Orte ihre romanischen Namen behalten (St. Pölten, Petronell) - meist kam es zu einer

Mit **-windisch** sind Slawen gemeint, die in Windigsteig, Windisch Baumgarten, Windischendorf und Winthan wohnten. An **-böhm** Namen sind Böheimkirchen, Böhmischkrut, Böhmsdorf oder Böhmzeile, aber auch die Verkehrswege Böhmstraße und Böhmsteig zu nennen.[29] Generell tragen viele nö. Ortsnamen eine **slawische Herkunft** in sich, wie Melk, Mödling, Gaming, Retz oder Zwettl. Auch Graz und Windischgarsten, Rax und Dobratsch oder die Flussnamen Mur, Feistritz und Liesing haben slawische Wurzeln.[30]

Auf eine Gruppe von **ungarischen Ortsnamen** südlich von Laa/Thaya hat schon Walter Steinhauser hingewiesen. Hier liegen Fallbach (ungarisch *falva* für Dorf), Gaubitsch (von Kovac), Ober- und Unterschoderlee (ungarisch *sator* für Zelt) sowie Ungarndorf.[31] Sachsengang, Sachsendorf oder Sachsenkirchen könnten auf Siedler aus Sachsen hinweisen. In Deutschland gehen die **-sachsen** Orte oft auf die Umsiedlung aufständischer Sachsen durch die fränkischen Herrscher zurück, so in Sachsenhausen bei Frankfurt/Main.[32]

Frankenfels, Frankenreith und Frankenstein leiten sich nach Schuster vom Personenamen „Francho" ab, dennoch ist bekannt, dass gerade aus dem **bayerisch-fränkischen Raum** sehr viele Siedler nach Nö. kamen.[33] Payerbach (*in villa Beierbach*), Baichberg (*de Peirperge*), Baierdorf (*Paierdorf*), Balldorf (*Pairdorf*) und Palm (*dacz dem Payrn*) sind Orte, die mit Siedlern aus Bayern verbunden werden. Den Einfluss **bayerischer Stifte** und Klöster tragen z.B. Absberg (Abt von Niederalteich), Abstetten (Abt von Passau?), Altmannsdorf bei St. Pölten (Bischof Altmann von Passau), Absdorf (Abt von St. Peter in Salzburg) sowie die „Arnsdörfer" in der Wachau (Erzbischof Arn von Salzburg) in sich.[34]

Nah- und **Fernverbindungen**, Migration und Mobilität hatten vielfältigen Einfluss auf die Namensgebung. Entlang der *via regia* in Deutschland haben sich Siedlungen wie Am Alten Zoll, Alsenbrück-Langmeil, Frankfurt am Main, Steinau an der Straße, Förtha, Erfurt oder Königsbrück gebildet.[35] Auch **regionale Verkehrswege** prägten die Namen ihrer Umgebung, wie das Beispiel der Nördlichen Hochstraße in Nö zeigt. Hier liegen die Orts- und Flurnamen Brugg, Landstraße, Wartberg, Straßenfeld oder Untere- und Obere Hochstraße, womit ich eine Brücke zu den Orts- und Flurnamen mit **Verkehrsbezug** schlagen möchte.

Umbenennung im Zuge der frühmittelalterlichen Siedlungsimpulse wie im Falle Wiens.

[29] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 338ff. III, W 369ff.

[30] Otto KRONSTEINER, Die slawischen Ortsnamen in Nö., In: Die Kuenringer, JbLkNö NF 46/47 (1980/81), S. 520f. Vgl. Herwig FRIESINGER, Die Slawen in Nö.

[31] Walter STEINHAUSER, Bedeutung der nö. Orts- und Flurnamen, In: JbLkNö (1932), S. 26f.

[32] Ernst SCHUBERT, Fremde im mittelalterlichen Deutschland, In: IMIS-Beiträge 7 (1998), S. 7.

[33] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 14ff. sowie II, F 148-151.

[34] Ebd., A 4, 8, 12, 151 und 220. Ober-, Mitter-, Bach-, Hofarnsdorf. *ad Arnesdorf*, Salzburger UB II, 110. Zum frühen Besitz des Salzburger St. Peter Klosters und der Gründung von Arnsdorf in der Wachau siehe: Andreas Otto WEBER, Studien zum Weinbau, S. 299ff. Zum kirchlichen Streubesitz und Mobilität siehe Kapitel 2.2.4.

[35] Roland ENKE/Bettina PROBST (Hrsg.), Via Regia - 800 Jahre Bewegung sowie Winfried MÜLLER/Swen STEINBERG (Hrsg.), Menschen unterwegs.

4.1.1 Ortsnamen mit Verkehrsbezug

„Die wissenschaftlich betriebene Ortsnamenkunde - und als ihre Grundlage die Ortsnamenforschung - ist heute zu einem unentbehrlichen Zweig der Siedlungs- und Landeskunde geworden.“[36]

Viele **Ortsnamen** im deutschen Sprachraum bestehen aus einem Grundwort und einem vorangestellten Bestimmungswort. Das häufigste Grundwort in Nö. ist *-dorf*, das in fast 900 Ortsnamen vorkommt und oft durch ahd. Personennamen bestimmt wird.[37]
Betrachtet man das Namenmaterial, so fällt auf, dass rund 100 Ortsnamen in Nö. einen vermeintlichen **Verkehrsbezug** aufweisen. Als Grundwörter sind *-bruck*, *-fahrt*, *-furt*, *-herberg*, *-maut*, *-ros*, *-spital*, *-steig*, *-straß*, *-urfar, -wacht, -wart, -weg* oder *-zoll* zu nennen.[38] Ferner gibt es individuelle Ortsamen wie **Stopfenreuth** (Pferdegestüt), Scheiblingstein (römischer Meilenstein?), Chorherrn und Korning (beide von Fuhrmännern) oder Eselhopten und Essling (Esel und Lastentransport), die eine eigene Namen-Gruppe bilden (siehe Karte 5).
Allein dem Klosterneuburger **Traditionsbuch** verdankt die nö. Toponomastik „zwei Drittel der erstmaligen Ortsnennungen“, weshalb Weltin das Saalbuch als kaum zu überschätzende Quelle der nö. Landesgeschichte titulierte.[39] Im folgenden Teil möchte ich die Namen alphabetisch und thematisch gegliedert besprechen und mit den **-bruck** Orten beginnen.

Das ahd. Wort *prukke* leitet sich von „**Brücke**, (befahrbarer) Übergang (über einen Fluss, einen Graben) aus Stein, Holz, heute Eisen, Beton“ ab und bezeichnet einen Flussübergang.[40] **Bruck an der Leitha** ist der bekannteste Brückenort in Nö. und taucht in einer Königsurkunde von 1074 als *Ascherichsbrvgga* auf, nachdem ein gewisser Ascherich „vor 1074 einen nach ihm benannten Stützpunkt an einem **Leitha-Übergang** errichtet“ hatte.[41]
Ende des 12. Jh. war der Ort unverwechselbar genug, um das Bestimmungswort wegzulassen und nur von *Prukka* zu sprechen.[42] Die wachsende Zahl von Bruck-Ortsnamen führte bald zu Verwechslungen mit anderen **Brücken-Siedlungen**, weshalb man Mitte des 14. Jh. dazu überging, den Zusatz *Prukk pei der Leita* bzw. *an der Leytta* beizufügen (siehe 3.1.1).

---

[36] Heinrich WEIGL/Fritz EHEIM, Ortsnamen in Niederösterreich, S. 5.
[37] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, S. 114. Harald SCHINNER, Siedlungsnamen S. 44ff.
[38] Die -burg, -markt, -stadt und -kirchen Namen habe ich hier nicht berücksichtigt. Aufgrund ihrer meist zentralörtlichen Funktion hatten sie natürlich auch Einfluss auf den Verkehr im Mittelalter.
[39] NÖ UB II, Komm. 22^{1}-22^{10}, S. 703.
[40] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, S. 111.
[41] DH IV, Nr. 276. Max WELTIN, Ascherichsbrvgge, In: Das Land und sein Recht, S. 339ff. Ascherich dürfte ein Gefolgsmann der Vohburger gewesen sein, der hier nach den Ungarnkriegen 1042/45 Fuss fasste. Trotz ihrer bescheidenen Größe stellte die Leitha immer wieder eine wichtige Grenz- und Orientierungslinie dar.
[42] Max WELTIN, Ascherichsbrvgge, In: Das Land und sein Recht, S. 360.

Noch früher als Bruck/Leitha wird 1021 **Zuntinesprucca** genannt, die Brücke eines „Unti“.[43] Es dürfte ein Zusammenhang mit *Untineswerde* bestehen, der Donauinsel eines Unti, die in den Auen südlich von Großenzersdorf lag.[44] Die Brücke des Unti befand sich

> „*a loco enim Zuntinesprucca iusum per ripam Danubii usque in locum Orta dictum, (...) et a supradicto ponte per directum usque in eandem silvam Hart,*“[45]

beim *Sahsonaganc* in der Gegend von Aspern, Essling und Großenzersdorf. Weitere Brückennamen mit einer Personenbestimmung sind **Atzenbrugg** und **Wieselbruck**, die zwischen St. Pölten und Tulln an der Perschling liegen. Beide Erstnennungen stammen aus dem 12. Jh.; *de Acinprukke* ist nach einem „Aco“ und *Wischartisprucca* nach einem „Wischart“ benannt.[46] Zur Gruppe der patronymen Namen gehört nach Schuster auch **Inprugg** an der Tullner Straße bei Neulengbach. Der Brückenort an der Tulln wird 1117/20 als *in Immenbrukke* und 1276 als *Ynprukke* genannt und leite sich nicht von Bienen sondern von „Immo“ ab.[47]

Am Kamp trafen die wichtigen **Waldvierteler Altstraßen**, der Polansteig und der Böhmsteig, bei **Reinprechtsbruck** aufeinander. Hadmar von Kuenring ritt laut Zwettler Stiftsbrief *den wech der der Polansteich ist genant* (...) *ze Reimprehtesprvkk vber den Champ*.[48] Ebenfalls durch einen Personennamen bestimmt wird *Willenbruche,* das eine Brücke eines gewissen „Willo“ benennt und möglicherweise östlich von **Steinabrückl** lag.[49] Steinabrückl liegt an der alten Venedigerstraße, die Ulrich von Liechtenstein beging und wo heute die A2 Südautobahn vorbei führt. Zwischen Steinabrückl und Ebenfurth dürfte die **Willenbrücke** gestanden habe, so es sich nicht um einen Vorgängerbau bei Steinabrückl gehandelt hat.

Neben patronymen Namen stehen viele *-bruck* Orte mit dem verwendeten Baustoff in Zusammenhang: so **Steinabruck** und Steinabrückl, wo Brücken aus Stein errichtet wurden oder **Holzbruck** und Pretrobruck, die aus Holz bzw. Holzbrettern erbaute Brücken kennzeichnen.[50] Auf bestimmte Holzarten nehmen Tannenbruck, Eschabruck und Phyrabruck Bezug, die aus Tannen-, Eschen- und Birkenholz gebaut waren. Pyhrabruck ist eine „Zollstätte bei der Birkenholz-Brücke,“ und Pirawarth benennt eher eine „aus Birkenholz erbaute Warte“ als einen Feuerplatz.[51] **Wienerbruck** liegt bei Mariazell an der wichtigsten österr. Pilgerroute, der *Via Sacra* (siehe 2.4.3), die über den Lassingbach Richtung Wien führt und den Namen

[43] MGH DD HII, Nr. 582. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, Z 93.
[44] FRA II/36, Nr. 15. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, U 40.
[45] NÖ UB I, Nr. 14c. und Nr. 15c. Ähnlich früh fällt Grahbruck (*Gouuiprucca*) an der Erlauf an Stift Ebersberg.
[46] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, A 255 und III, W 287. FRA II/51, 32. MGH DH V, Nr. 38.
[47] Ebd., Etymologie II, I 24. BUB 4/1, Nr. 616.
[48] Johann von FRAST, Liber Fundationum Monasterii Zwetlensis, In: FRA II/3, S. 44.
[49] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, W 332. Jans ENIKEL, Landbuch, In: MGH Dt. Chron. 3, S. 709.
[50] Ebd., Etymologie I, B 478. III, S 449f. und W 332.
[51] Ebd., Etymologie I, B 256 und 259, D 49 und E 235. Phyrabruck: 1261 *muta in Pirrhenprukk* Vgl. GB XIV, 4.

des Zielortes anzeigt. **Hochbruck** bei Aschbach weist auf ein morastiges Gewäs-ser unterhalb der *Horpruk* hin; Hoch- und Neubruck gibt es z.B. entlang der Erlauf.[52]
Mit **Bruck/Mur** und **Bruck/Leitha** treten in Ostösterreich zwei Zentralorte mit wichtigen Brückenbauten auf. Die Vorgängersiedlung von Bruck/Mur (bei St. Ruprecht) findet sich bereits 860 in einer Schenkung Ludwigs des Deutschen an Salzburg als *ad pruccam*.[53] Zur weiteren Entwicklung von Bruck an der Mur und anderer -bruck Orte siehe Kapitel 3.1.1. Auch die Landeshauptstädte **Innsbruck** (Brücke über den Inn) und **Klagenfurt** (Furt durch die Glan) weisen auf bedeutende Flussquerungen hin. In Oö. liegt **Vöcklabruck**, das 1134 als *Pons Veckelahe* aufscheint, als Pilgrim von Weng die Brücke kauft und kurz darauf nebst der Brücke eines der ältesten Hospize im deutschen Sprachraum gründet.[54]
In Deutschland kennzeichnen **Königsbrück** (Via Regia), **Hersbruck** (Goldene Straße bei Nürnberg) Zweibrücken (Salzstraße bei Saarbrücken, kelt. *Sarabriga*) oder Quakenbrück, Bersenbrück und Osnabrück (alle an der Hase) ebenso wichtige Flussquerungen wie **Erfurt** (Furt durch die Gera), Haßfurt, Ochsenfurt und Schweinfurt (alle am Main), Fürth (durch die Regnitz) und Furtwangen (Breg). **Frankfurt/Main** bezeichnet möglicherweise eine Furt, die Franken benutzten - Siedler übertrugen den Namen auf **Frankfurt/Oder**.[55]

Drei nö. Ortsnamen enden auf **-fahrt** (-furt) und beziehen sich auf alte Heerstraßen. Das mhd. Wort *vurt* kann neben einer Furt auch einen Verkehrsweg ansprechen, wie **Weinfurt** zeigt, das eine Weinstraße im Puchberger Tal bei Mariazell bezeichnet.[56] **Herfurt** (*Herfart, Herfurt*) im Bezirk Amstetten meint eine „Straße, auf der das Heer zieht". Der abgekommene Ort lag im Bereich der heutigen Westautobahn, an der südlichen Donautal- bzw. Limesstraße (siehe 1.2.3). **Höfart** (*Herfuert)* bei Seitenstetten und **Hörfarth** (*Herfuert)* bei Göttweig erinnern nach Schuster ebenfalls an alte Römerstraßen.[57] Höfart lag im Einzugsgebiet der Limesstraße, die von Einheimischen „Heidenstraße" genannt wurde. Hörfarth nimmt allem Anschein nach Bezug auf die **alte Heerstraße** von *Aelium Cetium* (St. Pölten) nach *Favianis* (Mautern) - siehe Karte 1. Alle drei Ortsnamen treten aber erst um 1300 in Urkunden auf.[58]

Die gängigen **-furt** Namen bezeichnen Bach- oder Flussübergänge. **Breitenfurth** bei Wien charakterisiert einen Ort „beim breiten Übergang" über die Liesing, während **Dingfurt** - *de*

[52] Ebd., Etymologie II, H 356 von mhd. *hor* für „Kot, Schmutz" sowie III, W 281. *Wiennerprugkh*.
[53] MGH DD LD, Nr. 102. In dieser Urkunde scheinen die Wachau (*ad Uuahauua*) und andere Orte erstmals auf.
[54] SUB II, S. 236, Nr. 159. Der Regauer Dienstmann Pilgrim kauft die Brücke und schenkt sie an Salzburg.
[55] Saarbrücken geht auf das keltische *Sarabriga* (Saarfelsen) Hersbruck liegt an der Goldenen Straße zwischen Nürnberg und Prag und stellt als *Haderihesprucga* die Brücke eines Haderich dar. MGH DH II, S. 271.
[56] Zur Bedeutung von *vurt* als Verkehrsweg siehe Matthias LEXER Mhd. Handwörterbuch III, Sp. 615f. Zur Lautverschiebung siehe Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, H 265.
[57] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, H 373 und H 477.
[58] Heinrich WEIGL, HONB III, 87, 119 und 153.

Dunnenfurt - bei Amstetten „bei der engen Furt“ über die Ybbs bedeutet.[59] Vor allem für Fuhrwerke galt es hier höchst vorsichtig zu sein, um nicht abzudriften. In **Ebenfurth** bei Wiener Neustadt lag ein „bequemer Übergang“ durch die Leitha, wo schon zwei **Römerstraßen** querten, die von *Scarabantia* (Sopron) nach *Vindobona* (Wien) führten und sich bei Ebenfurt gabelten. *Ebenfurte* wird 1160 als Passauer Besitz genannt und liegt unweit des Schlachtfeldes an der Leitha, bei dem Friedrich II. der Streitbare 1246 fiel. [60]

Klingfurth ist ein „Weg, der durch eine Schlucht führt“, **Wienfurt** ist ein „Übergang an der Wien“, der im 12. Jh. mehrmals aufscheint und bei Ober-Baumgarten im 14. Bezirk lag. Um 1135 überlässt Bruno von Bamberg dem Kloster Formbach in Anwesenheit von Markgraf Leopold III. einen *stabularem curtem Uvienvvrt cum vineis* an der Wien.[61]

Pachfurth trägt die lapidare Information „Furt über einen Bach“ in sich, liegt östlich von Bruck/Leitha an der Ostautobahn und geht auf einen alten Weg zurück.[62] Interessant ist **Disinfurt**, das unter Heinrich IV. 1067 als *villa Disinfvrth* begegnet. Es bezeichnet einen Übergang, eines ‚Diso’; diese Furt dürfte sich bei Angern an der March (Zwerndorf) befunden haben und mit der **Ungarn Straße** (*platea Ungarica*) in Verbindung stehen, die in einem Diplom Heinrichs III. 1045 auftaucht.[63] *Disinfvrth* ist die älteste Nennung einer Furt in Nö. und markiert einen wichtigen Weg durch die March. Nach 1072 begegnet **Eisenfurt** an der Schwarza als *ad Isinvurta*; Schuster gibt zwei etymologische Varianten an: „Übergang, auf dem Eisen geführt wurde“ oder „Übergang, der nach einem ‚Iso’ benannt ist“.[64]

Bei Zöbern lag *Sauariae vadum* und **Schranawand** an der Fischa begegnet ursprünglich als *Scran(e)wat* - beide Namen tragen das **Waten** durch eine Furt im Namen.[65] Das alte **Furth** bei Göttweig gehört zu einer Gruppe von -furt Orten, die ohne nähere Bestimmung auskamen. Es wird seit 1072 *ad vurta* genannt und markiert einen Fahrweg über die Fladnitz an den Ausläufern des Dunkelsteiner Waldes.[66] Weitere **Furt-Siedlungen** in Nö. liegen bei Göllersdorf, Maria Anzbach, Böheimkirchen sowie an der Triesting, Pielach oder Schwarza, wo 1180/94 *Vurt* an der Semmeringstraße bei Gloggnitz auffällt.[67] Bei Krems befindet sich **Förthof**, das eine Überfahrt - *Vrvar super Danubium* - anzeigt, auf die noch einzugehen ist.

---

[59] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 458 und D 158. *Grifo de Dunnenfurt.* Vgl. MB 11, S. 352.
[60] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, E 8. FRA II/36, Nr. 19. Nach der Schlacht verlieh Passau die hiesige Burg an die Chadolde, bevor sie um 1270 an die Pottendorfer überging, die hier Mautrechte ausübten.
[61] NÖ UB II/1, S. 300f., Nr. 7[37]. Wohl im Bereich Baumgarten - Brückenkopf Hacking - Flötzersteig gelege. Vgl. Anton SCHEIBLIN, Frühgeschichte, In: JbVGStW 21/22 (1965/66), S. 95 ff.
[62] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie, B 8. II, K 184. III, W 284.
[63] Ebd. I, D 161. MGH DH IV, Nr. 188 *villa Disinfvrth et transitum ipsius fluminis quod dicitur Maraha et infra hec loca Povngartvn Stovtpharrich* (Flurname Stopfereien) *Modzidala.* MGH DH III, Nr. 141.
[64] FRA II/69, 151. FRA II/8, S. 3. *Ad Isinuurta decem mansus regales.*
[65] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, Z 75. NÖ UB I, S. 200.
[66] Ebd. II, F 221. FRA II/69, S. 1.
[67] Ebd., F 220ff. Zu Furt bei Gloggnitz siehe OÖ UB I, Nr. 690. wo ein *Liupolt vurt* unter den Zeugen ist.

Südlich von Wiener Neustadt liegt **Judenfurt**, dass 1260/80 als *Judenfuerth* aufscheint und einen „Übergang, der von einem Juden beaufsichtigt wurde" bezeichnet.[68] Von Jüdischen Händlern berichtet schon die Raffelstettener Zollordnung (siehe 3.2.2);.[69] In Österreich gibt es mehrere **-juden** Orte, die auf Handelsplätze und jüdische Siedlungen hinweisen.
Viele „Judendörfer" lagen an Nord-Süd Verbindungen, wie **Judenau** bei Tulln und **Judenburg** in der Steiermark, das schon 1074 als *mercatum Judinburch* über das älteste Stapelrecht Österreichs verfügte und den **transalpinen Handel** förderte.[70] Im Umland von Judenburg fand man den keltischen Kultwagen von Strettweg und einen römischen Münzschatz. Im Mittelalter lag hier eine wichtige Mautstelle am Weg nach Venedig, über welche die Eppensteiner, Traungauer und Babenberger verfügten; hier prägte man die erste österr. Goldmünze, den **Judenburger Gulden**.[71] Am Ausbau von Judenburg war Ulrich von Liechtenstein beteiligt, der in der Steiermark wichtige Ämter ausübte (siehe 4.2.2).[72] In Judenburg handelte man u.a. mit Erz und Speik; unweit der Stadt liegt **Judendorf-Straßengel**.
Furten lagen an großen wie kleinen Flüssen überall dort, wo es die Mobilität erforderte und die Naturlage günstig war. Eine schlammige oder unebene Furt konnte durch Holzbohlen oder Steine (Steinplatten) befestigt werden, wie die deutschen Namen **Bonaforth** (*Bollenvorde*) und **Steinfurt** *(de Steinvorde)* anzeigen.[73] Weitere deutsche *-furt*, slaw. *-brod* bzw. engl. *-ford* Ortsnamen finden sich im Kapitel „Brücken - Fähren - Furten" (siehe 3.1.1).

Selten sind Ortsnamen wie **-herberg** und **-rast**. Bei Schwechat liegt **Wienerherberg** (*de Wienneherberge*), das eine Herberge Richtung Wien markiert. **Sigmundsherberg** (*Symonsherberg*) ist eine „Herberge, die nach einem Simon" benannt ist, der zum deutschen Sigmund wurde. Nach einer Sage gehe der Name auf Kaiser Sigismund zurück, der hier auf dem Weg nach Prag gerastet habe.[74] **Rastenberg** und **Rastenfeld** stehen wohl mit einem „Rasto" in Verbindung, wenngleich das mhd. *raste* „Rast, Wegmaß" bedeutet und als Raummaß wie die Meile und die Tagesreise begegnet.[75] **Adalbertrast** zwischen Hörfarth und Furth, Rastenfeldt bei Krems und Maria Rast bei Mauerbach sind Flurnamen mit Rastbezügen.

---

[68] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, J 43.
[69] MGH Cap. II, Nr. 253, S. 252. *Mercatores, id est Iudei et ceteri mercatores,* Vgl. Martha KEIL/Klaus LOHRMANN, Geschichte der Juden in Österreich. Barbara STAUDINGER, „Gantze Dörffer voll Juden". Zuletzt hat sich Margarete PLATT mit Juden-Wege und -flurnamen in Wien und Nö befasst, In: UH 70 (1999), S. 4–13.
[70] Joseph ZAHN, STUB I, Nr. 77. Bei jüdischen Gemeinden finden sich Flurnamen wie „Jüdel", „Juden" und „Judenfreithoff", „Judengasse" oder „bei den Karrenjuden" siehe 4.1.2. Elisabeth KUGLER, Flurnamen, S. 419f.
[71] St. UB, Nr. 95. *mercatum Judenpurch cum usu qui muta dicitur, thelono et pretereuntium merce.*
[72] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 53 und 103.
[73] Frank TÖNSMANN, Brücken. Historische Wege über den Fluss, S. 25. Beide Furten bildeten den Knotenpunkt mehrerer Fernwege und sorgten für ein bequemeres Überqueren der Flussübergänge.
[74] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, W 282 und S 345. Erwin FRANK, Sigmundsherberg, S. 4.
[75] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, Sp. 164. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, R 102f.

Das deutsche Wort **Maut** leitet sich vom gotischen *muta* ab und wurde mit *teloneum* (Zoll) gleich gesetzt (siehe 3.2.1). Der Altphilologe Klaus Bartels sieht die Völkerwanderzungszeit auch als „**Wörterwanderungszeit**" an, in der das gotische *muta* über die blaue Grenze der Donau geschwommen sei und im bayerisch-österr. Raum Fuß fasste.[76] Die Bedeutung von **Mautern** (*civitatem Mutarensem*) geht aus der frühen Nennung des Ortes „bei den Mauteinnehmern" 899 und der Präsenz von *Mutaren* im Nibelungenlied hervor (siehe 4.2.1).[77] Das römische *Favianis* lag an der Kreuzung mehrerer Wege, allen voran der Limesstraße, entlang welcher die Vita Severini spielt und bedeutende Heerzüge stattfanden.
Während Mauternbach nur den Bach bei Mautern bezeichnet, war Mautern am Phyrn ebenso eine Mautstelle wie **Mauterheim** bei St. Pölten.[78] Csendes sieht hierin eine Zollstätte, die parallel zu Mautern eingerichtet und durch die Verkehrszunahme um St. Pölten aufgewertet wurde.[79] Traurige Berühmtheit erlangte das oö. **Mauthausen** durch das KZ der Nazis. Im Frühmittelalter lag hier eine Mautstelle für Donauschiffe und ein wichtiger Salzhandelsplatz. Barbarossa ließ Mauthausen 1189 niederbrennen, weil die Mautner das Kreuzzugsheer nicht frei passieren ließen.[80] Weitere -maut Orte sind **Mautstatt** in der Steiermark und Mauterndorf in Salzburg, wo eine Römerstraße über den Radstädter Tauern führte und eine Mautburg stand. In **Mauterndorf** kamen Wege aus Salzburg und Judenburg zusammen und gingen über den Rennweg am Katschberg (A 10) und über Kremsbrücke nach Spittal/Drau.

Rar sind in Nö. **-spital** Namen, wenngleich sie als Siechen- und Armenhäuser eine wichtige Rolle spielten und viele Flurnamen von Spitalsbesitzungen künden. Bei Weitra liegt **Spital** (*Spittael)*, das ein Siechenhaus der Johanniter anzeigt, die hier wie in Mailberg zunächst eine **Pilgerherberge** betrieben. Spital (*Spiltal*) bei Atzenbrugg geht auf Waffenspiele bzw. Turniere zurück.[81] Zu den älteren Spitälern des Landes zählten Krems, Wien und Klosterneuburg, während die Spitäler in Weitra und Tulln Neugründungen des 14. Jh. waren.
Bedeutend waren **Spital/Semmering** (1160 *hospitalis de Cerewalt*), das Hospiz im oö. Vöcklabruck (nach 1134) sowie das **Spital/Pyhrn**, wo zuvor eine Pilgerherberge lag;[82] diese Spitäler weisen auf die Versorgung an Passübergängen hin (siehe 3.1).

---

[76] Klaus BARTELS, Maut und Zoll, In: Neue Zürcher Zeitung 09.03.2015, Nr. 56, S. 38.
[77] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, M 143. FRA II/8, S. 2. *Parrochiam ad muttarin* (..) BUB IV/1, Nr. 532.
[78] Ebd. II, M 142 und 144. *Mutrehaim* = „Heim der Mauteinnehmer".
[79] Peter CSENDES, Die Straßen Niederösterreichs, S. 87f.
[80] Vgl. KATZINGER, Markt und Maut Mauthausen, In: FS Walter Aspernig, S. 125ff. KATZINGER verweist auf die Ennser Zollordnung, die eine Durchfahrt zur Marktzeit reglementierte und den Streit ausgelöst habe.
[81] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 403f.
[82] BUB II, Nr. 230. 249. „1190 gründete Bischof Otto II. von Bamberg ein Hospital am Fuß des Pyhrnpasses, eines vor allem von Pilgern und Kreuzfahrern stark frequentierten Gebirgsüberganges. Das Hospital, das zum Schutz und als Unterkunft für die Reisenden dienen sollte, wurde einem *Hospitalarius* unterstellt." Vgl. Kathrin KININGER - http://monasterium.net/mom/AT-OOeLA/SpitalamPyhrnCan/fond#Stiftsgeschichte (05.05.2017).

Das Grundwort **-steig** tritt in Nö. selten auf. **Allentsteig** wird *in loco Tigia* genannt und hieß ursprünglich „Thaya". Ende des 12. Jh. tritt der ahd. Name Adalolt als Bestimmungswort hinzu und es kommt zur Umdeutung in Allensteig. Ähnlich ist der Fall **Windigsteig** bei Waidhofen/Thaya gelagert, das als *Windistei* die „windische, slawische Thaya" bezeichnete. Beide Namen beziehen sich also ursprünglich auf die Thaya und nicht auf einen Steig im Sinne eines Weges.[83] Generell bezeichnet ein Steig einen schmaleren Weg, einen **Fuß-** oder **Reitpfad**, der meist durch Wald- und Höhenzüge verläuft und „die Vorstellung von Steigung" beinhaltet.[84] Von den alten Verkehrswegen, die als **Steige** begegnen, liegen viele nördlich der Donau. Der bereits 832 als *locus qui dicitur Erdgastegi* angesprochene **Erdgehsteig** verlief an der unteren Erlauf im Umfeld der Römerstraße bzw. Südlichen Donautalstraße bei Pöchlarn, wobei der Name einen „Höhenweg in erdigem Gelände" anspricht (siehe 2.1.2).[85]

Nördlich der Donau war das **Straßennetz** mangels römischer Infrastruktur schlechter entwickelt (siehe Karte 1). Wichtige Steige verliefen durch das **unwegsamere Waldviertel**, nur der Rittsteig ging östlich des Manhartsberges durch das offenere Hügelland. Der **Rittsteig** ist ein **alter Fernweg**, der von Krems nach Znaim führte und auf die Fortbewegung des Reitens hinweist.[86] Die Stadttore von Retz sind nach ihm ausgerichtet; beim Siedlungsbau südlich der Altstadt stieß man auf Spuren des Weges und benannte die Siedlung „Rittsteig".[87]
Der **Griesteig** scheint 1115 in Quellen als *Griestig* auf und leitet sich vom ahd. *griez-stick* für „sandiger Steig" ab.[88] Er führte von der Donau Richtung Norden und wird wie der Erdgehsteig durch die Beschaffenheit des Bodens bestimmt. Die bekannten Wege *Pehaimersteich* und *Polansteich* tauchen in der Schenkungsurkunde des Stifts Zwettl auf, als Abt Hermann und Hademar von Kuenring das gestiftete Gebiet symbolisch umritten (siehe 2.1.2).[89]
Der **Böhmsteig** (*Behaimsteich*) führte als Fortsetzung des Griesteigs und des Steinernen Weges von der Donau über Zwettl nach Böhmen.[90] Bei Reinprechtsbruck traf der Böhmsteig den Polansteig und überschritt den Kamp. Der Böhmsteig trägt wie die Böhmstraße und die Ungarstraße (*platea Ungarica*) ein Ethnikon ins sich, das die Hauptrichtung angab.[91]
Der **Polansteig** erhielt seinen Namen hingegen von Altpölla, das sich vom slaw. *polana* für

[83] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, A 107. II, W 369.
[84] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Vielschichtigkeit der Straße, S. 79.
[85] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, E 205. MGH DD LdD, Nr. 8. Der Flözersteig im 14. Wr. Gemeindebezirk ist Teil der Neulengbacher Straße. Vgl. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 249f.
[86] Peter CSENDES, Die Straßen Niederösterreichs, S. 185f.
[87] Nach einer freundlichen Auskunft von Herbert PUSCHNIK, der die Namensgebung mit veranlasst hat.
[88] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, G 290. FRA II/31, Nr. 95.
[89] Stiftsarchiv Zwettl Handschriften 2/1, fol. 12r. FRA II/3, S. 44f.
[90] Auch in Deutschland gibt es einen Böhmsteig. Die *via Boemorum* führte von Passau über Ilz, Ranna, Wegscheid und Aign nach böhmisch Krumau und war ein stark begangener Salzhandelsweg.
[91] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 27ff.

„Feld, Waldwiese“ ableitet. Er führte vom Mühlviertel über Zwettl nach Pölla, wobei er gemeinsam mit dem Böhmsteig einer der wichtigsten **Verkehrswege** des Waldviertels war.[92]

Im Gegensatz zum Steig weist der **Steg** kleine Brücken oder kleine Wege aus, die ohne Steigung auskommen. An **-steg** Namen sind in Nö. kleinere Siedlungen wie Gut am Steg (bei Spitz /Donau), Steg bei Scheibbs, Stegmühle bei Thaya, Steghof oder *de Stegen* bei Stickelberg bekannt.[93] Weitere „Stegorte“ sind Steg bei Gmunden (Oö.), Steg bei Weiz (Stmk.) oder Stegersbach (Bgld.). Der Name *Stegraifepach* ist interessant, da er sich vom **Steigbügel** ableitet und mit den Grenzwächtersiedlungen (*gyepü*) in Verbindung gebracht wurde.[94]

Die Straße selbst kommt in sieben Ortsnamen vor, wobei drei Nennungen ins 11. Jh. zurückreichen. **Straß** bei St. Pantaleon-Erla wird schon 1011 als *strata publica, que Hohstraza vulgo nuncupatur* genannt und liegt beim Enns-Übergang an der römischen Limesstraße.[95] Von **Straß** im **Straßertal** (*villula ... Straza*) führte der alte Sichtweg **Pleketer Weg** (*Plechuntirwech*) entlang des Wagrams; beide werden in Göttweiger Urkunden mit einer *pons Ziunza* und dem *Perehardesstich* als topografische Anhaltspunkte gesehen (siehe 2.1).[96]
Das von Becker an der **Bernsteinstraße** angeführte öde **Schönstraß** („gute Straße“) meint wohl die **Lundenburger Straße** (*ad stratam Lauentenburch*), die in einer Schenkung Heinrichs III. an Passau 1056 Fiskalgüter einfasste.[97] Ebenfalls ins 11. Jh. reicht die **Ungarnstraße** (*platea Ungarica*) zurück (siehe 2.1.2), die Csendes mit **Strasshof** in Verbindung brachte. Strasshof bei Gänserndorf ist eine neuzeitliche (Wieder)Gründung, geht aber laut Melker Urbare auf ein älteres *Strazze*-Dorf zurück.[98] Ein weiteres **Straßhof** (nach 1150 *de Strazhouen*) liegt südlich von Neunkirchen in der Nähe der Semmering Schnellstraße S 6.
Neben einigen frühen Nennungen tauchen kleine **Straß**-Orte bei Kirchschlag, Neulengbach oder im Dunkelsteiner Wald erst in neuzeitlichen Quellen auf.[99] Straßengel (Stmk.), Straßwalchen (Salzburg) oder Straßburg (Kärnten) sind weitere **-straß** Orte; der bekannteste Vertreter ist **Straßburg** im Elsass, wo eine Burg an einer wichtigen Fernstraße am Rhein lag. **Hochstraß(e)** und andere Straßennamen treten in Flurnamen auf und zeigen meist alte Weg-

[92] Ebd. S. 209f. Zum Böhmsteig S. 206f. und zum Griesteig S. 216f. Vgl. Folker REICHERT, Polansteig und Böhmensteig, In: JbLkNö 43 (1977), S. 64ff. Mehr zu den Waldviertler Altstraßen siehe 3.1.
[93] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 438f. Vgl. UB OÖ I, S. 649.
[94] Continuatio Vindobonensis zu 1289, In: MGH SS 9, S. 715. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 209. *Stegraifepach* ist die Übersetzung des Strem-Bach (slaw. *stremen* für Steigbügel, Stegreif). Zu den Gyepü-Siedlungen: Max WELTIN, Probleme, In: Das Land und sein Recht, S. 473f. sowie Kapitel 2.1.1.
[95] MG DD HII, Nr. 231.
[96] FRA II/69, Nr. 112. NÖ UB II, S. 102ff., Nr. 3^5, 3^7 und 3^9 sowie Komm. Nr. 3^1-3^{14}.
[97] MGH DH III, Nr. 376. Anton BECKER, Bernsteinstraße, In: DERS., Ausgewählte Schriften, S. 337.
[98] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 148. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S. 40.
[99] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 535-542. S 537 Straß (*in Strazze*) bei St. Leonhard am Forst nimmt wie S 540 Straßhof (*Strazze*) bei Gänserndorf eine zeitliche Mittelstellung mit einer Erstnennung um 1300 ein.

trassen an (siehe 4.1.2). Einige interessante Straßennamen liegen in Wien. Die **Landstraße** begegnet um 1300 als *Lantstrazz* bei einem Tauschgeschäft des Schottenstifts mit dem Wr. Bürger Griffo auf.[100] Sie wurde namengebend für den 3. Bezirk, der mit dem *Rennweg* und der *Schefstras* weitere wichtige Verkehrsnamen besitzt. Der **Rennweg** bedeutet „auf der Fahrstraße", die entlang des Donauufers verlief und von den Römern ausgebaut wurde (siehe 1.2.3).[101] **Rennstraße** (z.b. Taunus), Rennsteig (z.b. Thüringen) oder Rennweg (Katschberg, Wien) künden von **Altstraßen,** auf denen man gut und schnell vorankam. Die **Scheffstraße** war ein Vorort zwischen dem Stubentor und dem Donaukanal und bezeichnete eine Straße, die zu Schiffsanlegeplätzen führte.[102] Nachbarbezirk der Landstraße und Fortsetzung der Altstraßen ist Simmering, das 1028 als *Simanningen* eventuell mit Sintmannen (Wegmännern) in Verbindung stehen könnte. Der 9. Bezirk heißt Alsergrund und tritt 1211 als *vicus Alsaerstrazze* auf; die **Alserstraße** verlief als Verkehrsweg entlang der Als (siehe 3.1).[103]

Die **-urfar** und **-ufer** Namen bezeichnen Fährverbindungen, die sich von „Stelle am Ufer, wo man an- oder überfährt, Landeplatz, Überfahrt, Fähre" ableiten.[104] Am bekanntesten ist die Überfuhr von Linz **Urfahr**. In Nußdorf bei Wien liegt **Altenurfar**, dass 1276 als *alten Vrfar* aufscheint und soviel wie „bei der alten Überfahrstelle über die Donau" bedeutet.[105] Dank des Weistums von 1450 gehört das *vrfar zu Nusdorf* zu den am besten überlieferten Fährpassagen des Untersuchungsgebietes (siehe 3.1.1). Bei Krems befindet sich **Förthof**, das im 13. Jh. als *de Urfar* bzw. *Vrvar super Danubium* begegnet und „bei den Höfen, von denen aus die Überfahrt über die Donau durchgeführt wird" bedeutet.[106] Ähnlich verhält es sich mit dem deutschen Ort **Pföring** (Donau), das im Nibelungenlied als *Vergen* (Fährmann, Schiffer) auftritt und wie **Föhring** (*Vering*) an der Isar bei München ein Fährort war (siehe 4.2.1).[107]
Auch die Siedlungen **Ufer** bei Mauthausen, nördlich von Amstetten (*bey dem Vrfar*) oder südlich von Grein deutet auf Überfuhrstellen hin. Südöstlich von Krems lag das durch ein Hochwasser um 1336 abgekommene **Marchwartsurfar**, das zum *passagium in Holnburch* bzw. *passagium aput Teyzzam* gehörte und durch eine neue Anlegestelle ersetzt wurde.[108]

---

[100] FRA II/18, S. 106. In der Continuatio Vindobonensis begegnet 1276 die *platea Sunchingerstraz* (Singerstr.), die wie die Pippingerstr. (Annagasse) nach einem Wr. Bürgergeschlecht benannt ist. MGH, SS 9, S. 707.
[101] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, R 204.
[102] Ebd., Etymologie III, S 71. Johann Adolf TOMASCHEK, Rechte und Freiheiten I, Nr. 51 und 94.
[103] Ebd., I, A 122 und III, S 348. SCHUSTER denkt an „Sindman/Siman". Das ahd. *sint* bedeutet „Weg", mhd. „Weg, Gang, Reise, Fahrt". Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 195. *Sindmannis* treten ab dem 9. Jh. in bayer. Quellen auf. Wilhelm STÖRMER, Fernstrasse und Kloster, In: ZBLG 29 (1966) S. 329ff.
[104] Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch 3, Sp. 2016.
[105] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, A 147. FRA II/10, Nr. 23. Jacob GRIMM, Weisthümer 3, S. 699.
[106] Ebd., Etymologie II, F 143. OÖ UB I, S. 398, Nr. 225. FRA II/81, S. 110, Nr. 233.
[107] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, V 1291. Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei III, S. 135.
[108] MB 15, S. 258 und 270. AÖG 9, S. 279f. FRA II/31, S.324f., Nr. 302 sowie S. 335f., Nr. 312-14.

Ein beliebter Name ist **-wart**, der in einigen Ortsnamen und in einer Fülle von Flurnamen vorkommt. Bei Eggenburg sitzt der Ort **Wartberg** auf einem Hügelrücken. Hier liegt ein „Berg, von dem aus Ausschau gehalten wird".[109] In **Hohenwarth** am Manhartsberg stand ebenfalls eine hochgelegene Warte am Übergang von Wald- und Weinviertel.[110]
Die **Hohe Warte** in Wien ist heute Sitz der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik. **Warth am Wechsel** liegt direkt an der Südautobahn A2 zwischen Seebenstein und Grimmenstein und wird in einer Urkunde von Herzog Friedrich II. 1244 mit einer Maut genannt (*muta in Wart*).[111] Zwischen dem Haßbach- und em Pittental lag in Warth ein Wachtposten samt Mautstelle, der den Handelsweg über den Wechsel (*Hartberg*) kontrollierte.
Pyrawarth und **Rauchenwarth** (*Rovhenwart*) scheinen auf den ersten Blick auf eine Feuersignalstelle hinzudeuten. Tatsächlich geht Pyrawarth wohl auf Birkenholz und Rauchenwarth auf eine raue, windige Wartstelle zurück. Perwart bei Scheibbs und Gr. und Kl. Schweinbarth im Weinviertel stehen hingegen wohl eher mit der Jagd in Verbindung. [112]
Abschließend seien noch **Oberwart** im Burgenland, **Wartberg** bei Heilbronn und die **Wartburg** in Thüringen als Beispiele von -wart Ortsnamen erwähnt. Etymologisch ähnliche Bedeutung wie eine Warte hat **Wachtberg**, das in vier nö. Ortsnamen aktiv wurde und soviel bedeutet wie „Berg, von dem aus ins Land gespäht wird" (siehe 4.1.2).[113]

Namensbildungen mit **-weg** und **-wegscheid** treten in Nö. erst im 14. Jh. auf und beziehen sich meist auf jüngere Siedlungen von untergeordneter Bedeutung. Dazu gehören die Orte Weg, Ober und Unter Weg, Wegbach, Weghof, Wegleiten oder Wegscheid.[114]
Den **Pleketer Weg** (*Plechuntirwech*) spricht Csendes als bestüberlieferte nö. Straße aus dem Mittelalter an. Er gehört mit dem **Staatzer Weg**, **Steinernem Weg** und **Gebirgsrandweg** zu den wenigen mittelalterlichen Straßen, die auf -weg enden, wobei ähnlich wie bei den Steigen die Mehrzahl dieser Altwege nördlich der Donau zu finden ist (siehe 3.1.1).[115]
Wieselburg leitet sich vom ahd. *zwisila* für „Gabelung" ab, wobei der Zusammenfluss von Großer und Kleiner Erlauf gemeint ist, der wiederum Einfluss auf die Landwege nahm.[116] Bei

[109] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, W 91ff.
[110] Nördlich von Hohenwart liegt Maissau, wo sich ab dem Spätmittelalter eine Mautstelle befunden hat.
[111] BUB II, Nr. 280.
[112] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 167f. und B 259; III, S 113 256f. Ähnliche Jagd-Bedeutung hatten wohl *Hermanneswarte* und *Liuprateswarte* im Wienerwald, die im 12. Jh. als Landmarker dienten. BUB I, Nr. 25. und Nr. 51. Siehe 2.1.2. Pyrawarth und Gr. Schweinbarth sind Nachbarorte und liegen östlich der A 5.
[113] Ebd. III, W 12ff. Gleiches gilt für die Ruine Sichtenberg, von der aus man weit sehen konnte. Wart-, Sicht- und Wachtplätze kommen in verschiedensten Kombinationen im Flurnamen-Material vor (siehe 4.1.2).
[114] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, W 108ff.
[115] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 170f., 176ff., 212f. und 252f. Zu den Erstnennungen des *Plechuntirwechs* siehe die Göttweiger Abschriften: NÖ UB II, S. 102ff., Nr. 3^5, 3^7 und 3^9.
[116] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, W 288.

Mautern und Furth liegt **Steinaweg**, das einen Weg mit festem Untergrund meint; in Steinamanger (*Szombathely*) sind noch Spuren der Römerstraße im Gelände sichtbar. In der Steiermark ist **Strettweg** durch seinen keltischen Kultwagen bekannt, in Salzburg liegt Tamsweg, dessen Urform *Taemswich* sich aber nicht auf einen Weg bezieht. Hinzu kommen zahlreiche Flurnamen wie **Hochwege**, **Römerwege** oder **Mitterwege** (siehe 4.1.2).[117]

Seltener als -maut sind **-zoll** Namen. Bedeutend ist das **Zollfeld** in Kärnten, wo *Virunum* lag, die Hauptstadt Noricums und wo die Kärntner Herzöge am Herzogstuhl bzw. am Fürstenstein inauguriert wurden (siehe 4.2.5).[118] Südlich vom Zollfeld liegt die heutige Landeshauptstadt Klagenfurt an der Glan. In Deutschland sei **Zollberg** bei Esslingen am Necker sowie Burg **Hohenzollern** samt der dazu gehörigen mittelalterlichen Grafschaft **Zollern** angeführt. Zahlreicher sind Zoll(amt)gassen, Am alten Zoll und ähnliche Namensbildungen.

Darüber hinaus gibt es Namen, die spezifische Mobilitätsbezüge in sich tragen. **Scheiblingstein** an der Tullner Straße wird 1313 als *Meilsteyn* genannt und könnte an einen römischen Meilenstein an einer Abkürzung *Comagena - Vindobona* erinnern (siehe 1.2.3).[119] **Chorherrn** südöstlich von Tulln hat nichts mit Pfaffen zu tun, sondern wird um 1145 als *Charcharen* genannt und leitet sich vom mhd. *karech, karre* für „Karren, Wagen" ab; der Ort liegt „bei den Fuhrleuten". Ähnlich ist der Fall **Korning** westlich von St. Pölten gelagert, das um 1170 *Charnarn* heißt, wobei Lexer den mhd. *karrer* als „Wagenführer" ausweist.[120]
Lechner hat auf die „**Barschalken-Orte**" Pottschall und Pottschollach bei Herzogenburg und St. Pölten hingewiesen und bringt den Flurnamen „Potschallen" bei Hohen Ruppersdorf mit dem *Parschalches* einer Heiligenkreuzer Tradition in Verbindung.[121] Barschalken waren Personen eigenen Rechts, die oft romanische Wurzeln hatten und an alten **Verkehrswegen** anzutreffen waren. Brunner spricht sogar von Postboten, die „mit der Erhaltung und Sicherung der Straßen und der Versorgung der **Reisenden** beschäftigt" gewesen seien.[122]
Barschalken treten in bayerischen Quellen häufig mit *sindmannis* und *hengistfuotris* auf, die an **Pferdestationen** und bei Wegstellen arbeiteten. Auf Sintmannen könnte **Simmering** in einer Regensburger Tradition hinweisen; die Fortsetzung des Rennwegs führte entlang einer wichtigen Römerstraße über *Ala Nova* und *Carnuntum* Richtung Ungarn. Von Vindobona

[117] Ebd. S 457. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 28ff.
[118] Joseph SEEMÜLLER, Österr. Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, V. 19990ff.
[119] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 80. Monumenta Boica 30/2, S. 62, Nr. 255.
[120] Ebd. Etymologie II, K 273 und 277. Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch 1, Sp. 1521ff.
[121] Karl LECHNER, „Potschalln" - „Parschalches" - „Parschaler", In: FS Theodor MAYER, S. 65ff. FRA II/11, Nr. 8. *duo praedia in Ruprechtsdorf ex his quae vulgo Parschalches vocantur*. Vgl. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 403-405. ANB I, S. 58ff. Pachschallern (Oö.), Bachsdorf (Stmk.)
[122] Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, S. 115. Alphons DOPSCH, Herrscher und Bauern, S. 43ff.

ging die **Limesstraße** nach Carnuntum und Deutsch-Altenburg, wo sich ein seit altersher bedeutender Übergang über die Donau befand.[123] Nördlich der Donau liegt **Stopfenreuth**, das durch die Besetzung der Hainburger/Stopfenreuther Au 1984 bekannt wurde.
Obwohl -reuth ein Rodungsname ist, leitet sich Stopfenreuth von der **Pferdezucht** ab, denn in den Reiserechnungen Wolfgers heißt es 1203/4 *apud Stvopherrich nautis,* und spricht ein Stutenpferch, Pferdegestüt an (siehe 2.2.4), wobei die Pferdezucht mit den nahen Altstraßen korrespondiert.[124] Wolfger war im Winter unterwegs und querte Anfang Jänner per Boot die **Donau**, wie es seinem Stand ziemte. An dieser Stelle war die Donau bei Niedrigwasser zu Fuß zu durchwaten, weshalb die Römer in diesem Bereich **Carnuntum** errichteten.[125] Haltung und Zucht von Pferden fand vornehmlich in Waldgebieten statt, da dies das Einfangen und Zähmen der Pferde erleichterte.[126] Nördlich von Stopfenreuth tritt der Flurname **Stopfereien** am Weidenbach auf, der ebenfalls an ein Pferdegestüt erinnert.[127]

Am südlichen Ufer des alten Fähr- und Furtübergangs weist die Josephinische Landaufnahme den Flurnamen **Eselshufschlag** aus. Eseln kam bei Mühlen, beim Durchfurten der Flüsse und beim Transport auf steilen Pfaden eine tragende Rolle zu. In der Nähe von Krems und Göttweig liegen Ortswüstungen und Flurnamen wie **Eselshopten**, **Eselstain** oder **Eselsteig**, die auf die Dienste der wertvollen Lastentiere verweisen. In einer Schenkung der Ebersberger wird ein *locus qui dicitur* **Eselspach** übertragen (*de traditione Eselspach*).[128]
Insbesondere die Namen und Lagen der Esel, Pferde und Fuhrleute-Siedlung sind von Interesse, spiegeln sie doch **Verkehrs-Dienstleister** bzw. Zucht und Handel der **Transporttiere** Esel und Pferd wider. Westlich von Strengberg an der B1 liegt Nöslbauer (*Esleren*); das mhd. *eselêre* wurde später um den Wortzusatz Bauer erweitert. Der Ort liegt gut 10 km vom Ennsübergang und der Überfuhr bei Wallsee entfernt, dennoch liegt es auf der Hand, dass hier Tragtiere für das **verkehrsdynamische Umland** gezüchtet und gehalten wurden.
Noch klarer ist der Befund von **Essling** im 22. Bezirk, der mit Nöslbauer zu den **Eselhändler-Orten** des Landes zählte. In *Eselarn*, „bei den Leuten, die mit Esel zu tun haben" lagen im Umland Donauübergänge, Umladeplätze und Straßenzüge. Dies gilt auch für die Wüstung

[123] Zur römischen Infrastruktur in diesem Bereich siehe Kapitel 1.2.2. und 1.2.3.
[124] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 528. Joseph SEEMÜLLER, Österr. Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, V. 7123f. *der kunic kêrt mit sînen scharn / gegen Stuotpherrich.*
[125] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, S. 91.
[126] Robert FOSSIER, Das Leben im Mittelalter, S. 251. In der Steiermark: Arnulf v. Kärnten hält sich im 9. Jh. in Hengistfildon auf. Der Ortsname Wildon ist nicht genau geklärt - mhd. *wilde* bedeutet Stute, der größte Berg ist der Hengst, der kleinste das *ful* (Fohlen)?
[127] MGH DH IV, Nr. 188. Anton BECKER, Bernsteinstraße, In: DERS, Ausgewählte Werke, S. 333. BECKER gibt die Lage der Flur Stopfereien mit „am Nordrand der Niederung des Weidenbaches" an.
[128] NÖ UB I, S. 324, Nr. 24b. ANB I, S. 336. Eselberg bei Mautern (Stmk.); *Estrici* bei Furth kommt von Stör; der Flurname Eselgrund bei Spannberg und Potschallen könnte ebenfalls mit Saumtransporten korrespondieren.

Stallarn, das heutige Stallingerfeld bei Deutsch Wagram an der S1; sein Name steht für „bei den Leuten, die bei der Pferderaststelle wohnen".[129] Die **Pferdezucht-Orte** Stopfenreuth (*Stuotpharich*) beim Donauübergang ins Marchfeld und die Wüstung Stopfereien (*Stuotpharich*) bei Angern/March runden das Bild ebenso ab wie die bereits erwähnten **Fuhrmänner-Orte** Chorherrn (*Charcharen*) südlich von Tulln und Korning (*Charnarn*) zwischen Melk und St. Pölten, die sich vom mhd. *karech, karre* für „Karren, Wagen" herleiten (siehe 4.1.1).[130] Die Fuhrmänner von **Korning** saßen neben der umstrittenen „**Römerbrücke**" von Lanzing; sollte die Brücke relativchronologisch jüngeren Ursprungs sein, so weist der Flurname „**Hochstraß**" westlich und die „Fuhrmänner" östlich der Brücke zumindest auf Verkehr in diesem Bereich hin (Abb. 81 sowie Karte 5). Die Wüstung Satlarn zeigt hingegen etymologisch **Sattelmacher** an, ohne das deren Wirkungsort lokalisierbar wäre.[131]

Unter den Namen mit **Donaubezug** sind neben den -see und -werd Orten, die alte Donauarme bzw. Inseln anzeigen (siehe 1.1), vor allem Struden, Persenbeug und Pöchlarn hervorzuheben. **Struden** verweist auf Wasserstrudel und Stromschnellen an der gefährlichsten Passage der Donau. **Persenbeug** heißt soviel wie „bei der (bösen) Biegung der Donau" und war für die Schiffer ebenfalls ein unliebsamer Abschnitt. **Pöchlarn** geht hingegen auf Pechsieder zurück; Pech spielte als Imprägnierstoff eine wichtige Rolle für die Schifffahrt.[132]
In St. Pölten lag westlich des Stadtteils Spratzern **Pechsiedel**, das 1080 *ad Pechsutilin* hieß (Flur Pöcksidlfeld). Südlich von St. Pölten befindet sich bei Lilienfeld der Pechberg, und in den Pfarrgrenzen von Pyhra bei St. Pölten wird ebenso ein *Pechstich* erwähnt wie in einem Tauschakt bei Kleinmariazell im Wienerwald: An beiden „**Pechsteig-Abschnitten**" lagen im 12. Jh. Güter eines Haderich (siehe 2.1.2).[133] Im südlichen Nö. wird bis heute Pech aus Kiefern und anderen Bäumen gewonnen. Letztlich beziehen sich die mittelalterlichen Namen *Cerwand* (Hohe Wand) und *Cerwalt* für den Semmering auf Pechgewinnungsgebiete und auf Baumbestände, von denen Harz gewonnen wurde (mhd. *zere* für Teer, Harz, Pech).[134]
Unspezifischer bleiben die **-gang** und **-werd** Namen, die Donau-Altarme und Inseln benennen und teilweise Rückschlüsse auf die frühere Landschaft zulassen. Die -furt und -urfahr Namen

[129] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S. 417 *Stallarn* vor 1145 - FRA II/4, Nr. 183. Ferdinand OPLL, Erstnennung, S. 57. Bei Süßenbrunn liegt die Flur „Feld gegen das öde Dorf Stallarn". Vgl. HONB VI, S. 153.
[130] MGH DH IV, Nr. 188. Die Fuhrmann-Orte werden noch im 15. Jh. als *Charnarn* gelistet - Vgl. Joseph CHMEL, Geschichte Kaiser Friedrichs IV. 1, S. 110. Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch 1, Sp. 1521ff.
[131] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, S 29. Vgl. Öst. Urb. III/1, 346. *in der Satlern.*
[132] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 159 und 324. Zur Donaulandschaft siehe Kapitel 1.1.1.
[133] NÖ UB II/1, Nr. 3[5] *semitam que vocatur Pechstich.* Otto EIGNER, Mariazell in Österreich, S. 16f. *usque Pechstich, a Pechstich usque Cholperch.* Leo WIRTNER, Zehentschenkung, In: 850 Jahr Jubiläum Mariazell. Elisabeth SCHUSTER, Etymologie I, B 76 und B 324. MGH DH III, Nr. 139 *Bechlare.* FRA II/69, Nr. 4 *ad Pechsutilin* = bei den Pechsiedern. ANB I, S. 69. Höhenweg zwischen Altenmarkt - Wilhelmsburg.
[134] Ebd., Etymologie III, Z 50 und 51. BUB II, Nr. 26 *Cerwant*.

wurden bereits besprochen; hier sei an Linz **Urfahr**, Krems **Förthof**, **Marchwartsurfar**, Tulln **Naufahrt** oder Nußdorf **Alten Urvar** erinnert (zu den nö. Donaufähren siehe 3.1.1.). An den größeren Flüssen finden sich zudem Namen wie Lände, Gries, Steig oder Treppelweg; in Wien fallen Namen wie Handelskai, Salzgries und Scheffstraße auf.

Einige Ortsnamen mit vermeintlichem Verkehrsbezug halten der Überprüfung nicht stand: **Wagendorf** scheint trotz seiner Lage südlich von Tulln an der B1 nicht auf Wagen, sondern auf den ahd. Personennamen „Wago“ zurückzugehen. Ob **Spannberg** mit dem Anspannen von Pferden zu tun hat bleibt trotz leichter Steigung vor dem Ort fraglich. **Favoriten** und **Reiterdorf** leitet sich jedenfalls nicht vom Reiten (mhd. *rîten*) ab, sondern beziehen sich auf das Jagdschloß *Favorita* (beim Theresianum) bzw. auf das Roden (mhd. *riuten*).[135]
Karte 5 fasst meine Ergebnisse hinsichtlich der Ortsnamen mit (in)direktem **Verkehrsbezug** zusammen (siehe Anhang). Dabei wurden alle Erstnennungen bis 1300 berücksichtigt und gut 70 Siedlungen markiert, die bedeutende **Verkehrskorridore** in Nö. anzeigen. Das **Donautal** und das alte römische Kernland südlich der Donau treten dabei hervor, und die Einflusszone der späteren Venediger Straße sowie die Wege Richtung Semmering und Hartberg (Wechsel) werden fassbar. Im südlichen Industrieviertel sowie nördlich der Donau dünnen sich hingegen die Verkehrstreffer aus. Generell gilt, sich bei den **Ortsnamen** stets die Erstnennungen anzusehen und den historischen und topografischen Konnex im Auge zu behalten.
Dies lässt sich bei Ortsnamen relativ gut umsetzen, während die Erforschung der **Flurnamen** aufgrund der Datenmengen und diffuserer Quellenlage schwieriger ist (siehe 4.1.2).



Abb. 81. - Die umstrittene „**Römerbrücke**“ bei Lanzing zwischen der Flurlage „**Hochstraße**“ und der „Fuhrmänner-Siedlung“ **Korning**, die im Jahr 1170 erstmals als *Charnarn* quellenmäßig fassbar wird.

[135] Ebd. III, S 389, R 224 und W 17. Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch II, Sp. 472f.

4.1.2 Das weite Feld der Flurnamen

Flurnamen dienten der Besitzbezeichnung, Differenzierung und Orientierung für die einheimische Bevölkerung des jeweiligen Ortes (...). Da diese Namen unter den überlieferten historischen und sprachlichen Quellen am unmittelbarsten vom Volk stammen, sind sie einzigarte Zeugen für dessen Erfahrungswelt und Geisteshaltung.[136]

Flurnamen bezeichnen unbewohnte Flächen wie Wiesen und Felder, Berge und Täler oder Wälder und Verkehrswege. Vollmann, der Begründer der Flurnamensammlung in Bayern, bezeichnet die Flurnamen als „ungeschriebene Quellen der Heimatkunde".[137]
Flurnamen sind ein lebendiger Bestandteil des **bäuerlichen Wortschatzes**. Sie sind lokale Gebrauchsnamen, mit deren Hilfe die Lage einer Flur innerhalb einer Gemarkung definiert wurde, um die **Kommunikation** und Bewirtschaftung zu erleichtern. Einfluss auf die Namen hatten Grundherren wie Bauern, oft waren es die Herrschaften, die die Namen vergaben.[138] **Grundherren** tradierten eher Namen, während Bauern progressiver mit neuen Namen umgingen, etwa wenn der Flurbesitz oder die ausgesäten Nutzpflanzen wechselten.[139]
Mit der Erstellung der **Fassionen** und **Kataster** begann die Einmischung der Beamten in den Flurnamenbestand. Fremd klingende und mundartliche Namen wurden in eine künstliche Schreibtischform gebracht, wodurch der etymologische Ursprung mitunter verloren ging. Trotzdem verdanken wir dem Franziszeischen Kataster und der Josephinischen **Landesaufnahme** die Erfassung vieler Flurlagen und -namen.[140] Vor allem die **Weinbaugebiete** bergen alte, aussagekräftige Namen, die in Nö. oft ins 12. Jh. zurückreichen; sie unterlagen nicht dem Flurzwang der Dreifelderwirtschaft und waren frei verkauf- bzw. vererbbar.[141]
Bei der Interpretation der Flurnamen gilt es vorsichtig zu sein und den Kontext zu beachten. Als **Leitlinie** lassen sich Alter, Lage, vergleichbare Namensbestände und die urkundlichen Erstnennungen anführen, die später in neuzeitliches Beamtendeutsch übertragen wurden. Seit gut hundert Jahren beschäftigt sich die **Forschung** in unterschiedlicher Intensität und regionaler Varianz mit Flurnamen. Der „Verein für Landeskunde von Nö." legte den Grundstein für die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit nö. **Orts-** und **Flurnamen**.[142] Anton Pfalz bezeichnete die Flurnamen als „historisch gewordenes Gemeingut" und rief 1915 in

[136] Reinhard BAUER, Flurnamensammlung in Bayern, S. 3.
[137] Remigius VOLLMANN, Flurnamensammlung, S. 12f.
[138] Margarete PLATT, Flurnamen, S. 295. „Herrschaftliche" und ein „volkstümliche" Name können auch parallel nebeneinander auftreten. Helmut FEIGL, Auswertung der Flurnamen, S. 373f.
[139] Margarete PLATT, Ein weites Feld. S. 13. PLATT legte onomastische Arbeiten in Nö. und Wien vor.
[140] Vgl. Ernst HOFSTÄTTER, Geschichte der österr. Landesaufnahmen in zwei Bänden.
[141] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte, S. 182ff. Margarete PLATT, Ein weites Feld, S. 7.
[142] Silvia PETRIN, Flurnamenforschung, In: Rudolf SCHÜTZ-EICHEL, Flurnamen Kolloquium, S. 375ff.

seinem Aufsatz „Schutz den Flurnamen“ zur Erhaltung und zur Pflege des Namenguts auf.[143] Max Vancsa schlug schon 1927 eine **Flurnamensammlung** vor, eine Idee, die 1991 von Maria Hornung mit der Gründung des „Vereins für österreichische Flurnamenforschung“ aufgegriffen wurde.[144] Oskar Mitis hat sich für die Auswertung von Flurnamen stark gemacht und im Aufsatz „Berge, Wege und Geschichte” die **Sicht-** und **Wartberge** entlang der Straßen in seine Untersuchung mit einbezogen.[145] Auch Karl Lechner, Heinrich Weigl, Walter Steinhauser und Eberhard Kranzmayer haben sich mit **Orts-** und **Flurnamen** befasst. Von den neueren Arbeiten sind jene Margarete Platts hervorzuheben, die den Katalog zur nö. Flurnamen Ausstellung verfasst und mehrere Untersuchungen vorgelegt hat.[146]
In der ungeheuren Masse der Flurnamen - allein in Nö. gibt es rund **40.000 Flurnamen** - finden sich Hinweise, die für die **Sprachwissenschaft** ebenso wie für die Landesgeschichte von Interesse sind.[147] Aufgrund der ungeheuren Fülle an Namen und der Größe des Arbeitsgebietes ist klar, dass hier nur *pars pro toto* besprochen werden kann:

1) gebe ich eine **Übersicht** über die gängigsten Flurnamenbezeichnungen.
2) greife ich auf die Pulkautal-Ergebnisse meiner Diplomarbeit zurück.[148]
3) gibt es mehrere Untersuchungen zu einzelnen nö. Gemeinden und Gebieten; darunter die „**Verkehrsregionen**” Krems/Donau und Stillfried/March.[149]
4) bieten die von Peter Csendes angegebenen Flurnamen Wegweiser um Karten und den Nö. **Online Atlas** nach aussagekräftigen Namen zu durchforsten.[150]

Die **Flurnamen** von Nö. und Wien sind relativ gut untersucht. Vor allem das **Weinviertel** und das **Wiener Becken** wurden gut „beackert”, wie die Arbeiten über folgende Gemeinden und Gebiete zeigen: mittleres Pulkautal (Braulik), Mistelbach (Braun), Wolkersdorf - Bockfließ (Inhauser), Kirchberg/Wagram (Mann), Bisamberg (Klein), Währing (Hornung), Döbling (Kothbauer), Favoriten, Meiding, Hietzing und Inzersdorf (Platt), Penzing und Ottakring (Trautner), Fischamend (Beltrame), Mödling, Hinterbrühl und Maria Enzersdorf (Oppitz) oder Guntramsdorf (Schuster).[151] Relativ wenig Untersuchungen gibt es über das **Waldviertel**

[143] Anton PFALZ, Schutz den Flurnamen! In: MbLkNö 14 (1915), S. 277.
[144] Maria HORNUNG, Flurnamenforschung in Nö, In: Perspektiven der Namenforschung in Ö., S. 35-50.
[145] Oskar MITIS, Berge, Wege und Geschichte, In: JbLkNö 26 (1936), S. 51ff.
[146] Margarete PLATT hat neben dem Katalog „Ein weites Feld” die Namen der Wr. Bezirke 10., 12. und 13., „Die Flurnamen im Wiener Raum”, „Die Ethnonyme in den Flurnamen Wiens und Nö.”, In: ÖNf 29 1/2 (2003), S. 181-190, oder „Die 'Juden'-Wege und -flurnamen in Wien und Nö.”, In: UH 70 (1999), S. 4–13. untersucht.
[147] Fritz EHEIM/Heinrich WEIGL, Ortsnamen in Niederösterreich, S. 26.
[148] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte an der Pulkau, S. 158ff.
[149] Vgl. Elisabeth KUGLER, Flurnamen Krems. Christa HÖSCH, Flurnamen Stillfried.
[150] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 26ff. Vgl. http://atlas.noe.gv.at (05.05.2017).
[151] Vgl. Irmengard BRAULIK, Flurnamen Haugsdorf. Daniela BRAUN, Flurnamen Mistelbach. Norbert

- Litschau (Reiß), Zwettl (Paulnsteiner) und über das **Voralpenland** von der Eisenwurzen bis zum Wienerwald - Ybbsitz (Datzberger) und Puchberg/Schneeberg (Springer).[152]
Auf den ersten Blick wirken viele Flurnamen banal, bei näherer Betrachtung zeigt sich aber, dass Flurnamen vielfältige Informationen und **Hinweise** beinhalten können:

- **Vor-/Frühgeschichte** (-lee, -burgstall, -schanz, -scheibe, -hunnen, -heiden)
- **Landesausbau** (-gewann, -lüsse, -urbar, Rodungs- und Wüstungsnamen)
- **Siedlerzugehörigkeit** (-bayer, -franken, -sachsen, -walchen, -windisch, -deutsch)
- **Wirtschafts-/Sozialgeschichte** (Pflanzen, -burg, -fron, -meyer, -lehen, -schloss)
- **Rechtsgeschichte** (-galgen, -gericht, -dieb, -räuber, -stuhl, -pranger, -urteil)
- **Brauchtum/Volkskunde** (-hexen, -teufel, -alten, -bründl, Bildbäume)
- **Religionsgeschichte** (-mönch, -kirch, -kreuz, -pfaff, Marterl, Klöster und Stifte)
- **Mobilität/Verkehr** (-bruck, -furt, -maut, -spital, -straße, -urfar, -wart, -weg, -zoll)

Allgemeine Namen wie „Straßenfeld", „Am Weg" oder „Brückl" sind wenig aufschlussreich, außer sie verfügen über ein hohes Alter oder einen erklärenden Kontext. Gute **Indikatoren** für **alte Verkehrswege** sind „alte Brücke", „alte Straße", „Mitterweg", „Hochweg", „Hochrein", „Hochstraße", „Steinweg", „Römerweg", „Furt", „Ufer" oder „Urfahr" - aber auch bei diesen Namen gilt es, jeweils die Quellen- und Flurlage genau zu überprüfen.
Flurnamen können sich beziehen auf: die **Geländeform** (-berg, -kogel, -leiten, -grund -tal), die Vegetation (-feld, -heide, -wiese; -buch, -birk, -eich), eine **Grenzlage** (-haag, -march, -scheid) oder die **Bodenbeschaffenheit** (-lehm, -kot, -gries, -sand, -stein).[153]
Die **-lee** Namen zeigen vor- und frühgeschichtliche Hügelgräber an und leiten sich von mhd. *lêwer* für „bei den Grabhügeln" ab (z.B. Ober- und Unterschoderlee, Obermallebarn, Langenlebarn, Gemeinlebar, Breitenlee).[154] Grabhügel waren beliebte **Raummarker** in den Quellen (siehe 2.1.2), während Burgen und **Hausberge** zumindest mit lokalen Verkehrswegen in Verbindung standen und durch Namen wie Burgstall, **Schlossberg**, Wasen oder Gupferter

---

INHAUSER, Flurnamen Wolkersdorf. Franz MANN, Was sagen uns die Flurnamen? Helga KLEIN, Flurnamen des Bisamberggebietes. Maria HORNUNG, Flurnamen von Währing, In: Unser Währing 6 (1971) S. 36-42. Karl KOTHBAUER, Döbling und seine Ried- und Flurnamen. Margarete PLATT, Flurnamen. Karl Josef TRAUNER, Flurnamen. Richard BELTRAME, Flurnamen Fischamend. Maria OPPITZ, Flurnamen Mödling. Elisabeth SCHUSTER, Flurnamen Guntramsdorf, In: UH 54 (1983) S. 120-129.

[152] Helma REISS, Flurnamen Litschau. Alexandra PAULNSTEINER, Flurnamen Zwettl. Sigrid Maria DATZBERGER, Flurnamen Ybbsitz, Karin SPRINGER, Flurnamen Puchberg am Schneeberg.

[153] Margarete PLATT, Ein weites Feld., S. 4ff.

[154] Fritz EHEIM/Heinrich WEIGL, Ortsnamen in Nö, S. 18. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 126. Markant ist der Grabhügel bei Großmugl dem das Dorf seinen Namen verdankt. Auch Flurnamen wie Leeberg bei Walkenstein, Leebern bei Röschitz und Drei Bergen bei Bernhardsthal an der Bernsteinstraße weisen auf frühgeschichtliche Grabhügel hin. Vgl. ÖK 1 : 25.000, Gebietskarten 21-23. http://atlas.noe.gv.at (05.05.2017).

aufspürbar sind.[155] Die **-scheiben** Fluren liegen oft an scheibenförmigen Weg- und Flusskrümmungen oder weisen auf frühgeschichtliche **Siedlungsplätze** hin.[156] Orte, die von der Bevölkerung unbekannten Bewohnern der Vorgeschichte zugewiesen wurden, tragen häufig **-heiden** oder -hunnen Namen.[157] Entlang der Römerstraßen treten **Heidenstraßen** oder das berühmte **Heidentor** bei Carnuntum auf. Der überwiegende Teil der -heid Fluren geht freilich auf den Bewuchs zurück. Dort wo sich die „Heiden" auf Fremde beziehen, ist in Nö. oft die **Limesstraße** im Spiel. Die *via iuxta Danuvium* hinterließ Namen wie Heerweg, Heerfahrt, Hochstraße, Landstraße, Mitterweg, Rennweg und Steinweg.[158]
Ähnliche Bedeutung wie die -heiden haben **-hunnen** Namen. Ob die Flurnamen in der Hunne und Hunnenfeld in Thüringen an die Schlacht bei Riade zwischen Ottonen und Ungarn erinnern, lässt sich nicht sagen.[159] Die **Heuneburg** an der Donau erinnert an keltische Siedler, die **Haimburg** (Heunenburg) bei Völkermarkt an Awaren.[160] Die Bevölkerung deutete später -hunnen oft zu -hühner Fluren um.[161] Der römische Brückenkopf bei Stopfenreuth heißt **Hungerstein** (Hunnenstein), in Oö. ist ein Wachtturm als **Wäscheneck** (Welscheneck) bekannt. Mit -welsch und -walchen haben bayerische Siedler Romanen bezeichnet (siehe 4.1). In Höflein bei Bruck/Leitha erinnern **Römerstraße**, Miterweg und Mattleturm an Römer; der Römerweg bei Kremsmünster weist auf eine Altstraße bei Wels hin.[162]

Einige Flurnamen tragen Bezüge zu **Pferden** und zur **Pferdehaltung**. Während die Roßbank im Bezirk Zwettl mit Hanf oder Flachsverarbeitung zu tun hat (mhd. *rozzen, roezen* für "faul machen") markiert der **Roßhalt** bei Eschabruck (mhd. *ros*, *ors* für "Roß, Wagenpferd") einen Halt bei einem Weideplatz.[163] Relativ viele Namen verweisen auf **Eiben**, obwohl Eiben in Nö. kaum mehr vorkommen. Pferde haben sich häufig an Eiben vergiftet weshalb man die giftigen Bäume wegschlug, um die wertvollen Tiere zu schützen (siehe 3.1.2).
Die Flur **Stopferei** am Weidenbach in der Nähe der March leitet sich wie Stopfenreuth von mhd. *stuot* für „Herde von Zuchtpferden, Gestüt" und mhd. *pherrich* für „Einfriedung" ab und deutet Pferdezucht im „Verkehrsumfeld" von Bernstein- und Ungarnstraße bzw. Donau- und

[155] Eberhard KRANZMAYER, Bergnamen, S. 10. Die Gupferten Berge waren kuppenartigen Hügel. Thomas LINDERMAYER, Die Chadolden-Sitze Zogelsdorf und Pulkau, In: UH 81/3 (2010), S. 167-184.
[156] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte an der Pulkau, S. 185. Christa HÖSCH, Flurnamen, S. 131. Schon 1388 wird *Scheyben* bei Stillfried genannt.
[157] Joseph SCHNETZ, Flurnamenkunde, S. 92f. Auch Juden und Zigeuner-Fluren galten als „Fremde".
[158] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 23ff.
[159] Hunnen-Fluren können auch auf den Personenamen „Huni" oder das mhd. *hunde, hunne* für Hauptmann, Gerichtsbüttel zurück gehen; Vgl. Hans RAMGE (Hrsg.), Siedlungs- und Flurnamen, S. 365.
[160] Vgl. Heinz DOPSCH, Steppenvölker. http://www.uni-salzburg.at/fileadmin/oracle_file_imports/544328.PDF (05.05.2017)
[161] Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte an der Pulkau, S. 185.
[162] ÖK 1 : 25.000, Gebietskarten 60. Hanswilhelm HAEFS, Ortsnamen-Handbuch, S. 66.
[163] Alexandra PAULNSTEINER, Flurnamen, S. 162f. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 171f.

Marchübergang an.[164] Im **Füllengarten** bei Rosenau wurden Fohlen gehalten,[165] und die **Rossau** in Wien steht mit „Weideplätzen und Schwemmen der Pferde, die Donauschiffe flussaufwärts zogen", in Verbindung.[166] Bei Kolbing (Oö.) liegt der Roßgraben, in der Wachau wird **Rossatz** nach 985 mit Mautern genannt.[167] Beim Stutenpferch von Stopfenreuth liegt der Donau-Altarm **Roßkopf** - auffallend ist, dass viele Pferdeflurnamen entlang der Donau und der Donautalstraßen begegnen. Flurnamen wie „Tödtenhengsten", „Hengstberg" und „Wagendriesel" findet man in steilem und gefährlichem Terrain.[168] Am **Tötenhengst** bei Kremsmünster verläuft eine steile Straße zwischen Wels und Steyr, ebenso am **Hengstpaß** und der Roßleiten am Pyrnpass oder beim **Hengstberg** westlich von Ybbs-Persenbeug.[169] In Guntramsdorf und Meidling begegnet **Wagendriesel** (Herabgleiten eines Wagens in steilem Gelände) und Wagensperr(en) finden sich in steilen Weingärten z.B. in Grinzing.[170]

Neben dem **Sattel** als Berg- oder Passnamen (in Form eines Sattels) gehen Sattler oder Sattelfeld auf das mhd. *sâtel(e)* zurück, ein altes Ackermaß, das so breit war wie der Bauer seine Saat werfen konnte (ca. 9 m). Die häufigen -reit Namen haben nichts mit dem Reiten zu tun, sondern weisen auf Rodungen (mhd. *riuten*) hin,[171] während die Fluren Eselshopten, Eselstain und Estricci bei Göttweig auf **Lasttiere** hinweisen.[172] Esel spielten auf den Hängen der Wachau und beim Durchfurten der Flüsse eine tragende Rolle. Bei Krems liegen der Eselstain und der **Eselsteig**; über das steile Terrain der Wachauer Gegend geben auch die Fluren Terassin und **Kraxen** Auskunft.[173] Die Josephinische Landaufnahme weist bei Deutsch-Altenburg an der Donaufurt den **Eselshufschlag** nebst drei Häusern aus.

Das **Spital** in Krems wurde um 1200 gegründet und hinterließ Flurnamen wie Spital, bei den Siechen, Siechleiten oder Spitallpeundt. In Kleinwien lag ein *Spitalhof unter dem Gottwey, haus oberhalb des Wegs*. Kleinwein leitet sich wie Wieden im 4. Bezirk von mhd. *widem, widen* für „gestiftetes Gut" einer Kirche, eines Klosters ab.[174] Das **Wr. Bürgerspital** lag beim Kärtnertor und besaß beim **Spittelberg** und in der Spittelau Grünland.[175] Mit *leprosos* sind Leprakranke gemeint, die man in den Siechenspitälern versorgte (siehe 3.1).

---

[164] Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch II, Sp. 241 und 1273. Anton BECKER, Bernsteinstraße, In: DERS., Gesammelte Werke, S. 333. Christa HÖSCH, Flurnamen, S. 143.
[165] Alexandra PAULNSTEINER, Flurnamen, S. 60. Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch III, Sp. 438f.
[166] http://de.wikipedia.org/wiki/Rossau_(Wien) (05.05.2017).
[167] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie III, R 337. *Rosseza* von ahd. *etza* für Futterstelle. ANB II, S. 885. Vom ahd. *ros* für „Roß, Pferd" leiten sich auch das öde Rosdorf/Donau und mehrere Roßbach-Orte in Oö. ab.
[168] Vgl. Elisabeth SCHUSTER, Flurnamen im Gemeindegebiet Guntramsdorf, In: UH 54 (1983), S. 120-129.
[169] An der Pulkau ist mir Tettenhengsten bei Haugsdorf und Tettenhenst bei Kleinkadolz bekannt.
[170] Margarete PLATT, Flurnamen, S. 199. Die Wagensperr dürfte sich auf die Befahrbarkeit beziehen.
[171] Barbara AEHNLICH, Historische Ackermaße, In: Heimatbund Thüringen (Hrsg.), Flurnamen-Report 3/2006.
[172] Vgl. http://www.univie.ac.at/wuestungsforschung/archiv.htm (05.05.2017).
[173] Elisabeth KUGLER, Flurnamen, S. 250ff. und 306. *de vinea Eselstain.*
[174] Elisabeth SCHUSTER, Etymologie II, W 280.
[175] Felix CZEIKE (Hrsg.), Historisches Lexikon Wien 1, S. 512ff.

Badestuben sorgten für Hygiene und Erholung der Reisenden. Ulrich von Liechtenstein nimmt während seiner Venusfahrt ein Bad in Wr. Neustadt (siehe 4.2.2.); auch der Seifried Helbling-Autor kehrt in einer Badestuben ein: *als ich in die stuben gie, daz badvolk mich wol enphie* (SH III, V. 25f.). Die Flur **Padstubn** kommt u.a. entlang der Wien vor, und das **Stubentor** trägt seinen Namen nach Badestuben. Im Spätmittelalter gab es in Wien dreißig Badestuben, die als Kupplerorte verschrieen waren.[176] Auch abseits der Städte gab es Stuben, wie jene der Grafen von Maidburg-Hardegg im ländlichen Pleißing.[177]
Viele **Richtstätten** lagen an Straßen, wie die **Spinnerin am Kreuz** in Wien, die am Ende des 13. Jh. als *stainern creucz ob meurling* genannt wird.[178] Sie steht auf einer Hügelkuppe an der **Triester Straße** und bot den Reisenden, die aus dem Süden kamen, einen ersten Blick auf die Stadt und auf neulich hingerichtete Bösewichte. Links und rechts der Spinnerin liegen die Fluren Galgenheide und Gerichtsgasse.[179] Jünger als die Spinnerin am Kreuz ist der Rabenstein in der Rossau, wo bis ins 19. Jh. Hinrichtungen stattfanden.

In der Nähe der Hinrichtungsstellen standen **Betsäulen**, Arme Sünder- oder Urtelkreuze, wo die Delinquenten Abschied nahmen.[180] Bei Zwettl erinnert das Galgenkreuzi, in Lichtenwört das Urtelkreuz und bei Pulkau das Gerichtskreuz daran.[181] Gerade im Weinviertel haben sich kleine Gerichtsbezirke entwickelt, die Namen wie Hochgericht, am Galgen und Galgenberg erhielten. Bei Haugsdorf gibt es am **Galgen-** und **Gerichtsberg** die Flur Übeleisen, wo man Gottesurteile mit glühenden Eisen ausführte.[182] Im Umfeld liegen die Fluren **Gienvögel** und Räbler, die auf Raben als Aasfresser hindeuten. In der Nähe der Gerichtsäcker zwischen Pulkau und Schrattenthal liegen die Fluren Gaiern und Gievögln (mhd. *ginen* für „das Maul aufsperren"). Die Flur **Raberin** beim Galgenberg von Krems könnte auf Raben oder Räuber hinweisen, der Diebstein spricht für sich. Bei den Gerichtsäckern von Pulkau liegt das **Gespött**, wo man Verurteilte verspottete. Oft führten **Diebswege** oder -steige zu den Richtstätten, und in Märkten und Städten haben sich **Pranger** am Hauptplatz erhalten, wo man die Verurteilten öffentlich zur Schau stellte.[183] Als Heinrich von Mödling das Bergrecht am Wartberg überträgt, heißt es: *monte qui dicitur Wartperch ad locum Urteil.*[184]

[176] Margarete PLATT, Flurnamen S. 144. TANNHÄUSER und NEIDHART klagen über den schlechten Ruf und die Kosten der Wr. Badehäuser. http://www.lexikus.de/bibliothek/Die-Badestuben-im-Mittelalter (05.05.2017).
[177] Roman ZEHETMAYER, Urbar, S. 112.
[178] http://de.wikipedia.org/wiki/Spinnerin_am_Kreuz_(Wien). (05.05.2017). Spinnerin am Kreuz in Wr. Neustadt.
[179] Margarete PLATT, Flurnamen, S. 245.
[180] Max VANCSA, Bet- und Denksäulen in Nö., In: Altertumsverein Wien XXXIX (1905), S. 114.
[181] Franz HULA, Bildstöcke, S. 38. Arme Sünder Kreuz bzw. Urlaubsmartern stehen u.a. in Kautzen, Raabs und Retz. Vgl. Stefan LEFNAER, Galgenumfeld, http://www.lefnaer.com/recht/galgenumfeld.html. (05.05.2017).
[182] Irmard BRAULIK, Flurnamen, S. 171ff. Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch I, Sp. 1454 u. II, Sp. 1604.
[183] Elfriede KORKISCH, Flurnamen von Pulkau, S. 39 und 50. Elisabeth KUGLER, Flurnamen Krems, S. 488.
[184] BUB I, Nr. 60.

Ähnlich exponiert wie die Gerichtsberge waren die **Wartberge**. Sie spielten für Verkehr, Jagd und Kommunikation eine Rolle, wobei sich ihr Name vom mhd. *warte, wart* für „Wachen, Lauern, die Wacht, Platz oder Gebäude, von dem aus gespäht, gelauert wird," ableitet.[185] In Grenzregionen finden sich viele **-wart** Fluren, wie das Beispiel Pulkautal zeigt, wo mir bei Zellerndorf, Pernersdorf und Seefeld Warten, bei Haugsdorf und Mailberg **Blick(en)berge** und bei Stronsdorf ein **Wachtberg** bekannt sind. Schon Oskar Mitis sah im **Hutberg** bei Haugsdorf einen Wachtberg, der seinen Namen vom mhd. *huote, huot* für „Bewachung, Behütung, Aufsicht," habe.[186] Versuche, diese Sichtplätze miteinander zu einem Warnsystem zu verbinden, scheiterten trotz einer umstrittenen Kreidfeuerverordnung.[187]
Auch einzelne Straßen wie der „**Plekete Weg**" (*Plechuntirwech*) haben Spuren im Namengut hinterlassen.[188] Flurnamen wie Placher, Bleckenweg und Plöckenweg, die alle zwischen Straß und Hohenwarth liegen, weisen den alten **Höhensichtweg** aus (siehe 3.1).[189] Bei Linz Urfahr begegnet neben der *via Schefwech* die *antiqua via Savmstraze*, die als alter **Saumtier-Weg** *versus Boemia* führte; zu weiteren -steig und -straßen Namen siehe Kapitel 4.1.1.[190]

Die **-furt** Fluren bezeichnen meist einen „Übergang für Gehende, Reitende, Fahrende oder Vieh durch ein Gewässer"; bei Krems liegen die Fluren **Kremserfurt**, Furt, Fürthig und Fürthling.[191] Die Überfuhrsituation bei Stein sah so aus: Die Fergenhäuser *de Urfar* lagen westlich von Stein, damit die Schiffe trotz der Strömung in Mautern landen konnten. Von Mautern kommend trieben die Schiffe bis Stein ab, von wo man sie zu den Fergenhäusern hoch treidelte. Interessant ist der Name **Schergenfurt** bei Baumgarten an der March, der 1455 auftritt oder eine **Steinfurt** im heute verlandeten Marchfeld, die auf alte Donauarme verweist.[192] Bei Angern/March gab es wohl zwei Furten, eine beim Ort, die andere weiter im Süden (Schergenfurt?). Auf die Schifffahrt und das Treideln beziehen sich **Treppelweg**, **Schiffweg** oder „Gegen dem Steg" bei Krems. Einen Treppelweg gibt es u.a. bei Stillfried, wo der Durchstich die Marchregulierung markiert und zudem Bäckersteig, **Reitsteig**, Galgenbrücke, Leberweg, Am **Rennweg** und ähnliche Namen auf Verkehrswege hinweisen.
Bei Bernhardtsthal liegt an der **Lundenburger Straße** der Straßenboden und die Kohlfahrt (gebrannte Holzkohle), auf Brücken weisen der Drahtsteg und die *Pernhartstaler prukk* hin.

[185] Matthias LEXER, Mittelhochdeutsches Handwörterbuch, Band III, S. 696.
[186] Oskar MITIS, Berge, Wege und Geschichte, In: JbLkNö, NF 25 (1936), S. 53f.
[187] Ebd. S. 52. Zur Kreidfeuerordnung Ferdinand I. von 1537 siehe: Codex Austriacus von 1704, Band 1, S. 652.
[188] FRA II/8, S. 7 und 249. FRA II/69, S. 250.
[189] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 176.
[190] ANB II, S. 968 und 976.
[191] Elisabeth KUGLER, Flurnamen Krems, S. 314ff. und 335.
[192] Christa HÖSCH, Flurnamen Stillfried, S. 131. Vgl. http://mapire.eu/de/ (05.05.2017).

In den **Grenzzonen** finden sich slawische, ungarische und -windisch Flurnamen wie Windisch Au und Windischkreuz bei Stillfried.[193] An der Straße von Zwettl nach Schwarzau liegt die Flur **Fahrt** (mhd. *vart* für Fahrt, Weg, Fährte).[194] Die Flur **Schrankbaum** weist auf eine Wegsperre hin, die Schwabenbreite auf einen auswärtigen Besitzer.[195] An die Zwettler Brücke erinnert das Prukensfeld, an den Polansteig Hochwegfeld, **Hochstraße** sowie mehrere steig-, und wart- Namen.[196] Auf das Zwettler Spital deuten spital- Fluren und die im Waldviertel verbreiteten **Gsell-** und **Zellgerichte**, die Stiftungen für das Seelenheil anzeigen.[197]
Kirchenwege und -steige beging die Bevölkerung am Sonntag am Weg zur Messe. Als das Pfarrnetz noch dünn war, teilten sich mehrere Orte eine Kirche.[198] Die Volksfrömmigkeit hat **Martern, Bildstöcke** und **Säulen** entlang von Straßen und Wegen entstehen lassen, von denen sich Bauern wie Reisende Schutz und Heil versprachen. Gerade Martern können auf **Altstraßen-Verläufe** hinweisen, denn Wege standen immer unter religiösen Aspekten und Landvermesser nennen ihr Messgerät nicht zufällig Theodolit (Gottesstein).[199]

Caesar berichtet im *bello gallico* über die **Wegegottheiten** der Kelten, die Teutates für den Führer auf allen Straßen und Wegen hielten - *hunc viarum atque itinerum ducem*.[200] Unter den christlichen **Heiligen** ist Valentin für Reisende zuständig, Jakobus der Ältere für Pilger, Johannes Nepomuk für Brücken und Christophorus für See- und Autofahrer.
Am Lainzer Sattel lag ein Durchgang des Wiener Waldes, der „**bei den Karen Juden**" hieß und an jüdische Wanderhändler denken lässt.[201] Karren und Wagen bleiben selten im Flurnamengut. Bei Oberleis an der Laaer Straße liegt die Flur „**Wagenbruck**" und die **Wagendriesel** steht mit Steilpassagen in Verbindung.[202] Auf Hohlwege können **-hol** und **-höll** Fluren hinweisen; bei Krems wird die Flur Höll/Hell 1288 *in inferno* genannt. Weitere Kremser Flurnamen wie Prukknaer, Lewbserstrasz (nach Langenlois), Miterweg, Rennweg, Stainweg, Kremserweg, Wartberg, Am Herbercz, Gast, Wegscheid u.a. weisen das Kremser Gebiet als besonders dynamische „**Verkehrsregion**" aus.[203] Damit möchte ich das weite Feld der Flurnamen verlassen und in die mhd. Literaturlandschaft weiter ziehen (4.2).

---

[193] Ebd., S. 154.
[194] Alexandra PAULNSTEINER, Flurnamen Zwettl, S. 56.
[195] Ebd. S. 175ff.
[196] Ebd. S. 87 und 151.
[197] Ebd., S. 175f.
[198] Die älteste Kirche im Pulkautal war St. Helena südlich von Hadres, die man über den Kirchensteig erreichte.
[199] Alois PUSCHNIK, Gottes Steine, S. 72.
[200] Gaius Julius CAESAR, De bello Gallico, Sechstes Buch, S. 331.
[201] Margarete PLATT, Flurnamen, S. 144.
[202] Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 168. Laaer Brücke bei Altenmarkt.
[203] Ebd. S. 140ff. Elisabeth KUGLER, Flurnamen Krems, S. 393f.

4.2 REISEN IN DER MHD. LITERATURLANDSCHAFT

„Die Mobilität der Helden stellt ein ‚movens' der Heldenepik, der höfischen Romane und so mancher Lyrik dar. (...) Auch viele mittelalterliche Autoren lebten zumindest zeitweise das Leben Fahrender. (...) Es darf damit spekuliert werden, daß die Autoren ihre Erfahrungen aus dem Lebensbereich Straße in ihren Werken reflektierten.‘[204]

Seit gut dreißig Jahren rückt „die **Mobilität** des mittelalterlichen Menschen“ zunehmend ins Blickfeld der mediävistischen Germanistik.[205] Interdisziplinäre Symposien und Publikationen haben sich mit unterschiedlichen Aspekten des unterwegs seins im Mittelalter beschäftigt. Dabei wurden Themen wie „**Reisen und Welterfahrung**“, „Fremdheit und Reisen im Mittelalter“, „Fernreisen im Mittelalter“ oder „Wege in die Neuzeit“ beleuchtet.[206]

In neueren Arbeiten haben Historiker und Germanisten die „Welt der europäischen Straßen“ beschritten und Blicke auf die „Vielschichtigkeit der Straße“ geworfen.[207] Gertrud Blaschitz war „**Unterwegs** in der mittelhochdeutschen Epik“ und durchforstete die Österr. Reimchronik „Auf mittelalterlichen **Land-** und **Wasserstraßen**“ (siehe 4.2.5). In Bezug auf das Reisen in der mittelhochdeutschen Epik kommt Blaschitz zum Ergebnis, dass die Figuren in der Literatur ständig „unterwegs“ sind.[208] Ob Kriemhild und die Nibelungen, ob König Artus und die Ritter der Tafelrunde - Lancelot, Gawein, Parzival, Erec oder Iwein - sie alle ziehen auf ihren **Abenteuerfahrten** durch die Lande. In Wolfram von Eschenbachs Parzival heißt es: *swer schildes ambet üeben wil, / der muoz durchstrîchen lande vil*.[209]

In der Artusforschung hat sich der Begriff der **Doppelwegstruktur** etabliert, der sich auf die zweimaligen Abenteuerreisen der Helden bezieht. Der Held zieht aus, um sich einen Namen zu machen, kehrt wieder, erfährt Rückschläge und macht sich erneut auf den Weg zu *aventiuren*, die er zu bestehen hat. In Hartmann von Aues Erec heißt es am Wendepunkt vor dem **zweiten Auszug**, *daz ich suochende reit* / *in grôzer ungewisheit*.[210]

---

[204] Gertrud BLASCHITZ, Reisen in der mittelhochdeutschen Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.) Die Welt der europäischen Straßen, S. 185.
[205] Gertrud BLASCHITZ, Auf mittelalterlichen Land- und Wasserstraßen, In: DIES./Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 68.
[206] Ebd. Vgl. Dietrich HUSCHENBETT/John MARGETTS, Reisen und Welterfahrung. Irene ERFEN/Karl-Heinz SPIESS (Hrsg.), Fremdheit und Reisen im Mittelalter. Volker REICHERT, Fernreisen im Mittelalter. Thomas CRAMER, Wege in die Neuzeit. u.a.
[207] Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen. Gertrud BLASCHITZ/Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße.
[208] Gertrud BLASCHITZ, Reisen in der mittelhochdeutschen Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.) Die Welt der europäischen Straßen, S. 185.
[209] Karl LACHMANN, Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, L 499, 9f.
[210] Hans FROMM, Literatur des Mittelalters, S. 122. Friedrich WOLFZETTEL, Erzählstrukturen der Artusliteratur, S. 199. Albert LEITZMANN, Hartmann von AUE, Erec, V. 8524f.

„Schon die ältesten Mythen und Epen der Menschheit enthalten das fiktionale **Motiv der gefahrvollen Reise**" als Prozess der Persönlichkeitsformung und Selbstfindung, wie sie im Gilgamesch Epos, in Homers **Odyssee** und in den höfischen *aventiuren* des Mittelalters begegnen, wo Helden ausziehen, um sich zu bewähren und die Welt zu „**er-fahren**".[211]
Bevor in den folgenden Kapiteln die mhd. Texten des Nibelungenliedes und der Venusfahrt sowie die Schriften des „Wieners" Jans Enikel, des anonymen nö. Seifried Helbling-Autors und die Reimchronik des „Steirers" Ottokar aus der Gaal ins Blickfeld rücken, möchte ich auf **Passagen** aus dem Parzival, dem Meier Helmbrecht und dem Renner eingehen, die wie die Texte Walthers von der Vogelweide Hinweise einer **Reisekultur** in sich tragen.

Wolfram von Eschenbach verfasste seinen **Parzival**, der zur Artusepik zählt, um 1200/10. In einer ersten Schlüsselszene begegnet der Knabe in seiner Heimat Rittern und fällt vor ihnen *in den pfat.*[212] Die Ritter sitzen auf *schoene kastelân* und wecken in Parzival den Wunsch, Ritter an König **Artus Hof** zu werden. Parzival fordert von seiner Mutter Herzeloyde *ein pfert* (V. 126,20) und zieht in die Welt hinaus. Herzeloyde gibt ihm einen erbärmlichen (*vil boese*) **Gaul** und Narrenkleider, damit er bald wiederkehre. Einer von Herzeloydes Ratschlägen lautet: *an ungebanten strâzen / soltu tunkel vürte lâzen* (V. 127, 15f.). Parzival nimmt den Rat, **dunkle Furten** zu meiden, wörtlich und reitet an einem kleinen Waldbach einen Tag entlang, bevor er eine *vurte lûter* findet*,* die ihn zu einer **Landstraße** führt: [213]

> *„eine strâze (...) / diu was gestrîcht unde breit / swer im widergienc oder widerreit, / ez waere ritter oder koufman, / die selben gruozte er alle sân (...).* "[214]

Auf dem Weg zu König Artus wird der Held *müede* und findet bessere und schlechtere *wirte* und **Wegweiser**: *du solt mich wîsen vürbaz* (V 144,12). Nachdem Parzival den roten Ritter Ithêr tötet, nimmt er dessen Pferd: *sîn ors was rôt unde snel.*[215] Er lässt den elenden Gaul samt *unbeslagen satel* und die schäbigen Kleider der Mutter zurück und springt **ohne Steigbügel** in den Sattel des hochbeinigen **Kastilianers**: *des tôten mannes kastelân / daz truoc bein hôch unde lanc* (V. 157,26f.).[216] *Daz ors und ouch diu strâze* tragen Parzival fortan:

---

[211] Helmut HUNDSBICHLER, Via sive vita, In: Gerhard JARITZ, Die Straße, S. 20f.
[212] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival. V. 120,30 und 121,24ff. Ich habe die mhd./nhd. Ausgabe von Wolfgang SPIEWOK (Übers.) verwendet. Der mhd. Text hält sich an die 7. Ausgabe von Karl LACHMANN (Berlin 1952), während der nhd. Text eine überarbeitete Prosa-Nachgestaltung ist. Die ersten beiden der sechszehn Bücher handeln von Gahmurets Ritterfahrten. Gahmuret, der Vater Parzivals, stirbt im Kampf. Parzivals Mutter Herzeloyde will ihrem Sohn dieses Schicksal ersparen und isoliert ihn von der Außenwelt.
[213] Ebd. V. 129,7ff. *er kom an einen bach geriten. / den hete ein han überschriten / der knappe den vurt vermeit.*
[214] Ebd. V. 142,3ff. Alle zu grüßen die er trifft war ein weiterer Ratschlag von Parzivals Mutter.
[215] Ebd. V. 144,23ff. *sîn zoum der was bästîn, / und harte cranc sîn pfördelîn: / daz tet von strûchen manegen val. ouch was sîn satel über al / unbeslagen mit niuwen ledern.* V. 145,19.
[216] Pferdeproben und das Aufspringen ohne Steigbügel begegnen mehrfach in der mhd. Literatur, etwa im Her-

„ez (das Pferd) *welle springen oder draben. / criuze unde stûden stric, / dar zuo der wagenleisen bic sîne waltstrâzen meit: / vil ungevertes er dô reit, / dâ wenic wegerîches stuont. / tal und berc wârn im unkunt.*“[217]

Im Trab und im Galopp geht es durch unbekannte Wälder, wo Parzival weder **Wegkreuze**, noch Zäune oder **Wagenspuren** sieht. Er stößt an einen reißenden Fluss, dessen Lauf er bis zu einer Holzbrücke folgt: *dar über gienc ein brücken slac, / dâ manec hurt ûffe lac.* Der Belag der Brücke war mit **Reisiggeflecht** ausgebessert, und die Brücke schwang „auch ohne Seil, hin und her.“[218] Parzival reitet *gein der brücke*, doch sein Pferd will die **schlechte Brücke** nicht queren. Also sitzt er ab und zieht „sein Pferd auf die schwankenden Bohlen“, um in die Stadt Pelrapeire zu gelangen, wo *iewederthalp der strâzen* (...) *von bovel ein grôziu schar* stand (V. 183,4f.).[219] Schließlich erreicht Parzival die abgelegene **Gralsburg**, nachdem ihm ein Fischer den letzten Hinweis gibt und Parzival vor Irrwegen warnt - *hüet iuch: dâ gênt unkunde wege* (V. 226,1ff.). Parzival findet den *rehten pfat* und gelangt zum Burggraben, wo er *diu brücke ûf gezogen* vorfindet und er die **Pförtner** bittet, dass sie *die brücke nider lân*.[220] Im Burghof hält man ihm die Steigbügel und der Held steigt vom Pferd und wäscht sich.

Nach dem Verlassen der Gralsburg stößt Parzival unterwegs auf eine **Spur**, die auf ein *wol beslagen / und ein barvuoz pfäret* hinweisen. Er trifft auf eine Mähre, die eine Frau trägt und wundert sich wie der **dürre Gaul** eine Edelfrau tragen könne, die nichts von **Pferdepflege** verstehe - *diu selten kunrierte pfert*.[221] Beim **Campieren** im Freien wird der Held von Schnee überrascht: *im was versnît sîns pfades ban / vil ungevertes reit er dan* (V. 282,5f.). Parzival erreicht den Hof König Artus, wo zu allen Zeiten viele **Fremde**, edle wie unedle ein- und ausgehen: *Artûses hof was ein zil, / dar kom vremder liute vil* (V. 296,25f.).
Als Parzival Aufnahme in die Tafelrunde findet, reitet die Zauberin Kundry auf ihrem hochbeinigen **Maultier** vor und verflucht den Helden: *ein mûl hôch als ein kastelân* trug sie, das

---

zog Ernst: *er spranc dar ûf ân stegereif / und reit ez ritterlîche.* V. 4610f. Vgl. Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur, S. 262f. Sie symbolisieren Männlichkeit und Macht.

[217] Ebd. V 180,1ff. Zuvor erlernt Parzival des *rîtens kunst* und das *tjostieren*.

[218] Ebd. V 181, 3ff. *seht wie kint ûf schocken varn, / die man schockes niht wil sparn: / sus fuor diu brücke âne seil.* mhd. schocken = schaukeln, schwanken, wahrscheinlich ist das Wort kocken (Schiffe) damit verwandt.

[219] Ebd. V. 181, 26f. er *zôch / sîn ors ûf der brücken swanc*. 182, 16f. In der Stadt meldet eine Jungfrau die Ankunft des Helden, den sie *ûz einem venster sach.* 183, 28ff. Von allen Seiten strömen Ritter zu Fuß und zu Pferd herbei (*die riten unde giengen*). In Pelrapeire fehlen Lebensmittel und es herrschte Hunger. V. 184,27ff. Hier macht der Autor einen ironischen Einschub und spricht in der Ich-Form über sein Haus, wo selbst Mäuse unglücklich wären, weil es nichts gebe. Schließlich kommen Schiffe mit Lebensmitteln in Pelrapeire an - *die kiele wârn geladen* und *truogen niht wan spîse* und Parzival findet seine Frau Condwiramurs V. 200,12ff.

[220] Ebd. V. 226,12ff. Beim Verlassen der Gralsburg steht das Burgtor, durch das eine breite Spur von Pferdhufen geht, *wît offen.* Noch während Parzival und sein Pferd *vast ûf die brücke drabte* beginnt ein Knappe am Seil *der slagebrücken* zu ziehen und das Pferd stürzt beinahe - *daz ors vil nâch gevellet nider* V. 247,16ff.

[221] Ebd. V. 256,13ff. Wolfram beschreibt das Pferd mit *kumber* und als *vrouwen runzît*.

dürr und verunstaltet war wie ein **ungarischer Klepper** (*als ungerschiu marc erkant*).[222] *Ir zoum und ir gereite* waren kunstvoll gearbeitet und am **Gang** des Maultieres war nichts auszusetzen: *ir mûl ginc volleclîche*. Wolfram hebt hervor, dass die Zauberin Cundry sprachgewandt sei und *latîn, heidensch* und *franzoys* spreche.[223] Danach geht die Helden-Stafette an **Gawan**, der ins Zentrum rückt, während Parzival an den Rand fällt und einsam nach dem Gral sucht. Gawan will nach Ascalun und begegnet unterwegs einem **großen Tross**:

> *„mûl die harnasch muosen tragen, / und manegen wol geladen wagen: / den was gein herbergen gâch. / ouch vuor der market hinden nâch / mit wunderlîcher pârat:“*[224]

Maultiere mit Rüstungen und schwer beladene Trosswagen ziehen an Gawan ebenso vorüber wie Frauen, die Wolfram als **Soldatendirnen** (*soldiersen*) anspricht und **Landstreicher**, die vom Laufen müde waren: *dâ vuor vil ribalde: / ir loufen machte in müediu lide* (V. 341,25ff.). Gawan kommt zur Stadt Bearosche, die an einem schiffbaren Fluß liegt, über den eine große **Steinbrücke** führt: *ein schefraeh wazzer vür si vlôz / durch eine brücke steinîn grôz* gelangt er *vür die brücken* (V. 354,5ff.). Hier wird Gawan von einer **Gauklerin** (*spilwîp*) verleumdet und erlebt die Kämpfe um die Stadt: *in den gazzen kôs man grôze slâ* (V. 377,23).
Im Kampf verliert er sein geliebtes Pferd Ingliart: *sîn ors mit kurzen ôren: / in Tabronit von Môren / wart nie bezzer ors ersprenget.*[225] Danach gelangt Gawan nach Ascalun, fragt *swaz im volkes widervuor* nach dem Weg (V. 398,24f.) und begegnet König Vergulacht, der *ein râvît von Spâne hôch* reitet.[226] In der Zwischenzeit hat Parzival zu Pferd und zu Schiff **viele Länder** durchstreift: *er habe erstrichen manec lant, / ze ors, unt in schiffen*.[227] Am Karfrei-tag trifft der Held auf **Bußpilger**, die *grâwe röcke* trugen und *alle barvuoz* gingen.[228] Parzival macht den Pilgern Platz am Weg und fragt sie nach dem Anlass ihrer Reise.
Ist kein weltlicher **Wegweiser** greifbar, ruft Parzival Gott an, dass er seinem *kastelân* den Weg *wîsen* möge (V. 452,5ff.). Durchgefroren trifft der Held, dem *snê* und *frost* zusetzen, beim **Einsiedler** Trevrizent ein. Der müde Parzival kann nach vielen Nächten im Freien endlich ausruhen: *Er moht wol waltmüede sîn / wand er het der strâzen wênc geriten, / âne dach die naht des tages erbiten* (V. 459, 1ff.). Der weise Einsiedler hat die **Welt gesehen**,

[222] Ebd. V. 312,6ff. *marc* wird sonst eher für Streitrösser den für armselige Klepper verwendet. 4.2.2 und 4.2.5.
[223] Ebd. V. 312,21. Am mittlerweile in die Geschichte eingeführten Gawan lässt Cundry kein gutes Haar.
[224] Ebd. V. 341,12ff.
[225] Ebd. V. 398,14ff. Nicht einmal die Tabroniter Mohren hätten bessere Renner besessen als Ingliart einer war.
[226] Ebd. V. 400,4f. und 400,22f. Bei der Falkenjagd eilte der König dem Falken zu Hilfe und suchte an der falschen Stelle eine Furt, weshalb er ins tiefe Wasser geriet. *der künec suochte unrehten vurt, / in valken hilfe wart er naz: / sîn ors verlôs er umbe daz* an die Falkner.
[227] Ebd. 434,12f. Prinzipiell sind Wolframs Protagonisten zu Pferd oder zu Fuß unterwegs, Parzival oder Gawan (beim Fährmann) auch schon mal in Schiffen, nie aber mit einem Wagen.
[228] V. 446, 10ff. *slavenîe* ist ein grober Stoff, wie in Pilger und Sklaven trugen, hier: *gezelt und slavenîen hûs*.

bevor er sich in seine **Klause** zurückzog. Er war *ûf den drîn teiln der erden, / ze Eurôpâ unt in Asiâ / unde verre in Affricâ* und *fuor von Sibilje / daz mer alumb gein Zilje, / durch Frîûl ûz für Aglei*, wie Wolfram betont.[229] Parzival erhält religiöse **Unterweisungen**, Einblicke in seine Verwandtschaft und Tipps für die Gralsuche. Der Einsiedler spricht einen Kernsatz der **Mobilität** aus. Wer das Leben eines Ritters führen will, der muss **durch viele Länder ziehen** - *swer schildes ambet üeben wil, / der muoz durchstrîchen lande vil*.[230]

In **Pferdeszenen** wird *ein pfert daz vrouwen gereite truoc* bzw. ein *vrouwen pfärt* von den ritterlichen *ors* unterschieden (V. 504, 11f.). **Gawans Pferd** folgt dem Helden - *daz pfärt ginc einen smalen wec / zer porte ûz nâch im ûf den stec* (V. 514, 25f.) - und er gerät in einen Kampf mit Urian. Der verletzte Urian fragt nach einem *spitâl* und stiehlt *Gâwânes kastelân* Gringuljete (V. 522,10ff.). Gawans Dame reitet zu Pferd, während der Held **zu Fuß** gehen muss - *sîn vrouwe reit, ze vuoz er gienc* (V. 534,10). Bald kommen sie über einen tief **ausgefahrenen Weg** an einen **Fährübergang**, wo sie den Fergen Plippalinot treffen.

> *„Von passâschen ungeverte grôz / gienc an ein wazzer daz dâ vlôz / schefraehe, snel unde breit, / da engein er unt diu vrouwe reit. / an dem urvar ein anger lac, / (..).“*[231]

Wie im Nibelungenlied spielt im Parzival ein **Fährmann** eine nicht unwesentliche Rolle. Wolfram spricht den Fährmann als *schiffes meister*, *schifman, schiffes hêrre* und bei seinem Namen als *Plippalinôt der verje* an.[232] Am Urvar kommt es zu einem Kampf und zum Streit über den Zoll: *hêrre, ich war nie koufman / ir megt mich zolles wol erlân.*[233] Gawan will sein *cranc* Pferd nicht hergeben und verweist auf ein **Steckenpferd**: *sô ritet ir sanfter einen stap*.[234] Letztlich einigen sich der Ferge und Gawan, der **Gast im Fährhaus** wird:

> *„der verje zôch daz ors hin nâch. / sus vuoren si über an den stat.*
> *der verje Gâwânen bat / 'sît selbe wirt in mîme hûs.'“*[235]

Gawans **Fluss-Überfahrt** mit dem Fährmann ist gleichzeitig der Übertritt aus der Artuswelt

---

[229] Ebd. V. 496,2ff. und 496,19ff.
[230] Ebd. V. 499, 9f.
[231] Ebd. V. 535,1ff. Wagen sich nur indirekt über Wagengeleise oder diesen ausgefahrenen Weg erschließbar.
[232] Ebd. V. 535,25ff. *des schiffes meister / ... / vome lande in daz schif si kêrte.* V. 543,30f. *dô kom des schiffes hêrre / von wazzer ûf daz lant.* V. 548,14f. *ir sult ze schiffe gên. / des bat in der schifman.* V. 546,4f. *hât iuch Plippalinôt / der verje her gewîset?* V. 618,30 *und gap diu ors dem schifman.* u.ö.
[233] Ebd. V. 540,5 und 544,23f. Gawan kämpft auf der Uferwiese mit einem Ritter und gewinnt; der Fährmann fordert das Pferd des unterlegenen als Zins. Der Ritter heimste das Gralspferd ein und Gawan ist mit einem schwächlichen Ersatzgaul unterwegs (*sîn phärt was sô cranc*), weshalb er den Fergen um eine Ausnahme bittet.
[234] Ebd. V. 545,13ff. *hêr, dort stêt ein runzît: / daz erwarb an mir sîn strît: / daz nemt, ob ir gebietet. der sich dises orses nietet, / daz bin ich: ez muoz mihc hinnen tragen, / solt halt ir niemer ors bejagen.*
[235] Ebd. V. 548,20ff.

in eine *Terre marveile*, eine Art übersinnliches Zauberland. Die **Figur des Fergens** erinnert an Charon, der am Acheron für die Überfahrt einen Obolus verlangt, der hier in Form eines Pferdes zu stellen ist. Ein ähnlicher Tauschhandel findet in Ottokars Reimchronik statt (siehe 4.2.5). Im **Fährhaus** gibt *Plippalinôt* Gawan Hinweise für den Aufenthalt in der Zauberburg: *ein crâmer sitzet vor dem tor: / dem lât daz ors hie vor* (V. 561,5f.).

Letztlich werden Gawans heroische Taten von Eschenbach mit Lanzelots Prüfungen auf der *swertbrücke* verglichen, die bei Chrétien de Troyes die Leidensfähigkeit von Lancelot zeigt. „In Analogie zu Lancelots Fahrt auf dem **Schandkarren** ist Gawans gebrechlicher Klepper zu sehen," auf dem Gawan nicht einmal reiten könne.[236] Neben dem **Schandreiten** auf einem Klepper oder verkehrt auf einem Esel gab es die demütigende Fahrt im Schandkarren. Selbst Karls Biograf Einhard lästerte über die Karrenfahrten der Merowingerkönige.[237]

Nachdem Gawan sein **Prachtpferd** zurück gewinnt und durch eine **wilde Schlucht** zieht, reitet seine Angebetete Orgelûse *mit ir gaste / von der burc wol ein raste, / ein strâzen wît unde sleht*.[238] Diese Straße ist nicht breit und schlecht, was ein Widerspruch wäre, sondern breit und gerade; das mhd. *sleht* kann auch „gerade, eben" bedeuten.[239] In der Schlucht versucht Gawan, einen **reißenden Fluss** mit seinem Pferdes zu überspringen und stürzt mit Gringuljete in die Strömung, kann sich und seine **Stute** aber retten (V. 602,10ff.).

Als das Artusheer nach Joflanze zieht, kommt es *gein dem urvar ûf den anger,* und die Zelte werden auf der Uferwiese aufgeschlagen. Unterwegs hat der **Heerzug** (*ûf ir reise grôze*) eine breite Spur (*grôze slâge*) hinterlassen (V. 663,8). Auch Gawan macht sich nach Joflanze auf, und **Plippalinot** muss Scharen von Fußknechten und Reitern, die den Marschall begleiten, auf **Booten**, Fähren, Schnellbooten und Nachen ans andere Ufer übersetzen:

> *„kocken, ussiere, / Seytiez und snecken, / mit rotten der quecken*
> *beidiu ze orse und ze vuoz / mit dem marschalc über muoz."*[240]

In dieser Passage werden verschiedene **Schiffstypen** genannt. Schiffe treten im Parzival am Meer und im Kontext mit dem Fährmann Plippalinot auf, der die Gäste in seine Barke (*in den kocken mîn*) und *ze schiffe* bittet oder *in einem ussier* vorfährt.[241] Die **Saumtiere** des Gawan

---

[236] Ebd. V. 583,9. Judith KLINGER, Ohn-Mächtiges Begehren, In: Ingrid KASTEN (Hrsg.), Machtvolle Gefühle, S. 210. Vgl. Fritz Peter KNAPP, Artusroman und Mythos, S. 366ff.

[237] Christiane WITTHÖFT, König Artus auf dem Schandkarren, In: FMSt 41 (2007), S. 363-380. EINHARD Vita Karoli Magni, Cap. 1. Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur, S. 258f. *den satzt man uff ein pfert / dem der zagel und die oren abe gesneden wurden* (siehe 3.1.2).

[238] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, V. 601,8ff.

[239] Matthias LEXER, Mhd. Handwörterbuch 2, Sp. 967f.

[240] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, V. 667,30ff.

[241] Ebd. V. 546,24. 548,14f. und 621,10ff. *nu was ouch Plippalinôt / ... / komen in einem ussier.* Den altfrz. Begriff *ussier* habe ich nur bei Wolfram gefunden. Schiffe im Hafen mit Proviant: *gespîset wol nâch êren / sint*

Zuges tragen **Heiligenschreine** und edle Gewänder - *manec soumaer muose tragen / kappeln unde kamergewant* (V. 669,4f.). Wolfram schildert erneut einen Tross und **feurige Pferde**:

> *„manec schoene kastelân / man bî den soumen ziehen sach. ritter und vrouwen hinden nâch / riten an ein ander vaste. / daz gezoc wol eine raste / an der lenge was gemezzen.“*[242]

Letztlich erreicht Parzival die **Gralsburg**, erlöst Amfortas und wird Gralskönig. Wolframs Roman endet mit einem Fest in der Gralsburg und Erläuterungen zum Schicksal Lohengrins, Parzivals Sohn, der sich schließlich aufmacht, um die Welt zu entdecken und über **Wasser** und **Land** zu ziehen: *hin vuor Loherangrîn* über *wazzer und wege* (V. 826,20ff.).

Im Parzival begegnen rund 260 geografische Namen, von denen über 100 verifizierbar sind. Die „**Spielplätze** umfassen an den Rändern des Romans die gesamte damals bekannte Welt“ und reichen von Marokko über Brabant bis Persien und Indien.[243] Im Zentrum begegnen meist fiktive **Orts-** und **Ländernamen**, wobei der Text nach Schirok „aus der realen Welt in die fiktionale und am Ende aus der fiktionalen wieder zurück in die reale“ führe.
Pferde lässt Wolfram von Eschenbach im Kampf dampfen (*ieweder ors von müede dampf*), und Parzival springt ohne Steigbügel auf das Pferd (*er spranc drûf âne stegreif*).[244] Das Futter der Tiere wird wie ihre Pflege und Ausstattung (Zaumzeug, Sattel, Decken, Steigbügel, Beschlag), ihre Gesundheit und ihr Äußeres detailreich beschrieben. Pferde tragen **Namen** wie *Inglîart sîn ors mit kurzen ôren* oder *Gringuljete*, *des grâles wâpen was gebrant, / ein turteltûbe, an sînen buoc*.[245] Parzival legt auf Pferden große **Wegestrecken** zurück, die Ritter der Tafelrunde reiten von Artus angespornt durch viele Länder: *wir müezen rîten / in manec lant* (V. 280, 28f.). An **Pferdtypen** unterscheidet Wolfram Klepper (*runzît, ungerschiu marc*), Gaul (*vil boese pfert*), Panzerpferde (*verdeckt ors*), Streitrösser, Kastilianer (*kastelân*), Renner und Araber (*râvit*). Es gibt Rappen (*swerzer denn ein gênît*), Fuchs (*rôt unde snel*), Saum- (*starker soumaer*) und Maultiere (*ein mûl hôch als ein kastelân*) sowie **Damenreitpferde** (*schoeniu vrouwen pfert*) wie die sanft tragenden **Zelter**:

> *„senfteclîche und doch in vollem zelt / kom si rîtende über velt.*
> *ir zoum, ir satel, ir runzît / was rîche und tiure ân allen strît.“*[246]

---

ir schif in der habe (V.753,20f.). An nautischen Begriffen finden sich *schif* (27x)*, schifrech* (2x), *schifman* (6x); *kocke* (7x), *kiel* (5x), *ussier* (4x), *Seytiez*, *snecke* und *schifbrücke* (je 1x). http://mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).
[242] Ebd. V. 669,10ff. Das germ. Längenmaß Rast(a) entspricht etwa drei Meilen bzw. rund 4.440m.
[243] Peter KNECHT/Bernd SCHIROK, Parzival, S. CXXVI. Vgl. Joachim BUMKE, Wolfram von Eschenbach.
[244] Ebd. V. 211,20 und 215,22. Über die Tochter des Fährmanns: *si kuste im stegreif unde vuoz* 621,16. Das beherrschen des Pferdes galt als Beweis, dass ein Mann Führungs- bzw. Herrscherkompetenzen hatte.
[245] Ebd. V. 398,14f. und 398,14f.
[246] Ebd. V. 779,1f. Die Damen sind mit Reisekleidern (*reiselachen, reisekleit*) unterwegs (V. 216,21).

Frauen werden von Rittern aufs Pferd gehoben - *zwên ritter huoben sie ûf ir pfert* (V. 784,21) und abgesetzt. Pferde werden gepflegt (*kunrierte pferte*) und gestriegelt - *der kameraere, / hiez sîn ors erstrîchen* (V. 595,22f.). Die wertvollen Tiere können *barvuoz* oder *beslagen* sein und werden von *der orse schelmetav*, einer **Pferdeseuche** bedroht (V. 387,25). Beim festlichen Gedränge würden die Damen von ihrem Pferd fallen, wenn ihre **Sattelgurte** nicht fest säßen - *waere ir pfert niht wol gegurt* (V. 777,12). Wie Parzival springt auch Artus *ûf ein kastelân,* und bei Festen zeigen die Ritter *mit künste rîten* (V. 777,23).

An **Wege-Terminologie** findet sich im Parzival vom *smalen wec* über *unkunde wege*, *stec*, *steic* und *phat* bis hin zur weiten und breiten bzw. ebenen und gebahnten *strâze* verschiedene Abstufungen. Die *waltstrâze* steht für **unwegsames Gelände**, schließlich sieht Parzival hier weder Zäune noch **Wagenspuren** (*wagenleise*).[247] Während Überfahrten und Furten als *urvar* und *passâsche* aufscheinen und Schiffe an Küsten und Flüssen als *kocken*, *schiffe, ussiere, seytiez*, *kiel* und *snecken* begegnen, kommen Wagen im Parzival nur indirekt vor. Man ist *ze vuoz oder ûf dem pfärdelîn* unterwegs oder *ze ors unt im schiffe*, nie aber im Wagen, denn der Wagen galt Wolfram als unritterlich und ist kein **Transportmittel** für Helden.

Chrétien de Troyes französischer *Perceval* bedeutet „Dringdurchstal" und wird in Wolframs Parzival als *enmitten durch* bzw. „Mittenhindurch" wieder gegeben.[248] Ritterliche Taten sind der Antrieb für die **Reisen der Helden**. *Sus bin ich ûf der strâzen*, heißt es im Parzival, wo weite Reisen im Dienst der Minne erfolgen: *in wîbe dienst dîn verriu vart*.[249]

Rund zwanzig Mal begegnen im Parzival Brücken, darunter eine *slagebrücke* aus Holz, eine Steinbrücke, die *swertbrücke* Lanzilots und eine **Schiffbrücke**: *ein schifprücke ûf einem plân / gieng übr einen wazzers trân, / mit einem tor beslozzen* (V. 60,27f.). Verglichen mit anderen mhd. Texten stehen **viele Brücken**-Nennungen wenigen Boten (27x) gegenüber.

Neben formelhaften Phrasen ist es gerade die **individuelle Autorensprache,** die Auskunft über die Reise- und Mobilitätskultur gibt. Die Dichter kamen selbst viel herum, so auch Wolfram von Eschenbach und Walther von der Vogelweide, der posaunte, *ich hân lande vil gesehen*. **Meister Irregang** (nomen est omen) ruft in einem seiner Texte aus: *ich gân in dem riche / von lande zu lande / als wie der visch / in dem sande,* und Steinmar beschwor die Straße in metaphorisch-profaner Weise, auf der sein Wirt Leckereien heranschaffen möge:

[247] Im Parzival kommt die *strâze* 17x vor: *Gawein reitet sîn rehte strâze ûz einem walt* (V. 339, 16), *strâze und ein pfärt* tragen Gawein *zum palas* (V. 403,12), *über ronen âne strâzen / Parzivâl fürz venster reit* (V. 436, 26f.), sie *müesen rûmen mir die strâzen* (V. 768,1ff.). http://mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017). *wec* (7x) , *stec* (3x), *steic* (2x), *waltstrâze* (1x), Überfahrt (6x) und Passage (3x). Gawan erhält freies Geleit; Artus schickt Geleitsritter. V. 721,22ff. *sand er ze halbem wege aldar / dem künege ze eime geleite* und man zieht durch Furten (*passâschen*).

[248] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, V. 140,16f. sowie S. 241 und S. 687.

[249] Ebd. V. 367,1 und V. 769,3.

„Wirt durh mich ein strâze gat. / dar uf schaffe uns allen rat / manger hande spise. / wines der wol tribe ein rat. / hoeret uf der strâze pfat.“[250]

Den „Brücken in der mhd. Literatur“ hat Tuczay einen Aufsatz gewidmet, der auf die mythologische Rolle von **Brücken** und Pforten eingeht.[251] Fahrten in eine andere Welt haben vom Schamanismus bis zu Christi Himmelfahrt eine spirituelle Symbolik. Das Motiv des Fährmanns ist aus der griechischen **Mythologie** bekannt und findet sich schon im Gilgamesch Epos. In der griechischen Sagenwelt spielen Straßen für die **zivilisierte Welt** eine entscheidende Rolle, so bei Theseus, der den Wegelagerer Periphetes beseitigt oder in der Ödipus-Sage; Robert Fox hat den reisenden Zeitgenossen Homers ein Werk gewidmet.[252]
Aus der Edda ist die Asenbrücke und die Brücke *Gjallarbrú* bekannt; in der mhd. Literatur tritt das Motiv des Brückenwächters und der „prüfenden Brücke“ facettenreich zu Tage.[253] Heldenfiguren müssen häufig **Brückenabenteuer** bestehen - *Lancelot besah die brucken / und das waßer / das drunder floß / das was schwarcz* und selbst Monty Python widmete dem Brückenmotiv eine berühmte Szene im Film „Die Ritter der Kokusnuß“.[254]
Zu den bedeutendsten epischen Quellen des Hochmittelalters zählen das **Nibelungenlied** aus dem bayerisch-österreichischen Raum, das **Rolandslied** in Frankreich und das **Lied des Cid** in Spanien. Neben diesen Klassikern gibt es etliche „phantastische Reiseromane“, die beim höfischen Publikum auf große Resonanz stießen:[255] Dazu gehören u.a.:

* *König Rother* - ein bayerischer Roman über eine Brautfahrt nach Byzanz.
* *Herzog Ernst* - ein rheinländischer Text über Flucht, Kreuzzug und Rückkehr.
* *Der guote Gerhart* - Rudolf von Ems schickt einen Kölner Kaufmann nach Marokko.
* *Apollonius von Tyrus* - der Wiener Arzt Heinrich von Neustadt mit antikem Stoff.[256]

Ähnliche Oeuvres werden später Cervantes zu seinem **Don Quijote** inspirieren. Hinzu traten eine Fülle von Liedern, Tönen und Dichtungen, die Minnesänger und Vaganten schufen. In

---

[250] Helmut BRACKERT, Minnesang, S. 262f. *„Wirt, durch mich geht eine Straße hindurch: auf der laß heranschaffen, was du kannst, vielerlei Speisen. Wein, daß er ein Rad antreibe, gehört auf die Bahn dieser Straße.“*
[251] Christa Agnes TUCZAY, Brücken in der mhd. Literatur, In: Gertrud BLASCHITZ/Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 123-145.
[252] Ebd. Vgl. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 12f. Robert Lane FOX, Reisende Helden.
[253] Christa Agnes TUCZAY, Brücken in der mhd. Literatur, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 124ff.
[254] Zitiert nach Reinhold KLUGE, Lancelot 1, V. 628-629, 25. Monty PYTHON, Ritter der Kokusnuß, USA 1975, Min. 74:50f.
[255] Karl BRUNNER, Kulturgeschichte des Mittelalters, S. 85f.
[256] Ingrid BENNEWITZ (Hrsg.)/Peter K. STEIN (Übers.), König Rother. Karl BARTSCH (Hrsg.), Herzog Ernst. *Der guote Gêrhart* stammt aus der Feder Rudolfs von Ems, der auch eine (unvollständige) Version des beliebten Alexanderromans hinterlassen hat. Vgl. Helmut BRACKERT, Rudolf von Ems. Helmut BIRKHAN hat „Leben und Abenteuer des großen Königs Apollonius von Tyrus zu Land und zur See“ bearbeitet.

der bekannten Vagantenbeichte der **Carmina Burana** heißt es über fahrende Scholare, dass sie *wie der Vogel durch die Luft, durch die Lande* streiften und im Lied *Estuans interius* singt der Autor inbrünstig: *Die breite Straße fahr ich, nach der Art der Jugend.*[257]
Im Kapitel **Fahrendes Volk** kam das Leben *ze hove und an der strâzen* zur Sprache; Spielmänner wie Fahrende durchzogen *froembde lant* (siehe 2.3.1). **Walther von der Vogelweide** kannte die unstete Lebensweise: *sît hînaht hie, sît morgen dort, waz gougelfuore ist daz* (L 31,29) bzw. *uns hât der winter geschat über al*, denn der Frost bringt *hornunc an die zêhen* (L 28,32). Dem Wetter entrinnen und am wärmenden Feuer im **Winterquartier** sitzen, davon träumte auch der franz. Minnesänger Ruteboef in einem seiner Lieder.[258]
Wie Walther von der Vogelweide wirkte **Neidhart von Reuental** am Hof der Babenberger in Wien. Im Gegensatz zu Walther prangerte er die Mühsal der Kreuzzüge an, denn nirgendwo lebe man besser, als zuhause in der eigenen Pfarre.[259] Zuhause geblieben sind letztlich auch die Zechkumpanen der **Wiener Meerfahrt**, die „der Freudenleere" um 1260 in ihrem Suff auf eine fiktive Schiffsreise ins Heilige Land aufbrechen lässt (siehe 2.3.2).

Die Versnovelle **Meier Helmbrecht** entstand etwa zur selben Zeit wie die Wiener Meerfahrt. Sie erzählt die Geschichte eines Bauernsohnes, der auszieht, um als Ritter zu leben und rühmt nebenbei die Künste Neidharts.[260] Der Autor des Helmbrecht kam aus dem bayerisch-österr. Raum, nannte sich **Wernher der Gärtner** und kokettierte in seinem Stil mit der Welt der Fahrenden. Den Helmbrecht schrieb er während des Interregnums, als unlautere Zölle, **Straßenraub** und Überfälle überhand nahmen (siehe 4.2.5). Eine anfangs erwähnte Seidenhaube durchzieht als **Leitmotiv** die Geschichte des Helmbrecht, der von seinen Eltern unter großen Entbehrungen ein Reitpferd und höfische Kleider beim Auszug erhält.[261]
Mit den Worten *ein meier der hiez Helmbreht* führt der Autor seine Figuren ein, wobei der Sohn des Helmbrecht der Held der Geschichte ist. Der *junge Helmbrecht* hatte langes, blondes Haar, das von einer kunstvoll bestickten Seidenhaube gebändigt wurde.[262] Die Welt des bäuerlichen **Gutshofes** langweilt Helmbrecht: Er will zu Hofe ziehen und Ritter werden.

[257] Zitiert nach: Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 104.
[258] Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, S. 317.
[259] NEIDHART von Reuenthal, Sommerlied XI, 13,7. *nindert waere baz ein man dan heime in sîner pharre.* DERS. XIa (mögliche Fortsetzung) 110,1 *ich wil gein Osterrîche / an einer züllen swattgen hin.* Vgl. Heinrich DETERING (Hrsg.), Buch der deutschen Gedichte, S. 52ff.
[260] Fritz TSCHIRCH, Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht, V. 217ff. *her Nîthart, und solde er leben, / dem hêt got den sin gegeben, / der kunde ez iu gesingen baz / danne ich gesagen.* Der Name Gärtner dürfte zum Verb *garten* für „(bettelnd) umherwandern" gehören und das Leben eines fahrenden Sängers implizieren. Ebd., S. 3.
[261] Ricarda BAUSCHKE, Wernher der Gärtner, In: Lex. MA IX, Sp 10. Der
[262] Fritz TSCHIRCH/Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht, V. 10ff. Auf die *hûben* stickte eine kunstfertige Nonne bunte Vögel (Papageien, Tauben) und Szenen des trojanischen Krieges. Eine Seite der Haube zeigte, *wie man Troye gewan / und Ênêas von danne entran / ûf daz mer in den kielen.* V. 49-51. Ein Bauernjunge sei einer solche Haube unwürdig, die ihm seine Schwester im Tausch gegen Vieh und Lebensmittel besorgt hatte.

Mutter und Schwester unterstützen den Abenteurer und besorgen ihm neben der symbolhaften Haube zwei Gewänder, „ein **Fahrtenmesser** und eine geräumige **Satteltasche**.“[263] Einzig die Zustimmung des Vaters sowie ein gutes Reitpferd fehlen dem Helden noch, doch der Vater zeigt sich skeptisch und wirft seinem Sohn zynisch an den Kopf:

„Ich gibe dir zuo der waete / einen hengest, der ist draete / der wol springe
ziune und graben, / den soltu dâ ze hove haben, / und der lange wege wol loufe.“[264]

Ein solches **Reitpferd** gibt es am Hof nicht. Der Sohn zeigt sich entschlossen, den Hof zu verlassen und die harte Arbeit für den Vater nicht mehr auszuführen:

„mir sulen ouch dîne secke / nimmer rîten den kragen.
ich sol ouch dir ûf dînen wagen / nimmer mist gevazzen.“[265]

Helmbrecht hat genug vom Säcke schleppen und **Mistwagen** laden. Der Vater warnt Helmbrecht *ze hove hâstu hunger* und musst auf hartem Lager schlafen; der Sohn fordert einen **passablen Hengst**: *gîst dû mir den meidem*, da er mit dem elenden Klepper (*gurre*) des Hofes nicht losreiten könne.[266] Also kauft der Vater *den hengst umb zehen phunt* und tauscht Lodenstoffe, vier Kühe, drei Stiere, zwei Ochsen und vier Scheffel Korn ein (V. 390ff.).
Helmbrecht träumt von **Raubzügen** durch *alle welt* und von warmen Winterlagern, wo er *den lîp vor froste* schützen könne.[267] Der Vater versucht, ihm ins Gewissen zu reden - *trinc wazzer, lieber sun mîn, / ê dû mit roube koufest wîn* - und spricht über das Essen der Mutter, das besser sei, als eine Gans für *ein geroubtez phärit* einzutauschen (V. 443ff.). Es folgt eine **Reise-** und **Migrationsmetapher**, in welcher der Vater einen tüchtigen Mann niederer Herkunft mit einem edlen Taugenichts vergleicht: *und koment diu bêde in ein lant / dâ niemen weiz wer si sint,* so gelte jener der beiden als adelig, der sich ehrenhaft verhalte (V. 491ff.). Die Ansprachen des Vaters vergleicht Helmbrecht mit den **Kreuzzügen**: *dû braehtest liute wol ein her / mit dîner predige über mer* (V. 561ff.). Der Vater erzählt von Träumen, in welchen sein Sohn stirbt, dennoch kommt es zum **Abschied** des jungen Helmbrecht:

„got habe uns alle in sîner phlege.' / dâ mite reit er ûf die wege.
urloup nam er zuo dem vater; / hin drâte er über den gater.“[268]

---

[263] Ebd. V 152. *zwei gewant, diu muost er haben, / gnippen unde taschen breit.*
[264] Ebd. V. 235ff.
[265] Ebd. V. 264ff.
[266] Ebd. V. 284ff., 368ff. *daz ich sô lange belîbe, / des irret mich ein gurre*, 387 *gip den meidem balde mir*.
[267] Ebd. V. 279ff. und 416ff. *einen Sahsen / den züget ir lîhter danne mich,* sagt Helmbrecht über seine Sturheit.
[268] Ebd. V. 645ff. Es folgt der Topos dass der Autor nicht erzählen könne, wo Helmbrecht überall hingeritten sei: *sold ich allez sîn geverte sagen* würde dies länger als eine Woche dauern.

Helmbrecht reitet durchs Land und führt das Leben eines **Raubritters** - *er nam daz ros, er nam daz rint* - und stopft jede Beute in seine Satteltasche: *in sînen sac er allez stiez.*[269] Die Erfolge vergleicht der Autor mit guten Segelwinden, die **Helmbrechts Schiff** vorantrieben: *sîne segelwinde duzzen / und sîniu schef ze heile fluzzen* (V. 684ff.).

Nach einem Jahr besucht Helmbrecht den Hof der Eltern, wo er überschwänglich aufgenommen wird. Der Autor fragt, *wer daz botenbrôt erwurbe,* ob dieser guten Nachricht der **Rückkehr** (V. 700ff.). **Helmbrechts Pferd** wird abgeschirrt, der Vater selbst putzt den *hengest*, Mutter und Schwester bereiten Bett und Festessen vor.[270] Viel sei er umhergezogen - *vil ich var enwadele* - daher fragt der Vater, wie es auf den Burgen heutzutage zugehe, zu seiner Zeit fanden Turniere und höfische **Unterhaltung** statt: *ein spilman, / mit sîner gîgen huop er an* (V. 913ff.). Helmbrecht berichtet vom Trinken, das in Mode sei - *trinkâ, herre, trinkâ trinc!* und sehnt sich bald wieder nach Wein und Raubzügen. Den Moralgesprächen mit dem Vater versucht er aus dem Weg zu gehen - *ich muoz slâfen, ich hân vil geriten* (V. 1040). Der Vater bohrt nach und fragt nach Helmbrechts **Räubergesellen**, die sprechende Namen tragen: Lämmerschling und Schluckenwidder, Höllensack und Rüttlenkasten, Kühefresser und Zerschlagenkelch, Wolfsrachen und Wolfsbauch werden aufgezählt, bevor Helmbrecht seinen Spitznamen nennt: *ich bin genant Slintezgeu* (Schlingsland).[271]

Helmbrecht bahnt die Hochzeit seiner Schwester Gotelint mit **Lämmerschling** an und schwärmt über die Treue seiner Schwester: Erhängte man Lämmerschling, würde Gotelint ihn abnehmen und *zuo dem grabe / ûf die wegescheide* ziehen, wird er geblendet, so *wîset si dich alliu lant / wege und stege an ir hant* (V. 1300ff.). Nach sieben Tagen verlässt Helmbrecht den Gutshof und zieht erneut seinen Weg - *hin fuor er sînen alten strich* (V. 1456). Es kommt zur **Hochzeit** von Gotelint und Lämmerschling, bei der *die knappen fuorten unde triben / ûf wägen und ûf rossen* alles, was sie in weitem Umkreis rauben konnten.[272]

Helmbrecht schickt *sînen boten,* um Gotelint zu holen, das Fest beginnt. Die Räubergesellen mimen die **Hofämter** nach und bestellen einen *marschalc, schenke, truhsaeze, kameraere* und *kuchenmeister* aus ihrer Runde und *die spilliute enphiengen* vom Brautpaar *ir gâbe.*[273] Plötzlich platzen Gerichtsdiener in die Feier, die Bande wird verurteilt und baumelt bald am **Galgen**. Als Zehnter wird Helmbrecht nach altem Brauch begnadigt und entstellt: Seine

[269] Ebd. V. 653 *Ûf eine burc kom er geriten.* 660ff.
[270] Ebd. V. 760ff. *ich wil dir dînen hengest wischen,* 843ff. *sîn phärit wart enphettet, / im selben wol gebettet*.
[271] Ebd. V. 1185ff. *Lemberslint und Slickenwider, ... Hellesac und Rütelschrîn, ... Küefrâz und Müschenkelh, Wolvesguome, ... Wolvesdrüzzel* und *Wolvesdarm*. Man habe *ros, ohsen unde manec kuo* geraubt und den Bauern großen Schaden zugefügt.
[272] Ebd. V. 1470ff. Selbst die Hochzeit von König Artus und Ginover sei dagegen bescheiden ausgefallen.
[273] Ebd. V. 1484 *sînen boten sante Helmbreht*, 1535ff. *Slintezgeu was marschalc / der fulte den rossen wol ir balc; sô was schenke Slickenwieder*. 1609.

Augen werden ihm ausgestochen, ein Bein und eine Hand werden ihm abgehackt (V. 1613ff.). Helmbrecht und Gotelint trennen sich *ûf einer wegescheide* und den *blinden diep Helmbrecht / brâhte ein stap und ein kneht* zum Hof seines Vaters.[274] **Zuhause** wartet ein unrühmlicher Empfang - *ir sult iu suochen einen andern wirt* - schmettert ihm der Vater entgegen, der vom *her blindekîn* nichts wissen will und auf Helmbrechts **Raubzüge** hinweist:

„nû fuort ir twerhes die welt; / iuwer meidem gie niht enzelt
er dravete unde schûfte. / manec herze von iu ersûfte.“[275]

Nie sei der Hengst im **Passgang** (*enzelt*) also sanft gegangen, wie es bei den Zeltern der Fall ist (siehe Parzival bzw. 4.2.5). Helmbrecht brachte viel Leid über das Land, weshalb ihn der Vater nicht mehr einlässt. Der *blinde diep* schlägt sich in den **Wäldern** durch, bis ihn ein Bauer erkennt, dessen Tochter er vergewaltigt hatte. Gemeinsam mit anderen Bauern schnappen sie sich Helmbrecht, verprügelen ihn, bis er und seine **Seidenhaube** zerfetzt am Weg liegen und *hiengen in an einem boum*.[276] Nun sind die **Straßen** im Land wieder sicher:

„ûf den strâzen und ûf den wegen / was diu wagenvart gelegen:
die varent alle nû mit fride, / sît Helmbreht ist an der wide.“[277]

Im Gegensatz zu den höfischen Epen gibt der Helmbrecht eine „**Dorfgeschichte**“ wieder, die sozialkritisch ist und tragisch endet. Der Tod des Helden kommt in der deutschen Dichtung des Hochmittelalters nur drei Mal vor; in der Versnovelle Peters von Staufenberg, im Nibelungenlied und im Helmbrecht. Tschirch verweist auf mehrere sozialkritische Inhalte im Helmbrecht, die Parallelen zum sog. „**Seifried Helbling**“ aufweisten (siehe 4.2.4).[278]

Moralisch aufgeladen ist auch Hugo von Trimbergs „**Renner**“.[279] Der Autor lebte im Maingebiet (Schweinfurt/Bamberg) und entwickelte um 1300 eine Tugendlehre, in der er **Zollwesen** und **Straßenraub** ebenso kritisiert wie Fahrende, Lotterpfaffen und den Verfall aller Werte. Als Refrain dient dem Renner der Zweizeiler: *Nu sül wir aber vürbaz rennen / und*

---

[274] Ebd. V. 1315ff. und 1705ff. Zur Strafe wurde meist das linke Bein abgeschlagen, damit man nicht mehr von links Aufsitzen und mit dem Bein in den Steigbügel treten konnte, um sich aufs Pferd zu schwingen. S. 196.
[275] Ebd. V. 1779ff. *„Nun sind sie kreuz und quer durch die Welt geritten; / nie ist ihr Hengst im Paßgang gelaufen, / nein, immer ging's im Trab oder Galopp. Viele haben Sie in tiefe Verzweiflung gestürzt.“*
[276] Ebd. V. 1814ff., 1886 *siteche und galander, / sparwaere und turteltûben, / die genâten ûf der hûben, / die wurden gestreut ûf den wec.* 1909.
[277] Ebd. V. 1919ff. *„Wo auf Straßen und Wegen kein Wagen mehr unbehelligt hatte fahren können, da sind die Wege nun wieder sicher für jedermann, seit Helmbrecht in der Schlinge baumelt.“*
[278] Ebd. S. 6f. TSCHIRCH verweist auf die Seifried Helbling Gedichte I, V. 574-756 sowie VIII, V. 179-285. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling.
[279] Dietrich SCHMIDTKE, Hugo von Trimberg, In: Lex. MA V, Sp. 178f. Vgl. Rudolf Kilian WEIGAND, Der „Renner“ des Hugo von Trimberg.

unsern herren baz erkennen - nun sollen wir weiterziehen und Gott besser kennen lernen.[280] Neben einer bekannten **Reiter-Metapher** finden sich Straßen- und **Wege-Metaphern** im Renner. Hugo von Trimberg ruft Gott um Beistand an, dass er ihm den „rechten Weg" für seine Dichtung zeige und das Publikum von *unrehten wec gein gote* abkomme.[281]

„Ein nützer werc wölt ich im zeigen: / Daz er würfe an hôhen steigen
Grôz und kleine steine ûz dem wege / Und daz er brücken unde stege
Mechte swâ sîn würde nôt: / Des genüzze sîn sêle, swenne er wêr tôt."[282]

Die **Straßenbilder** des Renners sind facettenreich. Er lässt spielende Kinder *grüebelîn graben an der strâzen* und sehnt sich nach *schoene boume bî vertigen strâzen*.[283] Er zieht entlang der *frien strâze* und *ûf der wîsen strâze*, weiß aber auch, dass man *beroubet ûf der strâzen* zurück bleiben kann und fragt: *welch strâze wêre denne morder frî?,* denn durch **Rauben** und **Morden** *lît manic unschuldic mensche tôt in strâzen,* Wäldern und Feldern. [284]
Die Versuchung ziehe die Menschen auf die *breiten strâze gein der helle*, da alle *ûf werltlicher tôren strâzen* wandelten.[285] Der Renner kennt *boese wege* ebenso wie die *hellestrâze* und weist auf die **Wegewahl** der Menschen hin: *diu kunst aber zwên wege hât: / der eine die sêle gein got ûf rihtet, / der ander des lîbes nôtdurft berihtet.*[286] Außerdem versucht der Renner, *den gesten / alle wege ûz leit* zu weisen, stellt eine *wegespîse gein himelrîche* in Aussicht und warnt vor *wegewîser,* die *selber blint* seien, weshalb sie keine geeigneten **Wegweiser** weder *über engen stec* noch *an engen wec* im Leben seien.[287]
Hugo von Trimberg wuchs im **Maingebiet** auf, wo es wie an Donau und Rhein zu unlauteren Zollabgaben kam. Im Kapitel *von boesen zoellen* kritisiert der Renner die Gier und das Vererben von **Zöllen** und **Pfründen**: *unrehte zölle, vogteie und zehende,* die manche Laien kauften und vererbten; sie *machent die kristenheit sô blint* (V. 9238ff.).

„Swer zölle wil ze rehte pflegen, / Der sol ze brücken und ze stegen,
Ze wazzers noeten und ze lantstrâzen / Den nuz der zölle mit triuwen lâzen:
Er sol niht erben ûf sîniu kint / Als acker, hûs, pfert oder rint."[288]

---

[280] Gustav EHRISMANN (Hrsg.)/Hugo von TRIMBERG, Der Renner, V. 4365 u.ö. Michael von Leon prägte *ez sol rennen durch die lant.* Daher rührt der Name der Renner. Vgl. Inés de la CUADRA, Der „Renner", S. 4ff.
[281] Gustav EHRISMANN (Hrsg.)/Hugo von TRIMBERG, Der Renner, V. 30, 11690 und 24495.
[282] Ebd. V. 313ff. *Diu ougen zeigent in den wec, / Von den ougen gêt ein stec / Zuo dem herzen,* V. 11669ff.
[283] Ebd. V. 11426f. und 17401.
[284] Ebd. V. 5147 *Der rihtet sich ûf der wîsen strâze,* 6289f. *Der wirt beroubet ûf der strâzen / Sô diu sêle den lîp muoz lâzen,* 7322f., 9127f., 10016 *Dâ volgte ich ouch der frien strâze*, 14156 *Swenne si varnt die frîen strâzen.*
[285] Ebd. 6097, 13493f. *Zwîfel und boese gewonheit / Machent der helle strâzen breit,* 18699.
[286] Ebd. V. 9654, 11747 und 16066.
[287] Ebd. V. 10763, 18265f. 18763 und 21532ff.
[288] Ebd. V. 9248ff. Außerdem sollten die Geleitherren insbesondere *witwen, weisen und klôster liute* schirmen.

Neben pragmatischen Anweisungen und seiner Tugendlehre ist der Renner mit Bezügen zu antiken und mittelalterlichen Dichtern gespickt. **Meister** wie Konrad von Würzburg oder Walther von der Vogelweide werden im Renner ob ihrer Künste gelobt (V. 1184ff.), während er die **fahrende Unterschicht** in einer verruchten, niederträchtigen Welt des Zauberns, Gaukelns und Trügens ansiedelt. *Goukel* und *goukelspil* stehen mit der Sünde und dem **Teufel** in Verbindung, wobei *der tiufel* selbst *an sîner videln* aufspiele.[289] Der Renner kritisiert *frâz, luoder unde spil* (V. 9433) und lästert über **Fahrende**, die ausschließlich

„Wetzen, hetzen, unnütze klaffen, / Schimpfen, tasten, üm sich kaffen,
Harpfen, rotten, lîren, gîgen, / Lachen, spotten, selten swîgen."[290]

Hugo von Trimberg fand Gefallen an den **sprechenden Namen** der Fahrenden, die im Überfluss aus dem Renner sprudeln: Hackentiufel, Knobelouch, Nimmervol, Lasterbalc, Rüdenbengel, Füllensac, Rossemort, Fröudenhaz, Schüttenwürfel, Galgenast und Stichenwirt gehen zusammen mit gut sechzig sprechenden Namen im Text auf.[291] Der Renner tadelt den **Müßiggang** der Menschen, die er mit einem **Pferd** vergleicht, das lange *müezic gêt / und bî vollem fuoter stêt,* bis es *lecket, scherzet und bîzet* (V. 4203ff.). Über Pfaffen und Äbte heißt es: *Der ebte tisch sol nimmer sîn / Âne geste und ouch âne bilgerîn.*[292] Trimberg beruft sich dabei auf mehrere **Kirchenväter** und lässt Bernhard von Clairvaux fragen:

„Schemen sich prêlâten bî unsern zîten, / Die man ûf rossen und wegen siht rîten,
Daz man si wênic siht leider tuon / Als des obersten küniges sun,
Der zeimâl ûf einem esel reit / Und ros und wagen ie vermeit!"[293]

Schiffe kommen im Renner nur sporadisch vor, wenn *Künic Salomôn sîne boten / mit schiffen ze einem fremden lande* sendet, *daz sant Pêters schiffelîn manige pîn* erleiden muss oder *ein*

[289] Ebd. V. 297 *Zoubern, goukeln, liegen, triegen,* V. 3677ff. *So er loufet, springet hin und her / Als ein gefüeger goukeler, / Der under dem huote goukeln kan. / Der triuget manic wîp und man.* 22772 u.ö. Auffallend ist die Vielfalt von TRIMBERGS Gaukel-Wortschöpfungen. Siehe dazu das Wortregister von Gustav EHRISMANN, Der Renner, Band IV, S. 267. *goukel bilde, goukel büchse, goukeler, goukel huot, goukel kappe, goukel prediger, goukel slappe, goukel sprütze, goukel tubel.* z.b. V 3765ff. *Swelch münich sich schemt sîner kappen, / Der sprünge ûf gern mit reise knappen, / Hêt er vor im ein goukel slappen.*

[290] Ebd. V. 9452ff.

[291] Ebd. V. 1672-1701 *Von dem kumt meister Schöuchlîn, / Hackentiufel und Röuchlîn, / Knobelouch und her Löuchlîn, / Fleckenkelch und Swellegrübel, / Slickenpfîl und Helleschübel, / Nimmervol und Schiuhenpfluoc, / Zerrezsloz und Wolfesbuoc, / Lêrenstal und Leibeniht / Und manic ander bœsewiht, / Gebûrnvînt und Galgenswengel, / Lasterbalc und Rüdenbengel, / Güsehals und Füllensac, / Abelæser und Schiuhentac, / Rossemort und Felschenwint, / (...) Krotenstuz und Slangenzagel, / Schüttenwürfel und Pfaffenhagel, / Landesmort und Buobenstrigel, / Durchdenbusch und Zückedenrigel, / Roubentisch und Setzepfant, / Slîfenspiez und Rûmezlant, / Brantrifier und Ludeber / Vickelscherre und Wolenber, / Vegenbiutel und Lêrenschrîn, / Hebenstrît und Ûzundîn, / Rampus, Mitezze und Nagengast, / Zuckezswert und Galgenast, / Widerspân und Stichenwirt:* u.a.

[292] V. 4261ff. *Daz ist sant Benedicten rât. / Swer geste und bilgerîn niht enhât, / Wênt er, daz grôze und kleine vische / Sîn geste und bilgerîn bî dem tische, / Sô martert man si jêmerlîche / Und verdient an in daz himelrîche.*

[293] Ebd. V. 4275ff.

kleinez ruoder ein grôz schif / von einem lande in daz ander lant bringen könne.[294]
Eine Geschichte im Renner erinnert frappant an die **Wiener Meerfahrt** (siehe 2.3.1 bzw. 3.1.3). Bei Hugo von Trimberg sind es **Bayern**, die in eine Stadt kommen und sich mit *einem starken süezen moste* betrinken (V. 10250ff.). Im Halbschlaf glauben sie, ins **Heilige Land** zu segeln *Wol dan, helde, über mer! / Der künic kumt oht mit sînem her!* Als die rauschigen Reisenden einen der Zechkumpanen für tot erachten, werfen sie ihn **über Bord**:[295]

„Ûf dem mere, des geloubet mir!" / „Waz sol dirre denne in dem kiel,
Dem der tôt kirret durch den giel? / Wol her, werfe wir in in den wâc!"
Si huoben in ûf, als er dâ lac. / Und truogen in an ein venster enbor"[296]

und warfen ihn von einer hohen Laube in den **Morast** hinab. *Jener arme* lag mit gebrochenen Knochen auf der **Straße** und *wart nüehtern*, als die Bayern oben am Fenster realisierten, *daz si niht / wêren ûf dem mer.* Dem Renner seien viele solche Geschichten *von trunken liuten* bekannt, die *über mer varn*, ins Heer stürmten oder *gein Kumpostelle* wallern wollten (V. 10270ff.). In einer fabelhaften **Wallfahrt** schildert der Renner, wie *ein wolf, ein fuhs und ein nôz* / *gein Rôme walleten.*[297] *Nôz* sind Nutztiere, zu denen auch **Pferde** gehören, die im Text relativ präsent sind und Attribute wie *grôz, stark, wild, schoen* und *zam* erhalten.[298]
Wer gern *ein abgot ûf erden* wäre, dem lässt der Renner ausrichten: *Ûz eseln kan niht rosse werden* (V. 17341f.). Hugo von Trimberg denkt an die Versorgung der Pferde - *mînem pferde ein fuoter* - und stellt **Pferdehändler** (*rostûscher*), die auch in einem der „Seifried-Helbling" Texte vorkommen (siehe 4.2.4), negativ dar.[299] **Wagenbilder** beschreibt der Renner kaum, seine Protagonisten sind meist *ze rosse und ouch ze fuoz* unterwegs (V. 11787).
Interessant ist die **Reiter-Metapher** des Renner, in der die Gedankensprünge der Dichtung zum durchgehenden Pferd eines Reiters werden, das außer Kontrolle gerät:

„Manic riter ofte hât gerant / Ûf rossen, diu nâch sîner hant
Niht wolten loufen etswenne / Swenne ich den louf ein teil zetrenne
An mînem getihte und mit im renne, / Swar ez mich hin treit mit gewalt."[300]

---

[294] Ebd. V. 20694f., 21171f. und 23185f.
[295] Ebd. V. 10261ff. *Sprach einer, "daz eines mannes tôt / Einen kiel vol liute wil bringen in nôt? / Stirbt dirre bî uns, daz ist mir leit, / Wenne daz mer niht tôten treit!"*
[296] Ebd. V. 10266ff.
[297] Ebd. V. 3455f. *nôz* ist ein Nutztier (Rind, Pferd, Esel). Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 153.
[298] Ebd. V. 1285 *An wilde, an zam, an schœnen pferden*, 2689f. *Man mac ein grôz ros überladen, / Daz ez vellet und nimt schaden*. 2820 *Und ûf einem starken rosse drabe* u.ö.
10997 *Ein schœne ros het er mit im brâht,* 11617 *Ûf einem starken rosse sitzet.*
[299] Ebd. V. 1595, 10479ff. *Meide bitel, spiler, rostûscher, / Âbrecher und viertêter, / Riemenstecher und kegeler*, 12320f. *Und könde ein rostûschêre / Siniu ros verwandeln*. SH, Gedicht VII, V. 744.
[300] Ebd. V. 13905ff.

Viele Reiter beherrschten ihre Pferde nicht, und auch dem Dichter kann sein Werk entgleiten. Im **wilden Galopp** geht es *über stoc und stein,* wenn *sînes rosses louf durch gât,* bevor der Reiter beim tiefen Graben abgeworfen wird.[301] Die Dichtung entwickelt ein Eigenleben, das der „Reiter" nicht mehr lenken kann. Trimberg setzt den Ritt mit der **Entwicklung seines Renner** gleich und schildert die Hindernisse, die sich ihm in den Weg stellen. Wird man von der Dichtung „abgeworfen", muss man das „Pferd" bei den Zügeln führen, als könne man nicht reiten und steht also ziellos am Wegerand.[302]

Damit möchte ich zu fünf mhd. Textquellen überleiten, die alle im **bayerisch-österreichischen Raum** in den Jahren von 1200 bis 1320 entstanden sind und vielfältige Bezüge zu Aspekten des Reisens und Fahrens in sich tragen:

Werk	Autor und Umfeld	Genre	Zeithorizont
1. Nibelungenlied	anonym, Donauraum (Passau-Gran)	Heldenepik	um 1200
2. Venusfahrt	Ulrich v. Liechtenstein, Stmk. und Nö.	Epischer Roman	1227/40
3. Weltchronik*	Jans der Enikel, Wiener Bürgertum	Reimchronik	1272/90
4. Seifried Helbling	anonym, (nördliches) Niederösterreich	Satire-Gedichte	1283/99
5. Ö. Reimchronik	Ottokar aus der Gaal, Stmk. und Ö.	Reimchronik	1290/1320

Die **Nibelungen** nehmen *die straze in daz Osterlant* (4.2.1), Ulrich von Liechtenstein fährt als **Frau Venus** *über die Tuonowe da* (4.2.2), **Jans Enikel** ruft in seinen „Fabeleien" *dô reit der herzoc Liupolt* (4.2.3), der „**Seifried Helbling**"-Autor nörgelt *ûf einer strâze slehte* und lässt *wegen krachen* (4.2.4) und in der Österr. Reimchronik fragt **Ottokar aus der Gaal** *swer wegen unde strâzen bûte* und schickt seine Protagonisten *hinz Wienen in die stat* (4.2.5).

[301] V. 13930ff. „*Bringe ich ez wider an die vart, / Sô loufet ez ofte vür manic zil, / Verrer denne mîn herze will; / Über stoc, stein, stoup, bluomen und lachen/ Treit ez mich von manigen sachen: / Begegnet aber uns ein tiefer grabe, / Sô strûchet ez selber und wirft mich abe:/ Sô sitze ich als in einem troume / Und vâhe ez aber bî dem zoume / Und loufe mit im über velt hin dan / Als der niht wol rîten kan.*"

[302] Ebd. Inés de la CUADRA, Der „Renner" Hugos von Trimberg, S. 144f.

* und das etwas ernsthafter angelegte Fürstenbuch, das die Geschichte Österreichs und Wiens wiedergeben soll. Vgl. Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3.

4.2.1 *der wîste si die strâze in daz Ôsterlant* - Nibelungenlied, anonymer Autor

„Die Handlung des Nibelungenliedes spielt (...) in geographisch eindeutig bestimmbaren Gebieten, deren Zentren Worms am Rhein und Etzelburg (das heutige Gran) in Ungarn sind. Der Zug der Nibelungen ins Hunnenland läßt sich auf der Karte verfolgen. Von allen Landschaften jedoch, die sie berühren, wird uns nur das Gebiet zwischen Passau und Wien wirklich lebendig.“[303]

Das **Nibelungenlied** ist zweifellos die bedeutendste deutsche Heldendichtung des Mittelalters.[304] Viel ist über das Nibelungenlied geschrieben und geforscht worden, groß war und ist seine Verklärung und die **Interpretation** seiner **Rezeption**. Vom historischen Kern des Epos haben sich nur Bruchstücke erhalten: einzelne Namen, Bischof Pilgrim von Passau, der Untergang des Burgunderreiches, die Hochzeit von Attila und Kriemhild.[305]
Das **Heldenepos** ist in 39 *aventiuren* gegliedert, die aus singbaren Strophen bestehen und in 35 verschiedenen Abschriften erhalten sind, wobei ein Original nicht mehr bestimmbar ist. Die Entstehung wird um 1200 angesiedelt - einige Indizien sprechen dafür, dass es im Umfeld des Passauer Bischofs **Wolfger von Erla** entstanden ist (siehe 2.2.4).[306]
Helmut Brackert, dessen Ausgabe ich für meine Untersuchung benutzt habe, schreibt im Nachwort, dass es für heutige Leser und Philologen teils befremdlich sei,

„auf Ankünfte und Empfänge, Botenberichte und Unterredungen, Reise- und Festvorbereitungen in einer Ausführlichkeit einzugehen,“

die das Vorgangsgeschehen quantitativ oftmals überwiegen.[307] Genau darin liegt der Wert für meine Arbeit, denn das Nibelungenlied transportiert neben höfischer Kultur und Heldenepik eine **Verkehrswelt**, die den Rezipienten vertraut war und auf **realen Erfahrungen** des Autors und seines Publikums fußte. Im **Vorfeld der Reisen** tummeln sich Boten, es wird gepackt und zum Aufbruch gerüstet. Geleitet zog man los, unterwegs galt es Flüsse zu queren, Über-fällen zu entgehen und sich im Nachtlager von den Reisestrapazen zu erholen.[308]

---

[303] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied I, S. 378. Neben der mittelhochdeutsch - neuhochdeutschen Ausgabe von BRACKERT habe ich Helmut REICHERTS, Nibelungen-Lehrwerk verwende und Abgleiche mit der Online-Version von Karl BARTSCHS, Der Nibelunge Nôt in der „Bibliotheca Germanica“ vorgenommen Vgl.: http://www.hs-augsburg.de/~harsch/germanica/Chronologie/d_chrono.html (05.05.2017)
[304] Ursula SCHULZE, Nibelungenlied, In: Lex. MA VI, Sp 1120.
[305] http://de.wikipedia.org/wiki/Nibelungenlied (05.05.2017)
[306] Ebd. Helmut BRACKERT, Nibelungenlied. Ursula SCHULZE, Nibelungenlied. u.a.
[307] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied I, S. 339.
[308] Über weite Strecken zeichnet das Nibelungenlied dabei realitätsnahe Reiseeindrücke nach.



Abb. 82 - Die Donau-Schauplätze des Nibelungenlieds nach Schulz/Hofmann.

Im Zentrum meiner Untersuchung stehen die beiden **Reisen ins Hunnenland** sowie die damit verbundenen Boten- und Reiseaktivitäten.[309] Der in Aventiure 21. und 22. beschriebene Weg folgt der **Donautalstraße**, die als Ost-Westverbindung den Mobilitätsfluss prägte (siehe 1.1.1). Auffallend ist die anschauliche geografische Schilderung des Donauraumes, die eine Ortskenntnis des anonymen Autors voraussetzt (Abb. 82).[310] Insgesamt vollziehen sich

> *„fünf fiktive Reisen entlang der Strecke Worms - Gran (...). Den topographischen Angaben folgend wurde in allen fünf Fällen die südliche Donautalstraße frequentiert, deren Kontinuität über weite Strecken tatsächlich in die Römerzeit zurück reicht.“*[311]

Neben der **Ortskenntnis** fällt ein Übergewicht der frühen Überlieferungen im südostdeutsch-österreichischen Raum ebenso auf wie der Zug entlang von Passauer Stützpunkten. Die Boten und der **Reisetross** des Nibelungenliedes stützten sich auf **Passauer Eigengüter** entlang der Route Enns - Pöchlarn - Melk - Mautern - Zeiselmauer - Tulln - Wien - Hainburg; große Klöster versuchten wie die Landesherren, entlang wichtiger Alpenpässe und Straßen in bestimmten Abständen Güter für Macht- und Reisezwecke zu erlangen (siehe 2.2.4).[312]

Schon einige Überschriften des Epos spiegeln die **Reisedynamik** seiner Figuren wider: „Wie Siegfried nach Worms kommt”, „Wie er gegen die Sachsen kämpft”, „Wie Kriemhild zu den Hunnen reist” oder „Wie die Nibelungen zu den Hunnen ziehen”. Vielfältig sind die **Verkehrsbilder**, die der Text transportiert: Sie reichen von Saumschreinen und Reisekapelle, die man mitführt, über Staub auf den Straßen bis hin zu wegemüden Menschen und Tieren.

Neben den Donau-Schauplätzen wird sich der folgende Teil auf die **„Reise-Passagen”** des Liedes fokussieren und den Straßen und öffentlichen Interaktionen nachspüren.

---

[309] Trotz epischer Form beinhalten die Verse Hinweise auf das Leben im Donauraum, in dem auch die starken Frauenfiguren „Kriemhild“ und „Kudrun“ entstanden sind.

[310] Gertrud BLASCHITZ, Römerstraßen, In: Olaf WAGNER (Hrsg.), Der umkämpfte Ort, S. 101. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 226. Friedrich PANZER, Der Weg der Nibelungen u.a.

[311] Gertrud BLASCHITZ, Römerstraßen, In: Olaf WAGNER (Hrsg.), Der umkämpfte Ort, S. 101.

[312] Ebd. S. 129. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 356.

Wenn Siegfried am Anfang *ze hove reit,* so ist damit zunächst nicht die **Wegstrecke**, sondern sein rechtlicher Status als Ritter gemeint, der bei Hof erscheint.[313] Am Hof wird ein üppiges **Gastmahl** aufgetragen, bei dem *vil der varender diete* auftreten, die für ihre Darbietungen reich entlohnt werden. Keiner der **Fahrenden** sei arm zurück geblieben:

„Vil lützel man der varnder / ármén dâ vant. / róss únd khleider"[314]

gaben ihnen die Könige. Pferde und Kleider kommen als Topos in der mhd. Literatur häufig vor, ebenso **Spielleute** und **Fahrende**, von denen bei Festen keiner leer ausginge. Das soziale Spektrum der Fahrenden reichte vom (unteren) Rand der Gesellschaft bis hinauf zu höfischen Würden. Sie führten ein Leben zwischen Anerkennung und **Ausgestoßen** sein (siehe 2.4.2), dessen Ambivalenz auch in den Kapiteln der „mhd. Literaturlandschaften" durchschimmert. Nach Siegfrieds Fahrt von Xanten nach Worms taucht in Aventiure 4 zum ersten Mal eine **Straße** im Nibelungenlied auf, als Siegfried gegen die Sachsen zieht:[315]

„Si fuorten doch niht mêre / niwan tûsent man / dar über zwelf recken.
stieben dô began / diu molten von den strâzen. / si riten über lant."[316]

Mit im Heer, das **Staubwolken** von den Straßen aufwirbelt, ist der *starke spileman* Volker, der mit seiner Fahne voraus reitet und den prächtigen Zug der **Gefolgsleute** anführt. Später lotst der erfahrene Spielmann als Wegeführer die Burgunder ins Hunnenland.[317]
In Worms überbringt ein Bote die Nachricht von Siegfrieds Sieg über die Sachsen - *nu hoeret mîniu maere*. Der Erzähler schlüpft immer wieder in die Rolle eines Boten und **Nachrichten-überbringers**, die ihm als höher gestellten Fahrenden wohl nicht fremd war und erhält für seine gute Nachricht die übliche Belohnung in Form von *miete* oder *botenbrot*.[318]
Allein in dieser Aventiure werden **Boten** zehn Mal genannt. Sie werden an den Hof des dänischen Königs geschickt, wo man sie in der Stadt unterbringt und ihnen *riche gabe*

[313] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 24. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 29.
[314] Ebd. BRACKERT, Str. 38 und 41. Auch Wolfger von Erla schenkte Walther von der Vogelweide einen Mantel (siehe 2.2.4). Die Fahrenden verbreiteten den Ruhm eines Hofes und wurden dafür beschenkt - andernfalls konnten sie mit Spottgedichten negative Schlagzeilen verursachen. Ebd. REICHERT, S. 34.
[315] Ebd. BRACKERT, Str. 67. *Dô nâhete in ir reise / zen Burgonden dan.* V 176 *Von Rîne si durch Hessen / mit ir helden riten / gegen Sahsen lande / dâ wart sît gestriten. / mit roube und ouch mit brande / wuosten si daz lant.* Während die *reise* zu den Burgundern eine friedliche Fahrt meint ist die *reise* nach Sachsen „ein Heerzug, eine Heerfahrt", der die ursprüngliche Bedeutung des ahd. *rîsan* transportiert. Ebd. REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 61 und. 64 *wart* ist ein Vorposten oder Spähtrupp – die Lokalisierung des feindlichen Heeres geschieht in kleinen Einheiten – *warte* unterstreicht in der Heldendichtung die Gefahr für den Helden.
[316] Ebd. BRACKERT, Str. 197f. Auch in anderen Texten wie dem Waltherius-Lied erhebt sich eine dichte Staubwolke (*pulvere nubes*), als ein feindliches Heer naht. Vgl. Karl LANGOSCH, Waltharius, S.8f.
[317] Ebd. BRACKERT, Str. 162. *Volker der küene man. / der sol den vanen füeren.* Str. 196, *der starke spileman / Volker der herre / dô reit er vor der schar.* Str. 1586. *„wer sol uns durch daz lant / die rehten wege wîsen / daz wir niht irre varn?" / dô sprach der starke Volker: / „daz sol ich eine bewarn."*
[318] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 75.

schenkt, bevor sie mit Nachrichten zurückkehren.[319] Die Damen eilen ob der Neuigkeiten an die **Fenster** und spähten nach den heimkehrenden Rittern auf der **Straße**:

„dô gie an diu venster / vil manec schoeniu meit. / si warten ûf die strâze“ [320]

Die ersten beiden **Straßen-Nennungen** in Sachsen, mit Staub auf der Straße beim Heeresaufmarsch und in der Stadt Worms sind die einzigen, die sich nicht auf Straßen im bayerisch-österr. Donauraum beziehen. Das Motiv des „**Fenster guckens**“ findet sich an mehreren Stellen im Nibelungenlied und begegnet in anderen Texten wie dem so genannten „Seifried Helbling“, wo eine *vensterhenne* Ausschau nach Männern auf der Straße hält oder im Parzival, wo eine Jungfrau die Ankunft des Helden in Pelrapeire verkündet.[321]
Bei Siegfrieds **Aufbruch** nach Island stehen Jungfrauen in den Fenstern und bewundern die **Schiffe** auf dem Rhein.[322] Man bereitet *schif mit dem segele* und sucht einen *schifmeister*. Siegfried meldet sich als Kapitän, da er die **Wasserstraßen** gut kenne:

„ich kan iuch ûf der fluot / hinnen wol gefüeren (...) / di rehten wazzerstrâzen
die sint mir wol bekant / si schieden vroelîchen / ûz der Burgonden lant.“[323]

Mit an Bord sind guter Wein und **Proviant**; selbst die Pferde *heten gvot gemach.* Sie fahren zwanzig Meilen, bis es Nacht wurde und seien am zwölften Morgen in Island gelandet. Bei der Ankunft vor Burg *Îsenstein* sieht Gunter *oben in den venstern* schöne Jungfrauen. Siegfried leistet König Gunther den **Stratordienst**, er führt sein Pferd am Zaum und hilft ihm in den Sattel *er habte im dâ bî zoume / daz zierlîche marc* und hilft Gunther bis er *in den satel gesaz* (Str. 397). Der Stratordienst war im Konflikt zwischen König Barbarossa und dem Papst sowie im Kapitel „Mobilität im Sachsen- und Schwabenspiegel“ bereits Thema.
In Aventiure 8 schlüpft Siegfried unter seine **Tarnkappe** und bricht mit seinem Schiff zu den Nibelungen auf. Alleine landet er auf einer Insel an, bindet sein Schiff fest und bittet in einer Burg um **Herberge** - *unt suochte herberge, / sô die wegemüeden tuont* (Str. 485).

---

[319] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 139 *von boten di in verre / wurden dar gesant.* 141 *man hiez di boten balde / ze hove für den künec gân.* 152 *die boten herbergen / man da hiez in di stat.* 163 *Unt lât di boten rîten / heim in ir herren lant.* 166 *Den boten rîche gâbe / man dô für truoch.*
[320] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 243 und 392. *Sô sihe ich ir eine in jenem venster stân.* 396 daz sâhen durch diu venster diu waetlîchen wîp.
[321] Joseph SEEMÜLLER, Seifried Helbling, Gedicht I, V. 1338. Wolfram von ESCHENBACH, Parzival 182, 17f. *ûz einem venster sach diu magt den helt.* Zur Ausrichtung der Fenster auf den Burgen siehe: Thomas KÜHTREIBER, Straße und Burg, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 265ff.
[322] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 377. *Dô stuonden in den venstern / diu minneclîchen kint / ir schif mit dem segele / daz ruort ein hôher wint. / die stolzen hergesellen / die sâzen ûf den Rîn / dô sprach der künec Gunther / „wer sol nu schifmeister sin?“*
[323] Ebd. Str. 378f. Ruderstangen werden als *schalten* und *ruoder* bezeichnet. Später lässt man das Schiff ohne Aufsicht am Wasser zurück: *si liezen âne huote / ir schiffel bî der fluot* (403). Weitere Schiffsreisen folgen.

Aventiure 9 schickt Siegfried selbst als Bote nach Worms - *ze Wormez in botschefte fuor* er und fordert **Botenbrot**: *nu gebt mir botenbrôt*.[324] Auch wenn er viele Länder besitze, würde er gerne Gaben aus Kriemhilds Hand entgegen nehmen. Kriemhild ruft nach dem Kämmerer, der *den* **Botenlohn** holt: *si hiez ir kamaeraer / nâch der botenmiete gân.*[325]
Botenbrot fordern die Helden in den Epen Iwein und Kudrun, Meier Helmbrecht fragt sich bei seiner Rückkehr an den Hof der Eltern, wer das Botenbrot erwürbe, bei Enikel heißt es *mir sol niht versagt sîn / iuwer werdez botenbrôt* und die Österr. Reimchronik kennt ebenso Botenbrot (siehe 4.2.5.).[326] Nach der **Doppelhochzeit** (Kriemhild - Siegfried, Brünhild - Gunther) reisen Kriemhild und Siegfried in ihr Reich. „**Reisedynamik**" kommt auf, als Gunther Siegfried und seine Frau zu einem Fest nach Worms einlädt und Boten schickt:

> *„si fuoren reislîche. / ir pferht vnd ir gewant / daz was in komen allen;*
> *dô rumten si daz lant / in zogete wol ir verte / dar si dâ wolden varn.*
> *der künec hiez mit geleite / di boten vlîzeclîche bewarn."*[327]

Das **Geleit** schützte die Reisenden vor Überfällen (siehe 3.2.1) und diente auch als Geste der Wertschätzung gegenüber **Gästen**. Reichert übersetzt *reislîche* als „so gerüstet", wie es sich für eine *reise*, also einen Kriegszug gehörte, denn in der Ausrüstung wurde „kein Unterschied zwischen Reise und Kriegszug" gemacht, da auch Gesandtschaften von Räubern angefallen wurden.[328] Innerhalb von drei Wochen erreichen die **Boten** das Nibelungenland und finden dort ihren Empfänger, wobei zu berücksichtigen ist, dass Boten die **umherreisenden Herrschaften** tatsächlich oft erst suchen und ihnen hinterher fahren mussten.
In Xanten treffen die Boten die Herrschaften nicht an, also ziehen sie nach Norwegen weiter, weshalb *diu ross den boten wâren / vil müede von den langen wegen* (Str. 739). Nach vollbrachtem **Austausch** schickt man *snelle boten* retour und beschenkte sie so überschwänglich, dass ihre Pferde die Gaben nicht tragen konnten und man *starke soumaere* belädt, bevor die Boten in großer Eile *ûf den wegen* nach Hause streben (Str. 763f.).
Eine wichtige Rolle kommt dem **Küchenmeister** Rumolt zu, dessen *undertânen vil manigen kezzel wît, / häven unte pfannen* sind (Str. 777.). Der Text führt den Küchenmeister humorvoll

---

[324] Ebd. Str. 553 und 556. *Si bat den boten sitzen; (...). ob ich ze botenmiete / iu solde gebin min golt.* 705. Dô *gap diu frouwe Sigelint / manigen samît rôt / silber unt golt daz swaere / daz was ir botenbrôt.* 1216.
[325] Ebd. Str. 557. Die Kämmerer stellen das Reisegepäck zusammen, errichten die Nachtlager oder sorgen im Gedränge nach einem Turnier für Ordnung. Str. 657. *do hiezen die kamerære / die liute von dem wege stân.*
[326] Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht, V. 708. *gebet mir daz botenbrôt* heißt es u.a. auch in Hartmann von AUES, Iwein V. 88 oder im Heldenepos Gudrun V. 2204.
[327] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 738. Insgesamt treten Boten im Aventiure 12 ein Dutzend Mal in Erscheinung. *die boten huoben sich dann* etc.
[328] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 170f. *„Das die Boten statt bis Xanten bis Norwegen müssen, malt ihre Schwierigkeiten und zeit das Wohlwollen, das das NL ihnen generell entgegenbringt."*

ein; Rumoldt wird Kriemhilds **Reise ins Hunnenland** begleiten und rät den Burgundern von der Reise zu den Hunnen ab. Um 1202 hatte König Philipp von Schwaben das Reichsküchenmeisteramt geschaffen und die **Verwaltung der Lebensmittel** in die Hände der Küchenmeister gelegt.[329] Ulrich von Liechtenstein führt bei seiner Venusfahrt einen Küchenmeister mit - die **Versorgung** größerer Trosse war stets eine logistische Herausforderung, wie Transportwagen in der Österr. Reimchronik anklingen lassen. Letztlich knüpfte Brecht hier an, als er schrieb, „Caesar eroberte Gallien, hatte er nicht wenigstens einen Koch dabei?“[330]

In Aventiure 13 fahren Siegfried und seine Gemahlin zum Fest. Bei der Abreise werden *vil der soumschrîne* gepackt, die *man schihte zuo den wegen.* „Saumschreine“ sind **Reisetruhen**, die auf Saumpferden hingen.[331] Ein großer, **vollgepackter Tross** bricht zum Festgelage auf, bei dem zwölfhundert Recken feiern: *vil der rîchen kleider / wart von wîne naz*. Am Morgen holt man Edelsteine *uz den soumschrînen* und feiert eine pompöse Hochzeit, bei der *manec pusun erdôz* und ganz **Worms** widerhallte *von trumben unt von floiten* (Str. 804ff.).

Schließlich wird Siegfried verraten und von Hagen ermordert. Rachegelüste steigen auf. Erst in Aventiure 20 begegnet wieder eine **Straße**, als König Etzel seinen Lehensmann Markgraf **Rüdiger von Pöchlarn** als Boten an Kriemhilds Hof nach Worms schickt. Rüdiger ist Etzel zu Diensten und übernimmt die Gesandtschaftskosten aus eigener Tasche.[332]
Ehe die **Werbefahrt** beginnt, rüstet Rüdiger *wâfen unt gewant*, schickt Boten zu seiner Frau nach Pöchlarn voraus und bricht mit fünfhundert Gefolgsmännern von Ungarn nach *der stat ze Wiene* auf, wo man ihnen Kleider anfertigte (Str. 1155ff.). In **Wien** verlädt man die Kleider *ûf den soumen* und zieht nach **Pöchlarn**, wo Rüdiger *sinen reisgesellen herbergen bot* und *guot gemach* schuf (Str. 1164f.). Am siebten Morgen bricht die Schar auf und reitet

„durch der Beier lant / si wurden ûf der strâzen / durch rouben selten an gerant.“[333]

Bayerns Straßen stehen im Nibelungenlied mit Überfällen und Gewalt in Verbindung. Hierin schwingt wohl ein Seitenhieb des höfischen Passaus und Österreichs gegen Bayern mit (siehe

[329] Vgl. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 178f. Walter von der Vogelweide witzelte ebenfalls über Rangerhöhung der Köche. Küchen- und Speismeister sind aus Freisinger Urkunden für Nö. belegt so ein *Frederico Magistro coquine de Porsenprunne* oder ein *Bertoldo speismeister*. BayHStA HL Freising 4, Text 16.
[330] Berthold BRECHT, Fragen eines lesenden Arbeiters.
[331] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 779.
[332] Vgl. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 255f. Siehe hier den Konnex von Etzel, der Attila entspricht und die Rezeption im deutschsprachigen Raum, die Hunnen, Awaren und Ungarn oft vermengte.
[333] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied, Str. 1174. Zuvor betont der Autor bereits, dass die Kleider auf den Saumtieren vollständig angekommen seien. Nichts sei durch Straßenraub verloren gegangen, da ein derart großer und stark gewappneter Trupp alle Räuber abschreckt. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 260. Str. 1302: *genuoge ûz Beyer lande / solden si hân genommen / den roup ûf der strâzen / nâch ir gewonheit.* 1427 *daz die boten koemen / vol durch Beyer lant.*

unten), möglicherweise werden auch **reale Sicherheitsmängel** im bayerischen Raum in der Zeit um 1200 angeprangert. Zudem wird es in **Bayern** zum Streit zwischen Hagen und dem Fährmann sowie zum nächtlichen Kampf der Nibelungen kommen.
Rüdiger kommt nach zwölf Tagen mit seinem Gefolge und den schwer beladenen **Saumpferden** am Rhein an (Str. 1175f.). Der *edele bote* Rüdiger trägt *diu maere diu ich bringe* vor und hält im Namen König Etzels um Kriemhilds Hand an. Kriemhild sinnt auf Rache für Siegfrieds Tod und nimmt den **Antrag** des mächtigen Etzel an.

Die zweite Hälfte von Aventiure 20 steht im Zeichen der **Reisevorbereitungen**, auf die sich die nächsten beiden Straßen-Nennungen beziehen: unterwegs werden sich erlesene Helden dem Zug *ûf der strâze* anschließen, und man hat für die **Reisekosten** bestens vorgesorgt - *daz wirs ûf der strâze / haben guoten rât*.[334] Die Pferde und die Ausrüstung werden vorbereitet: *nu heizet iu bereiten iuwer pfertkleit*, heißt es über das **Geschirr der Pferde**, deren kostbares Sattelzeug (*gesmîde*) und *guter sätele* für die Damen bereitet werden.
Nachdem man die Kleider gepackt, Truhen befüllt und Schmuck verladen ist, geht es los (Str. 1269ff.). Reichert merkt an: „Der **Aufbruch** soll schnell erfolgen," man kann zwar Kleider aussuchen, aber keine Schmiedewaren (Steigbügel, Trensen) anfertigen lassen. Kriemhild hat in ihrer Trauerzeit keine **Reisen** unternommen und muss mit Altbeständen und Rüdigers Mitbringsel auskommen, denn „der Dichter macht sich sehr wohl Gedanken, woher eine Figur ein bestimmtes **Hilfsmittel** haben könnte, und hat sein Gesamtwerk im Kopf."[335]
Wer mit Kriemhild zu den Hunnen fährt, soll vom Schatz nehmen und sich **Pferde** und **Ausrüstung** besorgen (Str. 1282.). Markgraf Rüdiger trommelt sein Gefolge zusammen und schwört Kriemhild Treue. Zum Abschied fließen Tränen, und man bringt die Pferde: *dô zôch man dar die moere* / *si wolden varn dan* (Str. 1285). Giselher und Gernot tauchen auf, um ihrer Schwester **Geleit** zu geben. *Rûmolt der kuchenmeister* schließt sich an und versorgt den Tross. Gunther reitet mit dem Zug bis vor die Stadt, am Abend schlägt die Reisegesellschaft das Nachtlager (*nahtselde*) an der Donau auf, die als Grenze der Burgunder Sphäre gilt und freilich mehrere **Tagesreisen** von Worms enfernt war.[336] Kriemhild schickt **Boten** voraus:

„si heten für gesant / ir boten harte snelle / in der Hiunen lant.
(...) / di boten lâzen rîten / wir suln iu tun bechant"[337]

[334] Str. 1267f. *di ir da fveren welt / ia chvmt vns vf der straze / vil manich vzerwelter helt*. Mit den Helden sind wohl Etzels Begleiter gemeint die ihnen entgegenziehen werden. 1279.
[335] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 280f.
[336] Str. 1288. Siehe auch: 709. *Do beleiten si ir mâge / verre ûf den wegen. / man hiez in allenthalben / ir nahtselde legen / swâ sis gerne nâmen, / al durch der künege lant.*
[337] Str 1290f. Boten hatten mannigfaltige Aufgaben. Sie ergründeten die Reiserouten, kundschafteten die Infra-

wie die Königin *füere durch diu lant*. Aventiure 21 folgt Kriemhilds Reisetross von Worms nach **Pföring** an der Donau - *unz an die Tuonouwe / ze Vergen si dô riten*. Wie der Name *Vergen* (Fährmann) andeutet, befand sich hier eine Überfahrt. Pföring wird bereits 787 von Einhard als *Faringa* erwähnt - **Karl der Große** setzte hier mit seinem Heer über, als er gegen Herzog Tassilo III. zog.[338] In Pföring beenden Giselher und Gernot ihr Geleit und reiten zurück. Rasch bewegt sich der Zug nun durch das **Land der Bayern**:

„Si zogeten dannen balde / nider durch Beyer lant. / dô sagte man diu maere,
da waeren für gerant / vil unkunder geste, / da noch ein klôster stât
unt dâ daz In mit fluzze / in die Tuonouwe gât.“[339]

Diese Stelle ist insofern bemerkenswert, als sie ein Indiz für die Urheberschaft am **Passauer Hof** birgt. Während der Dichter nie über die Strömung des Rheins spricht, berichtet er hier ein unwichtiges Detail über den Inn, der *fluzze,* also mit **starker Strömung,** in die Donau münde. Reichert sieht darin ein Zugeständnis an das Passauer Publikum, das bei der Premiere anwesend war und vermutlich für den **Lebensunterhalt** des Dichters aufkam.[340]
Dazu passe, dass viele Orte bis an die ungarische Grenze genannt werden, die im Besitz des **Passauer Bistums** waren, während andere wichtige Orte wie Traismauer (zu Salzburg gehörig) und Klosterneuburg fehlen (siehe Karte 6). Es folgen die Zeilen:

„in der stat ze Pazzowe / saz ein bischof / di herberge wurden laere
unt ovch des fürsten hof. / si îlten gegen den gesten / ûf in Beyer lant,
dâ der bischof Pilgrîm / di schoenen Kriemhilden vant.“[341]

Man eilte den **Gästen** „hinauf nach Bayern“ entgegen, weil sich die Leute aus dem Bistum Passau nicht als Teil Bayerns sehen.[342] Deshalb können die bayerischen Wege voller Gefahren sein und Passau in einem positiven Licht erstrahlen, da man sich vom **Nachbarn** abgrenzt. Karl Brunner und andere Historiker und Germanisten ordnen die Entstehung des Nibelungenliedes dem Umfeld des Passauer Bischofs **Wolfger von Erla** zu, der ein Mäzen höfischer Dichtung war. Heinz Dopsch meint, dass Wolfger eine der ersten Aufführungen der

struktur und Quartiere aus, besorgten Geleite und kündigten das Kommen der Gäste an.
[338] EINHARD, Annales Regni Francorum zu 787. In: MGH, SS rer. Germ. 6, S. 78. *super Danubium fluvium in loco, qui dicitur Faringa.* Vgl. Hubert FREILINGER, Historischer Atlas von Bayern, Heft 46, S. 234ff. Hagen erschlägt später einen Fährmann, weil dieser die Nibelungen nicht übersetzen will und setzt die Mannen selber über. Die Pferde werden durch die starke Strömung weit stromabwärts getragen. Str. 1554ff.
[339] Str. 1295.
[340] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 286f.
[341] Str. 1296.
[342] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 287.

Dichtung gesehen habe, „wenn er nicht selber Auftraggeber war.“[343]
Durch Wolfgers **Reiserechnungen** von 1203/04 ist zumindest das Engagement Walthers von der Vogelweide an Wolfgers Hof belegt (siehe 2.2.4). Auch die Tugendlehre „Der welsche Gast“ von Thomasin von Zerklaere entstand unter der Schirmherrschaft Wolfgers von Erla, wenngleich Heinz Dopsch den Bischof ob der „sterbenslangweiligen aber kulturgeschichlich interessanten“ Texte Zerklaeres einschlummern sieht.[344] Anstatt Wolfger von Erla zu nennen, wird **Bischof Pilgrim** gepriesen, unter dem Passau stark expandierte. Dass Pilgrim nicht der Onkel der völkerwanderungszeitlichen Prinzessin Kriemhild sein konnte war dem Autor klar; diese Zuschreibung unterstreicht die **Wertschätzung Passaus**.[345]
Obwohl Bischof Pilgrim sich wünscht, dass die Gäste länger bleiben, entgegnen diese: *wir müezen varn nidere / in Rüedegêres lant* und brechen auf. Rüdiger schickt seine Frau Gotelind der **Reisegruppe** entgegen und lässt sie an der **Enns** in Empfang nehmen:

„Daz si ir rite engegen / mit den sînen man / ûf zuo der Ense.
dô daz wart getan / dô sach man allenthalben / die wege unmüezec stên
si begonden gegen den gesten / beidiu rîten und gên.“[346]

Für den Empfang eilte man den Gästen zu Fuß und zu Pferd entgegen, und die Wege sind *unmüezec,* also „beschäftigt“, sprich „die Wege sind überfüllt“ durch **Schaulustige**. Reichert merkt an, dass die Distanz von Passau bis **Eferding** 60 km beträgt (ganzer Tagesritt), jene von Eferding nach Enns 40 km (guter Halbtagesritt), von Pöchlarn bis Enns ebenfalls 60 km.[347] Die **Entfernungen** wirken im Gegensatz zu anderen Passagen des Liedes, wo sie ausgespart bleiben oder märchenhaft anmuten, realistischer. Allerdings ist dieses **Reisetempo** für einen großen Tross mit Adelsdamen und Fußvolk im Gefolge nicht zu bewältigen.

„Nu was diu küneginne / ze Everdingen komen. / genuoge ûz Beyer lande,
solden si hân genomen / den roup ûf der strâzen / nâch ir gewonheit,
so heten sie den gesten / da getan vil lihte leit.“[348]

---

[343] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich S. 108. Vgl. Werner GOEZ, Wolfger, Bischof von Passau, Patriarch von Aquileja, In: DERS., Gestalten des Hochmittelalters, S. 293-314.
[344] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich S. 108.
[345] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 287. Die Gebietserweiterungen erfolgten durch „Konstruktion von Vergangenheit“ bei der verunechtete Urkunden nachhalfen, die in einer schriftarmen Zeit faktisches nachträglich legitimierten ohne das die Zeitgenossen dies als Fälschung verstanden. Str. 1298, *der bisschoff mit siner nifteln / ce pazzowe reit / do daz den bvrgaeren / von der stat wart geseit / daz dar choeme criemhilt / des fvrsten swester chint / div wart wol enpfangen / von den chovfliuvten sint.*
[346] Str. 1301. die wege stehen *unmüezec* (beschäftigt) da = *„die Wege sind überfüllt“*
[347] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 288f. Für berittene Boten oder Truppen können diese Richtwerte herangezogen werden, nicht jedoch für Kriemhilds Tross.
[348] Str. 1302.

Überfälle in Bayern seien durch Markgraf Rüdiger - *er fuorte tûsent ritter* - und seine Ritter verhütet worden. Von Eferding kommend überschreitet man die **Traun**:

> *„Dô si über di Trûne kômen / bî Ensé ûf daz velt / dô sah man ûf gespannen*
> *hütten unt gezelt, / dâ die geste solden die nahtselde hân.“*[349]

Zwischen Enns und Traun schlug man die Zelte für das **Nachtlager** *(nahtselde)* auf. Rüdiger bereitete den Gästen einen vortrefflichen Empfang, bewirtete sie und lässt ein Turnier veranstalten. An der **Enns** hat auch Karl der Große sein Lager während des Awarenzuges aufgeschlagen (siehe 2.2.1) und haben Kreuzfahrer und andere Heere Rast gemacht.
Für **Ortskundige** war klar, Gotelinde zieht von Pöchlarn flussaufwärts über die Enns, und Kriemhild kommt von Eferding abwärts über die Traun. In der Ebene, die als Nachtlager-Platz dient, sind Traun und Enns nur rund 10 km voneinander entfernt - diese Passage stimmt im Gegensatz zu anderen Passagen mit der **topografischen Realität** überein.[350]
Gotelind verlässt ihr Lager: *ûf den wegen gi mit klingendem zoumen manec pfert wol getan* (Str. 1305). Die Ritter beiderseits *ûf den wegen* reiten kunstvoll, es gibt Schaukämpfe, und die Damen werden aus ihrem **Sattel** gehoben.[351] Frauen reiten im Mittelalter im **Seitsitz** und werden in mhd. Texten von sanft gehenden Pferden (*zeltend pfert*) getragen.

Nach Begrüßungen und Nachtruhe zieht der vereinigte Tross am nächsten Tag zu Rüdigers Burg in **Pöchlarn**, wo *diu venster an den muren* offen stehen und **Schaulustige** warten. Auch die Burgtore stehen offen und heißen die Gäste willkommen, denen der Wirt *guoten gemach* bereiten lässt.[352] Tief unten lässt der Autor die **Donau** fließen; einige der Recken klagen, dass die Fahrt zu langsam (*übele zogete*) vorankäme. Also sattelt man bald die Pferde und bricht Richtung **Melk** auf, wo man nicht einkehrt, sondern an der Straße bewirtet wird: [353]

> *„ûzer Medelicke / ûf handen wart getragen / vil manec goltvaz rîche,*
> *dar inne brâhte man wîn / des gesten zu der strâze: / si muesen willekomen sîn.“*[354]

Die Reisenden werden mit **Wein an der Straße** empfangen und ziehen ohne längeren Aufenthalt weiter. Im Nibelungenlied sitzen in Melk keine Mönche, wie es um 1200 der Fall war, sondern weltliche Herren, wie es über 100 Jahre zuvor der Fall war. In dieser Passage kommt

[349] Str. 1304. Kriemhild kommt von Eferding, Gotelinde zieht ihr von Pöchlarn entgegen.
[350] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 289.
[351] Str. 1311ff. *Daz pfert mit dem zoume / zucken si began, / und bat sich snelleclîchen / heben von dem satel dan.* Siehe auch Str. 1349 *dô huop man von dem moere / die küneginne hêr.*
[352] Str. 1318 Rüdiger wird im Nibelungenlied mehrmals als großartiger Gastgeber beschrieben.
[353] Str. 1321ff. Die Höflichkeitsformel gebietet: Der Gastgeber bittet die Gäste noch zu bleiben, die Gäste antworten, dass sie es schon eilig haben. Zum Satteln der Pferde siehe Str. 1327 *Diu ross bereitet wâren.*
[354] Str. 1328.

ein angespanntes Verhältnis zwischen Passau und Melk zum Ausdruck; zudem wird der Wachauer Wein nicht gelobt wie jener aus Xanten, der am besten sei.[355] Der Melker Burgherr Astold weist Kriemhilde und ihrem Tross **die Straße ins Ostland** (siehe Karte 6).

„Ein wirt was dâ gesezzen, / Astolt was der genant: der wîste si die strâze
in daz Ôsterlant / gegen Mûtâren / die Tuonouwe nider.“[356]

Das *Ôsterlant* steht synonym für *Osterrîchi*, das erst zwischen Melk und Mautern beginnt. Im passauischen **Mautern** empfängt man Kriemhild prächtig, und der Bischof verabschiedet sich von seiner Nichte. Im Nibelungenlied reicht der **Einflussbereich** Passaus bis nach Mautern und jener Rüdigers von Pöchlarn erstreckt sich zwischen Enns und Traisen.[357]
Das Gebiet östlich von Mautern entspricht dem *Osterlant.* Im Heldenepos „Die Rabenschlacht“ liegt hier *Isterîch* und weiter östlich die *Hiunische Marke*.[358] Donauabwärts geht es bis an die **Traisen** - *zuo der Treisem brâhte / man die geste dan*. Hier werden sie von den **Hunnen** in Empfang genommen (Str. 1331). Es folgt die bemerkenswerte Stelle, dass Etzel an der Traisen eine Burg namens *Zeizenmûre* habe. **Zeiselmauer** liegt tatsächlich weiter flussabwärts östlich von Tulln. **Traismauer** wird im Nibelungenlied absichtlich ausgeblendet, weil es in salzburgischem Besitz war, während Zeiselmauer zu Passau gehörte.[359]
Die Traisen ist die Grenze, bis zu der Rüdigers **Geleit** geht und in jenes der Hunnen wechselt. Die Nennung von Zeiselmauer an der Traisen hat auch die mittelalterlichen Schreiber verwirrt. So hat sich in Handschrift C der Schreiber „korrigierend geirrt“ und quasi berichtigt: *bi der Treysem (...) geheizen Treysenmvore.*[360] In Zeiselmauer bleiben sie vier Tage, bevor der Tross wieder **Staub auf den Straßen** aufwirbelt und weiter reitet:

„diu molte ûf der strâze / die wîle nie gelac, / sine stübe alsam ez brünne
allenthalben dan. / dâ riten durch Ôsterrîche / des künec Etzelen man.“[361]

Nun macht sich **König Etzel** auf, um den herrlichen Zug Kriemhilds in Empfang zu nehmen. Viele Heiden und Christen, Helden aus unterschiedlichen Ländern sah *man ûf den wegen / vor Etzelen rîten*. Russen und Griechen, Polen und Walachen, Helden aus Kiew und *wilde*

[355] Vgl. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 294.
[356] Ebd. Mautern ist Passauer Besitz und kam unter Pilgrim in Stiftsbesitz. Bischof Pilgrim begleitete seine Nichte Kriemhild bis nach *Mûtaren*, wo er sich verabschiedet und den Heimweg nach Passau antrat. Str. 1328f.
[357] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 294f.
[358] Vgl. Joachim HEINZLE, Einführung in die mhd. Dietrichsepik. Elisabeht LIENERT (Hrsg.), Rabenschlacht.
[359] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 295. Wenn wir auf die Entfernungen blicken, so ist Zeiselmauer von Mautern rund 55km entfernt (einen Tagesritt), während es bis Traismauer nur 15 km sind. Da Kriemhild danach nach Tulln gebracht wird, lässt sich diese Stelle geographisch nicht in Einklang bringen.
[360] Handschrift C, Str. 1359. Vgl. Konrad SCHRÖDER, Zeiselmauer im Mittelalter.
[361] Str. 1336.

Petschaere tummeln sich in Etzels Gefolge und führen Pfeil und Bogen sowie Reitkunststücke vor.[362] Kriemhild wird nach **Tulln** gebracht - *ein stat bî Tuonouwe / lît in Ôsterlant, / diu ist geheizen Tulne* und lernt fremde Bräuche kennen (*manec site vremede*).
D*ô huop man von dem moere / die küneginne hêr* und im prunkvollen **Zeltlager** (*vil herlih gezelt)* können sich die Reisenden von den **Strapazen** erholen: *si solden ruowen / nâch ir arbeit* (Str. 1356). Nach dem Kennenlernen reiten Etzel und Kriemhild mit ihrer Gefolgschaft nach **Wien**: *dô riten sie von Tulne / ze Wiene zuo der stat.* In Wien feierte man *hôchzit*, wobei die Stadt so überfüllt gewesen sei, dass nicht alle Gäste **Unterkunft** fanden und viele in der Umgebung Quartier beziehen mussten - *daz si herberge naemen / in daz lant.*[363]
Die historische Entsprechung von Kriemhilds Hochzeit war wohl die **Hochzeit Leopolds VI.** mit der byzantinischen Prinzessin Theodora, die *apud Wien magnifice* gefeiert wurde.[364] Wolfger von Erlas **Reiserechnungen** zeigen, dass Wien so überfüllt war, dass Wolfger sein Gefolge in Zeiselmauer und Schwadorf unterbringen musste (siehe 2.2.4). Klosterneuburger Quellen sprechen von *multis principisbus ibidem convenientibus.*[365] Brunner kann sich vorstellen, dass Walther von der Vogelweide ebenso unter den **Gästen** war wie der anonyme Verfasser des Nibelungenliedes. Die Hochzeit von 1203 blieb den Wienern im Gedächtnis, und Jans Enikel schildert sie Jahrzehnte später im Fürstenbuch (siehe 4.2.3).[366]

Im Nibelungenlied dauert die prunkvolle Feier siebzehn Tage. Danach reitet das Brautpaar nach **Hainburg,** wo es übernachtet: *ze Heimburc der alten / si wâren über naht*.[367] Weiter ging es durchs Hunnenland *ze Misenburc der rîchen / dâ schiften si sich an.* Es seien so viele **Schiffe** gewesen, die so voller Pferde, Zelte und Menschen sind und waren, dass man das Wasser nicht mehr sah. Angesichts vieler kleiner Donauarme bei **Moson** (Wieselburg) mag dies nicht übertrieben sein. Auf den miteinander vertäuten Schiffen waren **Zelte** aufgespannt in denen *die wegemüeden frouwen senfte und ouch gemach* finden (Str. 1377f.).

> *„Etzel wird mit einer an den Kaiser in Konstantinopel erinnernden Macht gezeichnet, aber mit seinem Herrschaftssitz dort, wo der zeitgenössische ungarische Königshof lag. Die Heiratspolitik um 1200 verlief aber umgekehrt: sowohl König Philipp als auch Her-*

[362] Str. 1339f. Nach Reichert kannten der Autor und sein Publikum die detailliert beschrieben Reitervölker aus eigener Anschauung. Vielleicht waren es Truppen einer ungarischen oder byzantinischen Gesandtschaft um 1200. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 296. Insgesamt betont das Nibelungenlied Kontakte mit dem Osten während Italien, Spanien, Frankreich oder England keinerlei Bedeutung erlangen.
[363] Str. 1361ff. Also außerhalb der Stadtmauern und in der Umgebung von Wien.
[364] Contin. Admunt., In: MGH SS IX, S. 590.
[365] Contin. Claustroneob., In: MGH SS IX, 620.
[366] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 113.
[367] Str. 1376. Mit dem „alten Heimburg“ sind die römischen Ruinen von Carnuntum angesprochen. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 305.

zog Leopold VI. heirateten byzantinische Prinzessinnen; Leopold V. eine ungarische, aber kein ungarischer König heiratete eine deutsche Prinzessin."[368]

Zudem lasse die Figur des Etzel sein Volk nach deren Sitten, Gebräuchen und Religion leben, eine Haltung, die zur **Kreuzzugszeit** wohl nur wenige Autoren geteilt haben. Das Brautpaar, das bereits in Wien die prunkvolle Hochzeit vollzogen hatte, erreicht schließlich die **Etzelburg** (Gran) und erlebt dort angenehme Jahre, bevor der Racheakt beginnt.

In einem Bettgespräch ersucht Kriemhild, dass der König ihre Verwandtschaft nach Gran einladen möge. Etzel schickt seine **Spielleute** (*videlaere*) als Boten nach Worms und gibt ihnen *brieve unde botschaft* mit.[369] Während *brieve* **Schutzbriefe** sind, „die sie als königliche Boten ausweisen und ihnen Unterkunft, Verpflegung und Schutz unterwegs garantieren", ist *botschaft* die eigentliche Nachricht, die zur Sicherheit häufig mündlich überbracht wurde.[370] Kriemhild instruiert die Boten, dass sie unbedingt **Hagen** mitbringen müssen. Falls Hagen in Worms bleiben möchte, sollen sie fragen *wer si danne solde / wîsen durch diu lant?* Schließlich seien Hagen die **Wege ins Hunnenland** von Kindheit her bekannt.[371]

Die nächsten Aventiuren heißen „wie Wärbel und Swemmel die Botschaft ihres Herrn ausrichteten" bzw. „wie die Boten an den Rhein kamen und wieder schieden". Gleich 25 Mal werden Boten genannt - das entspricht einem Drittel der rund **75 Boten-Nennungen**. Es fällt auf, dass die Boten vermehrt vor **Kriegszügen**, **Festen** und **Reisen** in Erscheinung treten: vor dem Feldzug gegen die Sachsen, vor der Hochzeit Kriemhilds mit Siegfried, vor der Reise Kriemhilds ins Land der Hunnen, am Ende von Kapitel 23 sowie in Aventiure 24 vor der verhängnisvollen Fahrt der Burgunder zu den Hunnen mit gleich 25 Nennungen.[372]

Etzels *boten harte snelle* brechen auf und ziehen donauaufwärts nach Pöchlarn, wo man sie empfängt und die Markgräfin um **himmlischen Wegschutz** bittet.[373] Bevor *die boten koemen vol durch Beyer lant,* besucht der schnelle Wärbel noch den Bischof von Passau. Welche Wege sie dann an den **Rhein** nahmen, kann oder will der Autor nicht beschreiben:

„Welche wege si füeren / ze Rîne durch diu lant, / des kan ich niht bescheiden."[374]

Nach **zwölf Tagen** seien sie am Rhein angekommen und *man gap in herberge*. Etzels Boten werden als *Etzeln videlaere*, *fürsten spileman* und *Hiunen spilman* bezeichnet und tragen

[368] Ebd. S. 297.
[369] Str. 1407f. *si solden boten werden / in Burgonden lant.* 1421 *brieve unde botschaft / was in nu gegeben.*
[370] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 315.
[371] Str. 1419. dem sint *die wege von kinde* / *her zen Hiunen wol bekannt*.
[372] Sonsten treten die Boten eher vereinzelt auf; in den letzten fünfzehn Aventiuren insgesamt nur elf Mal.
[373] Str. 1426. *die boten wolden varn / si bat diu marcgrâvinne / got von himele bewarn.* Wieder wird Bayern mit Straßenraub verbunden, den die *hergesellen* der Spielmannsboten scheinbar präventiv abwenden konnten.
[374] Str. 1429.

kostbare *reisekleider.*[375] Dass die königlichen Boten mehrmals als *videlaere* angesprochen werden, gibt einen Eindruck vom Betätigungsfeld der **Spielleute**, die viel herum kommen, die Wege weisen können und eben auch als Boten unterwegs sind (siehe 2.3.1).

Etzels Spielmannsboten überbringen die Nachricht, dass Kriemhild Hagen und ihre Brüder zu einem Hoffest ins Hunnenland einlädt. Volker von Alzey erscheint, der Spielmann am Hof der Burgunder in Worms ist: *dô kom der küene Volkêr / ein edel spilman,* der ein Gefolge von dreißig Mann mitbringt - dadurch *daz er videln kunde / was er der spilman genannt.*[376] Trotz Skepsis entscheidet sich der **Wormser Hof** zum Besuch, hält Etzels Boten allerdings zurück, bis **Reisevorkehrungen** getroffen sind, damit sie kaum Vorsprung haben. Bis *Swâben* geleitet sie Gernot, danach schützt Etzels mächtiger Ruf die Boten auf den Straßen:

> *„si vridete ûf allen wegen. / des ennam in niemen / ross noch ir gewant.“*[377]

Etzels Boten ziehen an **Pöchlarn** vorbei *die strâze nider* und treffen Etzel in **Gran** an, wo sie ihm die Nachricht von der baldigen Ankunft der Burgunder überbringen. Die Passage *Etzeln si funden / in sîner stat ze Gran* verdeutlicht erneut, dass Boten mitunter suchen mussten, da ihre **mobilen Empfänger** nicht immer am selben Ort zu fassen waren (Str. 1497).

Für die Fahrt der **Nibelungen** ins Hunnenland wird ein herrlicher Zug vorbereitet, mit über tausend Rittern und neuntausend Knappen. Sattelzeug (*gereite*), Waffen, Pferde und Kleider werden vorbereitet und die *schif* für die Überfahrt am Rhein gerichtet. Am anderen Ufer schlägt man ein **Nachtlager** auf *gezelt unde hütten / spien man an daz gras,* und am Morgen erklingen *pvsvnen* und geben das Zeichen *daz si varn solden* (Str. 1507ff.).

> *„Dô schihten si ir reise / gegen dem Meune dan / ûf durch Ôstervranken,*
> *die Guntheres man. / dar leite si dô Hagene; dem was ez wol bekant.“*[378]

Diese **Routenwahl** Richtung Main ist verkehrshistorisch interessant. Zur Zeit der Niederschrift des Nibelungenliedes zog bereits die 1146 errichtete **Steinerne Brücke** in Regensburg den Verkehr auf sich, weshalb hier der schnellste Weg von Worms nach Ungarn beschrieben wird. Der Autor kannte die **Fährübergänge** in *Vergen* (Pförring) und *Moeringen* (Großmehring) an der Donau, wo Kriemhild (*Vergen*) und hernach die Nibelungen (*Moeringen*) übersetzen, dafür wäre der Weg an den Main aber ein **Umweg** gewesen.[379]

---

[375] Str. 1432ff. *Si riten al bereite / für den palas dan. ez gefuoren nie herlicher / fürsten spileman.*
[376] Str. 1476f. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 326. Volkers Herkunft von hohem Adel ist nach REICHERT schon im Archetypus interpoliert worden, möglicherweise weil man anders ald der ursprüngliche Autor diese bedeutende Rolle nur einem Adeligen zusprach.
[377] Str. 1494.
[378] Str. 1524. die *reise* schicken = die Route wählen.
[379] Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 335.

Als die Nibelungen die **Hochwasser** führende **Donau** erreichen, kommt ihr Zug zum Stillstand. Hagen bindet sein Pferd an einen Baum und kundschaftet die Lage aus. Die Ufer waren überflutet und *diu schif verborgen* (Str. 1527). Für die Reisegesellschaft stellt sich die Frage, *wie si koemen übere.* König Gunther fordert Hagen auf, eine **sichere Furt** zu finden:

„den furt sult ir uns suochen / hin über an daz lant / daz wir von hinnen bringen"[380]

Pferde, Ausrüstung und Mann. Hagen lehnt dies mit dem Hinweis auf die Gefahr zu ertrinken ab. Das heißt, das **Suchen der Furt** war keine Handlung, die vom Ufer aus erfolgte, vielmehr mussten die Führer ins Wasser und selbst Tiefe, Strömung und Pfad der Furt erspüren. Autor und Publikum war klar, dass man durch die *engozzene* Donau nicht waten konnte. In der Österr. Reimchronik werden Furten gespurt und bei Reisen ebenfalls, **Übergänge** gesucht und Furten gekostet - *den furt muosten sie kosten* (siehe 4.2.5). Hagen meint:

„ich wil die vergen suochen / selbe bî der fluot, / die uns bringen üebere"[381]

Hagen sucht stromauf und stromab nach den **Fährleuten** (*vergen*), als ihm zwei Meerjungfrauen (*wîsiu wîp*) erscheinen, die ihm den Untergang dieser *hovereise* der Burgunder ins Hunnenland weissagen. Nur der Kaplan käme lebend zurück, woraufhin ihn Hagen später ins Wasser werfen und untertauchen wird, um die **Prophezeihung** zunichte zu machen. Der Kaplan konnte wie die meisten Menschen des Mittelalters nicht schwimmen (*er niht swimmen kunde*), weshalb das **Queren der Flüsse** umso gefährlicher war (Str. 1575ff.).
Hagen hält weiter Ausschau nach dem Fergenhaus und ruft nach dem **Fergen**. Der Ferge fährt zu Hagen und wird mit großer *miete* gelockt, wenn er ihn *hin über den fluot bringt*. Doch *der verge was sô rîche*, dass er das Gold nicht braucht und lehnt die Überfahrt ab, da ihm sein Herr verbiete, **Fremde** ins Land zu bringen.[382] Es kommt zum Streit und der *grimme verge* schlägt mit dem Ruder auf Hagen ein, der daraufhin den Fergen tötet.
Hagen übernimmt nun selbst die **Fährfahrten** und über **tausend Pferde** schwimmen durch die Fluten der Donau. Kein einziges Pferd ging verloren, aber die starke Strömung trieb die müden Pferde flussabwärts. Die ersten Ritter werden ans andere Ufer gebracht, da trifft Hagen den Kaplan beim *kappelsoume.* Die „Saumkapelle" ist eine **Reiseladung** mit der Ausstattung

[380] Str. 1529. Es war nicht immer klar, wo die Furtpassagen im Wasser verborgen liegen weshalb sie auch in der Literatur immer wieder gesucht und gefunden werden.
[381] Str. 1531 In der Österr. Reimchronik spielen Furten und Überfahrten bei Machtkämpfen eine Rolle. Ein Ferge an der Überfahrt Enzersdorf - Albern erhält den Befehl, niemanden überzuführen, wird überlistet und bringt den Feind ins Land: *alsô wart der verg betrogen / ... / si über fuorte der schefman.* Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH, Dt. Chron. 5/2, V. 87109ff.
[382] Str. 1544ff. *bi dem wazzer / ein herberge stât, / dâ inne ist ein verge*. Hagen will *mit dem vergen / vil bescheidenliche varn*. 1555ff. *Der verge zôch genôte / hin über an den sant. /.../ dar umbe ich niemen vremden / füere in ditez lant.* 1605. *ich bôt im ze miete / golt und gewant / daz er uns über fuorte, / helt, in dîn lant.*

des Pfaffen, eine Art **Reisekapelle**, die den Gottesdienst unterwegs auf freiem Feld ermöglichte. Einen Kapellenwagen dürfte auch Heinrich VII. bei seiner Romfahrt 1312/13 in seiner Kolonne von **Kammer-** und **Kobelwagen** mitgeführt haben.[383]
Bei der Überfahrt des Kaplans reißt Hagen diesen hoch, schleudert ihn ins Wasser und tauche ihn mit dem Ruder unter. Der Kaplan kommt mit dem Schrecken davon, strandet am Ufer und muss zu Fuss an den Rhein zurücklaufen: Hagen zerstört nach der **Überfahrt des Trosses** das Fährschiff. Am anderen Ufer werden die Pferde und Saumtiere reorganisiert: *ir ross bereitet wâren / die soumer wol geladen,* und es taucht die Frage auf:

wer sol uns durch daz lant / die rehten wege wîsen, / daz wir niht irre varn?[384]

Die **rechten Wege** können religiös konnotiert sein, den mittelalterlichen **Straßenzwang** meinen (siehe 3.2.2) oder wie hier die richtigen, weil zielführenden Wege sein. Gute Wegweiser sollten die Wege hinsichtlich ihrer Topografie aber auch der Gefahren kennen. Nach der Überfahrt bei **Groß-Mehring**, die mit dem Tod des Vergen einher ging, rechnet der Tross mit Überfällen und Racheakten durch die **Bayern**. Also reitet man langsamer und schaut, dass die Pferde *sanfter gân*, um nicht den Eindruck zu erwecken *wir vliehen ûf den wegen*.

„Wer sol daz gesinde / wîsen über lant? / si sprâchen daz tuo Volker
dem ist hie wol bekant / stîge unde strâze, / der küene spileman.“[385]

Der Spielmann Volker ist berufsbedingt „**am erfahrensten**” und kennt *stîge unde strâze,* sprich alle Wege vom kleinsten Steig bis zur größten Straße. In der Venusfahrt Ulrichs von Liechtenstein übernimmt Kol Fronhof die **Rolle des Wegeführers** und bringt Ulrich heimlich auf Nebenwegen durch Nö. (siehe 4.2.2). Als die Burgunder im Nibelungenlied weiterfahren werden sie von Bayern verfolgt, die den Tod des Fährmanns rächen wollen.

„di helde wurden an gerant. / beidenthalp der strâze / und hinden vaste nâch
si hôrten hüeve klaffen. / dem liute was ze gâch. /.../ wer jaget uns ûf der strâze?“[386]

Die **Hufschläge** kündigen das Nahen des bayerischen Markgrafen und seines Gefolges an. Es folgt ein blutiger Kampf, den die Burgunder für sich entscheiden können.[387]
Die Nibelungen kommen nach **Passau**, wo sie *von friunden ûf den wegen* empfangen werden

[383] Str. 1575ff.. Dagmar BÖCKER, Reisegepäck, In: Werner PARAVICINI, Residenzforschung 15/II, S. 142ff.
[384] Str. 1586.
[385] Str. 1594 und 1419 *wer si danne solde / wîsen durch diu lant?* Im Traktat „der heimlichen Boten” aus der Zeit um 1180 heißt es allegorisch: *vn wize wol alle phade*.
[386] Str. 1600ff. Markgraf Gelfrat von Bayern sucht den Mörder, der *mînen vergen sluoc.* Dass Bayern hier vom Herzogtum zur Markgrafschaft degradiert wird, mag ein weiterer Seitenhieb des Autors in Richtung Bayern sein.
[387] Str. 1606ff. *Dô die von Beyer lande /wichen ûz dem wege.*

und *überz wazzer* müssen. Auf einer Feldfläche werden *hütten unde gezelt* aufgestellt, die *wegemüeden* betten sich zur Ruhe, bevor sie nach **Pöchlarn** aufbrechen (Str. 1629). Die **Landesgrenze** Rüdigers finden die Nibelungen *übele bewart* vor. Nur ein Mann liege *ûf der marke*, ihn fragt man, wo Quartier und Proviant zu finden sei, da es nichts zu kaufen gebe. Auch die Pferde seien müde vom Weg und ein **Wirt** und **Nachtlager** stünde an:

„diu ross sint uns verdorben / ûf den verren wegen / unt der spise zerunnen"[388]

Also werden die Nibelungen zu Rüdiger nach **Pöchlarn** geschickt: *der sitzet ûf der straze / und ist der beste wirt* (V. 1629ff.). Rüdigers Burg liegt an der Straße, die er kontrollieren und bei Bedarf sperren konnte. Dieser verbreitete „Burgen-Topos" trifft nicht auf alle Burgen zu, wie Thomas Kühtreiber in seinem Aufsatz „**Straße und Burg**" aufgezeigt hat.[389]
Aventiure 27 erzählt, wie die Helden nach Pöchlarn kommen, wo ihnen **Rüdiger Geleit** (*huote*) zusichert und sie schließlich ihre Fahrt in den Untergang fortsetzen.[390]

„doch riten si mit freuden / nider über sant / zetal bî Tuonouwe / ...
die boten für strichen / mit den maeren, / daz die Nibelunge / zen Hiunen waeren."[391]

Damit möchte ich aus der Narration aussteigen und die Reisenden des Nibelungenliedes zurück lassen. Letztlich zeigt sich: Das Nibelungenlied trägt viele **Mobilitätsaspekte** ins sich und transportiert zumindest für den Donauraum ein reales Bild des Reisens um 1200. Das Donautal zwischen Passau und Gran gewinnt als einzige Landschaft **topografische Konturen** (siehe Karte 6). Entweder kam der Autor aus dieser Region oder er lebte dort. Zudem gilt eine Urheberschaft am Hof Bischof Wolfgers von Passau als wahrscheinlich (siehe 2.2.4).
Auffallend ist die negative Darstellung der **bayerischen Straßen**, die mit Überfällen und Gewalt in Verbindung stehen. Rüdiger von Pöchlarn zieht mit seinen Leuten durch Bayern und kommt glimpflich davon: *si wurden ûf der strâzen / durch rouben selten an gerant.*[392] Als Kriemhild zu Etzel fährt, ist sie froh, Bayern ohne **Überfälle** überstanden zu haben: *solden si nâch ir gewonheit / den roub ûf der strâzen genomen hân.*[393] Gott wird angerufen, *daz die boten koemen / wol durch Beyer lant,* und die Überfahrt bei Großmehring endet dramatisch.[394]

---

[388] Str. 1637.
[389] Vgl. Thomas KÜHTREIBER, Straße und Burg, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 263-301.
[390] Str. 1659 und 1708. *ir sult deste sanfter varn: / ich wil iuch selbe leiten /.../ daz iu ûf der strâze / niemen müge* schaden.
[391] Str. 1712. *Zetal durch Ôsterrîche / der bote balde reit* und sagt, *daz die helde koemen / von Wormez über Rîn.*
[392] Str. 1174. *an dem sibendem morgen / von Bechelâren reit / der wirt mit sînen recken / wâfen unde kleit / fuorten si den vollen / durch der Beier lant. / si wurden ûf der strâzen / durch rouben selten an gerant.*
[393] Str. 1302. *Nu was diu küneginne / ze Everdingen komen. / genuoge ûz Beyer lande, / solden si hân genomen / den roup ûf der strâzen / nâch ir gewonheit, / so heten sie den gesten / dâ getân vil lîhte leit.*
[394] Str. 1426f. *die boten wolden varn. / si bat diu marcgrâvinne / got von himele bewarn.* Der Mainzer Erzbischof

Der *grimme verge* schlägt mit dem Ruder auf Hagen ein, Hagen tötet den **Fährmann**. Die Bayern verfolgen die Nibelungen - *di helde wurden angerant. / beidenthalp der strâze* - und stellen sich zum nächtlichen Kampf.[395] Hangler sieht „dem durch **Straßenraub** charakterisierten Bayern ein von ritterlich-höfischer Kultur geprägtes Österreich gegenübergestellt.“[396] Ähnlich strickt der „Seifried Helbling“-Autor seine Klagen über die verlotterten österr. Landsitten, wobei die Bayern verfressen und räuberisch seien (siehe 4.2.4).[397]

Beim satirischen Seifried Helbling-Autor mag das wenig überraschen, hatte er doch seinen **Lebensmittelpunkt** in Nö. und wetterte gegen Fremde, zu denen für ihn auch Bayern und Schwaben zählten. Wie lässt sich aber die negative **Darstellung Bayerns** mit der vermeintlichen Urheberschaft des Nibelungenliedes in Passau in Einklang bringen? Das Bistum Passau war stark ostwärts orientiert und sah sich selbst nicht als Teil Bayers. Das Nibelungenlied ist klar **Richtung Osten** ins Land König Etzels ausgerichtet, der beinahe Züge byzantinischer Macht trägt. Das Epos weiß Details über **Reitervölker** wie die Pegenetschen zu erzählen, während Frankreich oder Italien im Text praktisch nicht durchschimmern.

Straßen werden im Nibelunglied 16 mal erwähnt, **Wege** rund 30 mal. Bis auf zwei Nennungen in Sachsen und Worms liegen alle Straßen im bayerisch-österr. Raum. Die bayerischen Straßen sind mit Überfällen und Gewalt konnotiert, während die österr. Straßen, die **passauischen Gastorte** und Rüdiger von Pöchlarn in positivem Licht erstrahlen.

Insgesamt werden im Text **Boten** rund 75 mal erwähnt, wobei sich ihre Präsenz vor den Reisen und Zügen verdichtet (siehe oben): vor dem Feldzug gegen die Sachsen (10x), vor der Hochzeit Kriemhilds mit Siegfried (12x), vor der Reise Kriemhilds zu Etzel (9x) und vor der Reise der Burgunder zu den Hunnen (25x). Vor dem Zug der Burgunder häuft sich ein Drittel aller Boten-Belege, wobei vor allem Spielleute als Boten fungieren. Für ihre Dienste erhalten sie **Botenmiete** bzw. Botenbrot, das aus Ross, Kleid und Gold bestehen kann.

Im „Boten-Kapitel” (Aventiûre 24) sind es zwei **Spielmänner** der Hunnen, die als Boten dienen: *sît willekomen beide, / ir Hiunen spilman* (Str. 1439); hernach rückt *der küene Volkêr / ein edel spilman* erneut ins Bild (Str. 1476). Er wird mit den Attributen „stark“, „kühn“ und „edel“ versehen, verfügt über ein eigenes Gefolge, reitet im Kampf gegen die Sachsen als Fahnenträger voraus und weist den **Weg ins Hunnenland**. Im Text kommen *vil der varender diete* zur Sprache. **Fahrende** und Spielmänner übernehmen neben der Unterhaltung Boten-

---

wurde im Jahr 1200 zwischen Nürnberg und Würzburg tatsächlich überfallen. Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen, S. 206

[395] Str. 1600ff. *wer jaget uns ûf der strâze?*

[396] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 123f. Heide DIENST, Regionalgeschichte und Gesellschaft, S. 6f.

[397] SH I, 443ff. In einer Wirtshausszene föhlern die Knechte *„Gîrskropf“* und *„Wolvesdarm“*. Solche *site von Beiern ist komen*, heißt es weiter und dass die Bayern bei ihren Raubzügen *dâ her abe gevarn* kämen und das Land verheerten. Mit Straßenraub im bayer. Raum beschäftigt sich auch der Meier Helmbrecht (siehe 4.2).

dienst und werden insgesamt relativ positiv dargestellt. Der Spielmann Volker wird zum wegekundigen Führer - schließlich habe er schon viele Länder befahren. [398]

Der Autor macht sich Gedanken darüber, wer Kenntnis über welche **Wegstrecken** hat und lässt verschiedene Personen als **Wegeführer** auftreten. Siegfried ist der Heerführer gegen die Sachsen und wird zum Schiffmeister bei der Fahrt nach Island, weil ihm die *rehten wazzerstrâzen (...) wol bekant* seien (Str. 378.). Hagen soll sein Wissen über die Wege ins Hunnenland einbringen: *wer si danne sold / wîsen durch diu lant? / dem sint die wege von kinde / her zen Hiunen wol bekant.* Bei einem Gespräch zwischen Hagen und Giselher heißt es *daz ir iemen / füert ûf den wegen,* bevor der **Küchenmeister** Rumolt seinen Ratschlag erteilt und nochmal die Führung der Gruppe anklingt: *welt ir niht volgen Hagene.*[399]

Hagen führt die Burgunder bis zur **Donau**, wo es zum Zwischenfall mit dem Fährmann kommt. Er steuert noch die Überfahrten, bevor der **Spielmann Volker** zum selbstbewussten Führer der Nibelungen wird. Er ist berufsbedingt „am erfahrensten": *dem ist hie wol bekant / stîge unde strâze*, also alle Wege von den kleinsten (Steigen) bis zu den größten (Straßen). Auf den **Straßen der Heldenepik** übernehmen erfahrene Figuren die Rolle der **Wegweiser**, so wie Hildebrand in der Rabenschlacht: *Der uns die straze leite / daz si her Hildebrant der unverzeite.*[400] In der Venusfahrt übernimmt diese Rolle der Knecht des Domvogts Kol Fronhof, der Ulrich auf Nebenwegen durch Nö. führt (siehe 4.2.2).

Für die Reise von Etzels Hof bis nach Worms veranschlagt der Autor zwölf Tage - *inner tagen zwelfen / si kômes an den Rîn* (Str. 1175). Von Gran bis zum Rhein sind es rund 950 km, was für Etzels Boten ein **Tagespensum** von **80 km** bedeuten würde. Bei der Reise der Burgunder zu den Hunnen erreichen die Nibelungen *an dem zwelften morgen* die Donau.[401] Sie ziehen Richtung Main und erreichen die **Donau** bei Großmehring; das wären bei rund 400 km für den Tross abzüglich eines Tages für die **Rheinüberfahrt** und dem Aufbrechen bzw. Ankommen knapp **40 km** pro Tag. Die Werte 80 km/Tag für die Eilboten und 40 km/Tag für den Tross sind ambitioniert (siehe 3.3). Bei der Größe des Trosses samt Frauen und Fußvolk kam man auf schlechten Straßen kaum schneller voran als ein Römertrupp, der im Schnitt gut 30 km am Tag absolvierte und dabei Marschlager errichtete (siehe 1.2.1f.).

Die Tagesstrecke der **Eilboten**, die auf guten Pferden unterwegs waren und diese eventuell

---

[398] Str. 38ff., 1439 und 1476f. Volker ist ein Beispiel für die Oberschicht der Fahrenden, deren soziale Stellung breit gestreut sein konnte (siehe 2.3.1).

[399] Str. 1419 und 1464ff.

[400] Elisabeth LIENERT/Dorit WOLTER (Hrsg.), Rabenschlacht, Str. 580. zu Hildebrand als wegekundigem Führer siehe auch Dietrichs Flucht, V. 3169f., 6145f. und 8666. Dietrichs Flucht steht mit dem Tiroler Fahrenden Heinrich Vogler in Zusammenhang, ohne dass er der Autor des Gesamtwerks sein dürfte.
Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 196.

[401] Str.1430 und 1525. Die Zwölf als vollkommene Zahl hat freilich eine symbolische Zusatzbedeutung.

wechselten ist hingegen plausibel. Neben der Symbolik der vollkommenen Zahl zwölf, transportiert das Nibelungenlied hier relativ realitätsnahe **Geschwindigkeitsangaben**, die beim Tross abweichen und die der Autor aus eigener Einschätzung wohl kannte.
Je weiter sich die Handlung vom **Kernraum Donautal** entfernt, umso beliebiger werden die Zeit- und Wegangaben des Autors, der an der Peripherie seiner Erzählung wenig Sorgfalt walten lässt. Das Donautal ist fünfmal **Schauplatz von Reisen**, wobei das literarische Itinerar mit Passau - Eferding - Traun - Enns - Pöchlarn - Melk - Mautern - Traisen - Zeiselmauer (Sic!) - Tulln - Wien - Hainburg - Moson (Wieselburg) - Gran eindeutig auf die **südliche Donautalstraße** als Schauplatz der literarischen Fahrten Bezug nimmt.[402]

Generell werden die **Reiseumstände** wenig romantisiert, negative Aspekte wie staubige Straßen, erschöpfte Pferde, Reisestrapazen, Ruhebedarf oder Quartierfragen kommen zur Sprache. Auffallend ist der Detailreichtum des **Reiserahmens**, der vom Packen der *soum-schrine* über *reisekleider* und *guter saetele* bis hin zum Tross und dem Schlagen der **Pferdehufe** reicht: *si hôrten hüeve klaffen* (Str. 1601). Die Reisekosten der *reisgesellen* finden ebenso Beachtung wie der edle Koch Rumold, der den Tross versorgt. Die **Geleitzüge** entlang der **Reiseroute** sind bedeutsam, und an Rhein und Donau braucht es spezielle **Logistik**, für die Überfahrten. An der Donau setzt Kriemhild *ze Vergen* (Pföring) und die Burgunder *ze Moeringen* (Groß-Mehring) über. Hagen erwartet vom **Fährmann**, *daz er uns uberfürte* und erschlägt den Fergen, der als Figur schon in der griechischen Mythologie (Charon) und bei Gilgamesch (Ur-šanabi) ein Mittler zwischen den Welten war.[403]
Im Zuge der **Überfahrt** tauchen interessante Details auf: Die Donau führt Hochwasser, was ein Queren noch gefährlicher machte, am Ufer steht das Fergenhaus, in dem der Ferge wohnt. Hagen trifft den Kaplan beim *kappelsoume* an; diese „**Saumkapelle**“ ist eine Saumtierladung mit der Ausstattung des Priesters, also eine Reisekapelle für den Gottesdienst unterwegs, wie sie auch Heinrich VII. bei seinem Italienzug mitgeführt haben dürfte.[404]
Im Nibelungenlied kommen **keine Wagen** explizit vor - die Königin reitet wohl im Seitsitz auf ihrem Pferd und wird bei den Tagesstationen aus dem Sattel gehoben. Über den „**Seitsitz**“ der Frauen geben indirekt zwei Stellen Auskunft, in denen Kriemhild vom Pferd gehoben wird. Einmal *bat sich snelleclîchen / heben von dem satel dan* sowie das zweite Mal: *dô hup*

[402] Vgl. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 226. Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 199.
[403] Eine Wirtin weist Gilgamesch in einer Schenke den Weg zum Fährmann Ur-šanabi, der den Helden über das Todeswasser ins Land der Seligen bringen soll. Gilgamesch zerschlägt im Streit die Wesen, die für die Herstellung der wichtigen Stakstangen zuständig sind und muss diese nun selbst schnitzen. Vgl. Stefan MAUL, Gilgamesch-Epos, X 1ff., S. 125ff.
[404] Str. 1575. Dagmar BÖCKER, Reisegepäck, In: Werner PARAVICINI, Residenzforschung 15/II, S. 142ff.

man von dem moere / die küeneginne hêr.[405] Zum Bild der höfisch-ritterlichen Frauenfiguren gehören „**Fensterguckerinnen**“, die in Worms auf die Straßen und auf die Rheinschiffe blicken und in Pöchlarn auf die Ankunft der **Reisegesellschaft** warten.[406] Das Motiv des „Fenster guckens“ findet sich auch im „Seifried Helbling“, wo eine *vensterhenne* Ausschau nach Männern auf der Straße hält. Im Frauendienst ist es Ulrich selbst, der in Wien einen Balkon betritt und das Geschehen beobachtet, und auch in der Österr. Reimchronik Ottokars aus der Gaal begegnet das Motiv des „aus dem Fenster schauens“.[407]

Authentisch wirken die **verstaubten Straßen** und die Staubwolken, die durch die Pferdehufe auf den Wegen entstehen. Bei Siegfrieds **Feldzug** gegen die Sachsen heißt es: *stieben dô began / die molten von den strâzen;* bei Kriemhilds Ritt durch Nö. *diu molte ûf der strâze / die wîle nie gelac, / sine stübe alsam ez brünne / allenthalben dan.* Auch das Motiv des Staubens tritt in mhd. Texten im Konnex mit Wegen mehrmals zu Tage.[408] Dies mag ein Beispiel dafür sein, wie **reale Verkehrserfahrungen** Eingang in den Motivkatalog der Autoren gefunden haben. Blaschitz weist auf „ein 7 km langes Straßenstück der ehemaligen **Limesstraße**“ hin, das man 1998 bei Traismauer ausgegraben hat und vom Befund her ins Bild passen würde.[409] Wie die meisten **Römerstraßen** nördlich der Alpen war diese Fernstraße nur geschottert und hat bei Trockenheit unter den vielen Hufschlägen stark zu stauben begonnen.

Letztlich wirken die **wegemüden** Männer und Frauen, die wegemüden Helden und Gästen, die sich Pausen gönnen, glaubhaft: *dô die wegemüeden ruowe genâmen.*[410] Selbst die Pferde laufen bis zur **Erschöpfung**: *diu ross sint uns verdorben / ûf den verren wegen*.[411] Die Akteure des Nibelungenliedes scheinen soviel unterwegs zu sein, dass sie trotz ihrer heldenhaften Züge durchschnaufen müssen und **Ruhepausen** benötigen. Beim höfischen Publikum rief dies persönliche Erfahrungswerte ab, da alle die **Strapazen** der beschwerlichen Reisen und Fahrten aus eigener leidvoller „Erfahrung” kannten. Diese kognitiven „**Reisebilder**“ bedient auch Ulrich von Liechtenstein in seiner Venusfahrt (siehe 4.2.2).

---

[405] Str. 1311. und 1349

[406] Str. 243. *dô gie an diu venster / vil manic schoeniu meit. / si warten ûf die strâze.* 377. *dô stuonden in den venstern / diu minneclîchen kint. / ir schif mit dem segele / daz ruorte ein hôher wint.*

[407] SH I, V. 1338. Zur Ausrichtung der Fenster auf den Burgen siehe: Thomas KÜHTREIBER, Straße und Burg, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 265ff.

[408] Helmut BRACKERT, Nibelungenlied Str. 197 und 1336. „(...) überall stob der Staub auf, als ob ein Feuer ausgebrochen wäre.“ Vgl. Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk, S. 296.

[409] Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen, S. 199. Blaschitzs sieht eine „epische Vorausdeutung auf das Unglück in der Königshalle in Gran“; da es auch beim Feldzug in Sachsen staubt, glaube ich das nicht. Zur Ausgrabung: FÖ 37 (1998), S. 179-211.

[410] Str. 248, *Dô hiez man herbergen / die recken* (HS C: *wegemvden man*). 746, *uns wegemüede geste.* 1377, *die wegemüeden frouwen / die heten senfte und ouch gemach.* 1631 und 1818f. *die wegemüeden recken, / (...) varn slâfen. / ir sult uns urloup geben.* 1823 *und lât uns ellenden* (HS C: *wegmvden*) */ hint haben gemach!*

[411] Str. 1637, statt verdorben begegnet in HS C *vermüdet*. 739, *diu ross den boten wâren / vil müede von den langen wegen.* Nach dreiwöchigem Ritt waren die Pferde der Reisenden ermattet.

4.2.2 *über die Tuonowe fuor ich da -*
Venusfahrt, Ulrich von Liechtenstein

„Jedenfalls ist dieser Weg jene alte, schon von den Talsystemen und Beckenlandschaften der Alpen vorgezeichnete, frühzeitig begangene Handelsstraße, die seit Beginn des 13. Jahrhunderts, seitdem Venedig nach dem 4. Kreuzung die Zentrale für den ganzen Orientverkehr geworden war, einen regen Verkehr aufwies."[412]

Ulrich von Liechtenstein kam um 1200/10 als Sohn eines Kämmerers in der Steiermark zur Welt und wuchs am Hof des Markgrafen von Istrien auf. Über sein Leben unterrichten zahlreiche Urkunden.[413] Ulrich von Liechtenstein war mit Bertha von Weizenstein verheiratet und spielte im österr. Interregnum eine bedeutende politische Rolle. Zunächst war er Schiedsmann und Truchsess, danach Marschall und ab 1272 **Landrichter der Steiermark**.[414]
Trotz dieser Aufgaben blieb Ulrich Zeit zum Dichten.[415] Mit seiner fiktiven Autobiographie, dem **Frauendienst**, verfasste er den ersten deutschsprachigen Ich-Roman. Der Frauendienst besteht aus zwei Teilen (Diensten), wobei die Minne in Form von Gesprächen zwischen dem **Ritter** und einer anonymen Dame erfolgt.[416] Der Roman hat 1850 Strophen zu je 8 paargereimten Vierhebern, ist nur in einer Handschrift überliefert und wird vom Autor als „Frauendienst" bezeichnet.[417] Die **Venusfahrt** ist die Hauptepisode des ersten Dienstes und heißt „Abenteuer wie Ulrich nach Art einer Königin mit Rittergefolge durch die Lande zog". Sein alter ego lässt Ulrich 1227 von Italien über Kärnten, Steiermark und Nö. nach Böhmen reisen, um unterwegs **Turniere** zu bestreiten. Im zweiten Dienst fährt Ulrich als **König Artus** durch die Lande und reitet erneut Turniere in Kärnten, der Steiermark und in Nö.[418]

Ulrich war, wie viele **Minnesänger** und Ritter seiner Zeit ständig „on tour". Während der 25-tägigen Venusfahrt legt sein alter ego über 600 km durch seinen biografischen Lebensraum zurück - dies entspricht einem Tagespensum von ca. 25 km. Der Roman war für ein **höfisches Publikum** gedacht, denn Ulrich kannte die Höfe, an denen er ein- und ausging.[419]

---

[412] Anton BECKER, Der Weg der Venusfahrt, S. 36.
[413] Franz Viktor SPECHTLER, Urkunden-Regesten In: DERS./Barbara MAIER, Ich - Ulrich von Liechtenstein, S. 441-477. Insgesamt gewähren 96 Urkunden Einblicke in Ulrichs Leben.
[414] Ulrich MÜLLER/Franz Viktor SPECHTLER, Ulrich von Liechtenstein, In: Lex. MA VIII, Sp. 1199.
[415] Herwig EBNER, Steiermark, Lex. MA VIII, Sp. 97. Ulrich zählt gemeinsam mit Herrand von Wildon, Hugo von Montfort und Otakar aus der Gaal zu den wichtigsten mittelalterlichen Dichtern der Steiermark, denen vor allem in den langen, ereignislosen Wintermonaten Zeit zum Schreiben geblieben ist.
[416] Franz Viktor SPECHTLER (Hrsg.): Frauendienst. Ulrich von Liechtenstein.
[417] Ulrich MÜLLER/Franz Viktor SPECHTLER, Ulrich von Liechtenstein, In: Lex. MA, Band VIII, Sp. 1199f. Im Epilog des Frauendienstes heißt es: *vrowen dienst ist ez genant*, V. 1850.
[418] Franz Viktor SPECHTLER (Hrsg.): Frauendienst, S. 176.
[419] Ebd., S. 654.

Ulrichs Leben ist dank Urkunden, der Österr. Reimchronik, eigenen Werkangaben und den Seckauer Büchern geläufig,[420] aber welche **Historizität** hat Ulrichs Roman? Krenn hat von 176 genannten Persönlichkeiten einen Großteil quellenmäßig nachgewiesen. Allein die Hälfte der „Anwesenden" beim **Friesacher Turnier** ist in einer der 96 „Ulrich-Urkunden" belegt.[421] Ulrich hat einen Großteil dieser Personen persönlich gekannt, sein politisches Leben blendet er hingegen völlig aus, und seine Minnefrauen bleiben im Werk anonym.
Gerstinger meint, dass Ulrich von Liechtenstein „die Wahrheit log" und einen **fiktiven Abenteuerroman** mit **realem Anlitz** hinterlassen hat, bei dem das Publikum laut Birkhan „mitgespielt" habe und die Figuren erfassen konnte.[422] Ähnlich sieht es Brunner:

> *„Der Streit, ob der Roman fiktional sei oder nicht, geht gänzlich am Wesen von Literatur vorbei. Was ist dann der ‚Zauberberg' Thomas Manns? So wie man mit der Wahrheit lügen kann, kann man auch mit der ‚Lüge', der Dichtung, Wirklichkeit vielleicht besser schildern als mit platter Chronistik."*[423]

Im ersten Teil des Frauendienstes überwiegen die **Turnierpartien** - das Friesacher Turnier, die **Venusfahrt** und Klosterneuburg.[424] Ulrich erzählt zunächst, wie er *ein cleinez kindel* war und vom Dienst an den Frauen als Ideal hörte; er reiste herum und lernte am Hofe des Markgrafen Heinrich von Österreich Reiten, Dichten und *sprechen wider diu wip* (Str. 8ff.).
Als sein Vater starb, musste er zurück auf **Burg Liechtenstein**; danach ging er auf eine dreijährige Turnierfahrt und erhielt von Leopold IV. den Ritterschlag. Er machte sich real wie literarisch zu Turnieren auf und will einer *frouwe* dienen. Da er keine **Boten** hat, übernimmt seine Nichte, später ein Knecht die Korrespondenz (Str. 68ff:). Die Kommunikation mit der Frau ist schwierig, zuerst mokiert sie sich über Ulrichs Hasenscharte, die er in **Graz** operieren lässt, dann trifft Ulrich sie und will ihr vom **Pferd** helfen, doch sie sagt, dass er nicht stark genug *um mich zu heben von dem Pferd, / ihr seid zu schwach, auch viel zu klein.*[425]
Nach diesem Rückschlag verkriecht sich Ulrich in einer **Herberge**, bevor er sich ein Pferd geben lässt und erneut zur *frouwe* reitet. Es folgen Briefe und das Friesacher Turnier, bei dem angeblich 600 Ritter anwesend waren (Str. 313ff.). Seine Heldentaten in Friesach hält die *frouwe* für gelogen, und so zieht Ulrich durch **Kärnten**, Krain, Istrien und Triest und nimmt am Turnier in **Brixen** teil, bei dem er sich den Finger verletzt (*der vinger an einer ader hie*).

---

[420] Heinz DOPSCH, Zwischen Dichtung und Politik, In: Ich - Ulrich von Liechtenstein, S. 76.
[421] Gerald KRENN, Historische Figuren, In: Ich - Ulrich von Liechtenstein, S. 106 und 125f.
[422] Heinz GERSTINGER, Frau Venus reitet, S. 52. Helmut BIRKHAN, Ministerialenliteratur in Österreich, In: Die Kuenringer, S. 23.
[423] Karl BRUNNER, Vielfalt und Wende, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 103.
[424] Franz Viktor SPECHTLER, Ich - Ulrich von Liechtenstein, S. 19. Vgl. DERS. Frauendienst.
[425] Str. 132f. *Man hieß sie heben von dem Pferd, / ich bat um einen Bügel*. (nach der Ausgabe von SPECHTLER)

Er sucht Ärzte in Brixen und Bozen auf, verhindert ein Turnier in Friesach und reitet in die **Steiermark**.[426] Als die *frouwe* merkt, dass Ulrich seinen Finger entgegen seiner Angabe noch hat, lässt er sich den Finger vom *biderben man von Hasendorf* abschlagen. Er schickt der *frouwe* ein Buch samt Finger und holt ihre Zustimmung zur **Venusfahrt** ein.[427]

> *„Man fing die Vorbereitung an / für diese ritterliche Fahrt;*
> *ich fuhr bald weg in Pilgers Art / aus meinem Land, das mußte sein.“*[428]

Vor der Venusfahrt gibt Ulrich an, als **Pilger** verkleidet nach **Rom** zu reisen: *Geheim ich Tasche und den Stab da nahm (...), wie wenn nach Rom ich führ´*. Dies dient ihm als Ablenkungsmanöver, um sich auf die Turnierfahrt vorzubereiten. Ulrich kommt in **Venedig** an und *ritt zu einer Herberg' gleich*. Er lässt sich Damenroben nähen; sein Pferd trägt einen silberweißen **Sattel** und erhält wie er ein prachtvolles Wappenkleid. Seine Knechte bringen ihm die **Pferde** - *die Pferde brachte man mir bald* - und der Tross steht bereit (Str. 477).

> *„Wir waren rasch zur Fahrt bereit, (...) Da sandt' ich einen Brief voraus*
> *durch einen Boten, der ihn las / in allen Ländern meiner Fahrt.“*[429]

Ulrich verfasst einen **Brief** und entsendet einen **Boten**, der die Route, das Datum und die Aufenthaltsorte kundtut: *man schrieb den Weg und jedes Haus, wo ich die Nacht verbringen wollt.* Im Brief kündigt Frau Venus an, dass sie nach dem Georgstag aus dem Meer bei Venedig steigen und bis Böhmen reiten werde.[430] Der **Weg der Venusfahrt** führe über Trevisio, Villach, Friesach, Judenburg, Leoben, Kapfenberg, den Semmering nach Gloggnitz:

> *„(...) am einundzwanzigsten Tag ist sie zu Neunkirchen, an dem zweiundzwanzigsten Tag ist sie zu Wienerneustadt, am dreiundzwanzigsten Tag ist sie zu Traiskirchen, am vierundzwanzigsten Tag ist sie zu Wien, am fünfundzwanzigsten Tag ist sie dort über den Tag, am sechsundzwanzigsten Tag ist sie zu Klosterneuburg, am siebenundzwanzigsten Tag ist sie in Mistelbach, am achtundzwanzigsten Tag ist sie in Feldsberg, am neunundzwanzigsten Tag ist sie jenseits der Thaya in Böhmen. Da endet ihre Fahrt.“*[431]

---

[426] Str. 340ff. und 348ff. Trotz schwerer Verletzung sei der Finger verheilt bevor er ihn abschlägen lässt.
[427] Str. 437ff und 448ff. Das Übersenden des Fingers erinnert an den Reliquienkult.
[428] Str. 471f. *Mîn lîp bereitet wart / ûf die vil ritterlîchen vart. ich huob mich als ein bilgerîn / sâ von dem lande: (...) durch heln ich taschen unde stab sâ nam. / als ich ze Rôme wolde var. Ze Venedige ich vil palde quam.*
[429] Str. 478f. *Dô sant ich einen brief zehant / bî einem boten in diu lant, / dâ ich durch wolde varn. (...) al die herberge mîn, / swa ich des nahtes wolde sîn. / an den brief manz allez schreip.*
[430] Str. 479. Der Festtag des Hl. Georg ist der 23. April. Zum Brauchtum rund um den frühchristlichen Märtyrer (Drachentöter) aus Kappadokien gehörten der Georgiritt sowie Reiterprozessionen. Der Aufbruch wichtiger Unternehmungen und Reisen erfolgte häufig an kirchlichen Feiertagen und hatte symbolische Bedeutung. Frau Venus hebt sich *nâch sande Georjen tage ûz dem mer (...) und wil varn unz hin ze Bêheim.*
[431] Brief B, V. 26ff.

Dieser Aufbau erinnert an ein **Itinerar** und deutet auf real existierende Verkehrswege hin, wie sie mit der **Venediger Straße** über den Semmering oder der Lundenburger bzw. Brünner Straße vorliegen.[432] Für den achten Tag nach der Reise lädt Ulrich zu Ehren der *frouwe* zu einem Turnier in Klosterneuburg. Er verständigt alle **Herbergen am Weg** und erwartet Empfänge. Den **Zug der Venusfahrt** begleiten Bannerträger, Tross und Reiseklänge:

> *„Mein treuer Marschall und mein Koch / die mühten sich die ganze Fahrt, / recht zu besorgen das Quartier. / Am Anfang meines Zugs da zog, / das Banner weiß so wie ein Schwan, / zwei Männer folgten diesem, / die bliesen die Posaunen laut, / daß es zu Mestre weit erklang. / Dann führte man drei Saumtier' nach, / drei Edelknaben gingen mit, sie liefen tapfer hinterdrein. / Dahinter man drei Pferde zog, (...).“*[433]

Dahinter tragen Knappen Ulrichs Sättel, es folgt sein **weißes Pferd** mit Schild, ein Flötist, der auch trommelt, vier Knechte und zwei Mägde und zwei Geiger. Die Geiger fideln eine „**Reisenote**“, hinter ihnen reitet Ulrich mit prächtiger Helmzier als **Frau Venus**.[434]
Rund zwanzig Personen umfasst **Ulrichs Gefolge** und bildet so den repräsentativen Rahmen der Fahrt, die bei Mestre beginnt. Als Ulrich in seinen Frauenkleidern in Treviso einreitet, drängt man sich *in allen Gassen*; in Sacile sah man *an allen Fenstern* Frauen stehen, und bei Kämpfen fliegen Splitter, Saum und Stegreif durch die Luft, bevor Ulrich in Gemona am südlichen Ausgang des **Kanaltals** eintrifft.[435] Von Anfang an legt Ulrich Wert auf **Herbergen** und Quartiere, denen er viel Raum widmet. Am Abend legt er sich zur Ruhe, schickt den müden Rittern Wein oder beauftragt den Kämmerer, die Kleider in der Herberge zu waschen (Str. 573ff.). Über Lienz - Klausen - Thörl geht es nach **Kärnten**, wo Ulrich auf slawisch begrüßt wird: „*buge waz primi, gralva Venus*!“[436] Über das Rastal gelangt man nach Villach, St. Veit und Friesach, wo solange gekämpft wird, *bis auch die Pferde müde waren* (Str. 645). In **St. Veit** verletzt Ulrich einen Gegner: *ich traf ihn fürchterlich und stieß ihn heftig von dem Pferd, daß er bewußtlos liegen blieb* (Str. 640), in **Friesach** wird erneut gekämpft, und Ulrich zieht über **Judenburg** nach Leoben und *an die Mürz*, wo diese sich mit Macht in die Mur ergießt und wo Ulrich auf Burg **Kapfenberg** erstmals eine Rast einlegt (Str. 669ff.)

---

[432] Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen, S. 207. Peter CSENDES, Straßen Niederösterreichs, S. 242ff. Vgl. die neue Arbeit von Wolfgang GALLER, Brünner Straße(n), die als Dissertation 2017 fertig gestellt wurde und in Drucklegung ist.
[433] Str. 482f. *Mîn marschalc und mîn koch für reit (...). Man zôch dar mîn soumer drî (...).*
[434] Reisesegen sind ein beliebtes Motiv. Vgl. Karl LACHMANN, Ulrich von Lichtenstein, S. 165 *zwen fidelaere (...) die mich hôch gemuot machten: wan sie fidelten hô ein reisenot.* 196, 392 und 640. *man solt den stîgen und den wegen / geben manegen süezen segen.*
[435] Str. 514, 551 und 562ff.
[436] Str. 592ff. Ihr edle Venus, seid gegrüßt!

Die Venusfahrt folgt in diesem Bereich der heutigen Semmering Schnellstraße S6. Ulrich lässt einen Speer zum **Transport** aufladen und berichtet: *auf meinen Wagen gab man ihn*. Von Kapfenberg reitet Ulrich *nach Mürzzuschlag,* bevor er *auf den Semmering und dann nach Gloggnitz* zieht (Str. 702f.). Am Semmering entstand 1160 ein **Spital** für die Reisenden dieser wichtigen **Pass-Route** (siehe 3.1.3). Von seiner Herberge in Gloggnitz bricht Ulrich *zu einer ganz geheimen Fahrt* zu seiner Ehefrau auf, bevor es weiter geht.

> *„Als ich nach Gloggnitz kam, / da warteten die Meinen schon,*
> *sie waren zu der Fahrt bereit, / ich ritt mit ihnen weiter dann.“*[437]

Beim Tjost in **Neunkirchen** verletzt sich Ulrich erneut leicht, will aber weiter kämpfen, *doch zeigte sich kein Ritter hier. Da zog ich (...) nach Wiener Neustadt*, wo Ulrich ein **Bad** nimmt, das ihm sein Kämmerer vorbereitet hat, um sich zu erholen (Str. 720ff.).

> *„Mein Zug der war echt ritterlich / so zog ich hin nach Österreich.*
> *Als ich an die Piesting kam, / da glänzten helle Schilde schon (...).“*[438]

Ulrich wird prächtig empfangen, schickt Boten nach **Wien** voraus und reitet *hin nach Traiskirchen.* Danach nimmt er *nach Malansdorf den Weg*, wo ihm ein Bote aus Wien entgegenreitet. Blaschitz weist in diesem Konnex auf einen archäologischen Fund in **Möllersdorf** (Bezirk Traiskirchen) hin, wo man 1994 einen Abschnitt der alten Venediger Straße freilegen konnte. Im Grabungsbericht von Krenn heißt es über den **Straßenkörper**:

> *„Der Rand der Straße war durch größere Kalksteine befestigt. Die Rollierung selbst bestand aus kleineren Kalksteinen, wenigen Sandsteinen und Kiesel. Deutlich erkennbar waren Wagenspuren mit einer (Achs-)breite von ca. 1,40 m.“*[439]

Blaschitz ist aufgefallen, dass Ulrich im Frauendienst erst ab **Wr. Neustadt** den Terminus Straße gebrauche, von einer Ausnahme in der Steiermark abgesehen, „obwohl er von Mestre bis Wr. Neustadt schon etwa 600 km auf der Venedigerstraße gezogen ist.“[440] Darin sieht sie einen Hinweis auf den **Zustand der Straßen**, insbesondere des Semmerings, der noch „eine Art Saumpfad“ war und erst unter Kaiser Karl VI. richtig ausgebaut wurde. Erst die Straßen um Wien und die Nikolsburger Straße werden im Text als *strâze* angesprochen.

---

[437] Str. 703ff. *Dô zogt ich über den Semernic / gegen Glokeniz alzehant (...) / Hin ze Niwenkirchen.*
[438] Str. 749ff. *Mîn gezoc was ritterlîch. / sus fuor ich gegen Oesterrîch. / dô ich kom an die Bistnic, (...).*
[439] Martin KRENN u.a., Bericht, In: FÖ 33 (1994), S. 205ff. Die Keramikfunde stammte aus der röm. Kaiserzeit und dem 13.-15. Jh. Die Fotos in Abb. 83 wurden freundlicher Weise von ASINOE zur Verfügung gestellt.
[440] Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 208. Str. 720f. *Dô zogt ich ... hin ze der Niwenstat. Sus reit ich unz an den Kerebach, dâ ich gein mir her füeren sach / ein banir, und wol zehen sper / fuort man die strâze gegen mir her.*



Abb. 83 - Abschnitt der Venediger Straße mit Kalksteinbelag bei Möllersdorf (Bez. Traiskirchen).

Den winterlichen **Semmering** spricht Ottokar aus der Gaal, der Dienstmann der Liechtensteiner war, als *boesen wec* an. In seiner Reimchronik heißt es über den Gebirgspass, den er selbst mehrmals überquerte und aus eigener **Anschauung** kannte: *nû was der Semernic / versnîwet sô sêre,* dass keiner hinüber käme, worauf Albrecht I. wie zuvor Ottokar II. die Straße freischaufeln lässt: *er hiez die wege wîten / und schûfeln vor dem snê.*[441]
In **Möllersdorf** wird Ulrich von einem Boten der *frouwe* mit dem Waltherlied *Ir sult sprechen willekomen* empfangen. Man zieht in eine Au, *die nahe bei der Straße lag*.[442] Der Bote überbringt Ulrich die **Nachricht**, dass der *frouwe* die Fahrt bisher sehr gefalle - *so schied ich von dem Boten (...) zu meinen Pferden ging ich dann.* Beim darauf folgenden Kampf tötet der edle Ritter von Haschendorf Ulrichs Pferd. Der Herr von Haschendorf

> *„stieß den Speer da meinem Pferd / durch dessen Kopf, es starb daran*
> *das tat dem edlen Ritter leid. / Ich nahm mir gleich ein anderes Pferd.“*[443]

Ulrich ersetzt das **tote Pferd** durch ein anderes und reitet nach **Wien**. *Ich ritt nun endlich gegen Wien; gut achtzig Ritter zogen mit.* Der Domvogt bereitet Ulrich einen prächtigen **Empfang** mit fünfzig Armbrustschützen, Knappen und Rennpferden (*louffer*), die **Sattel** *nach türkischer Art* trugen.[444] Der Domvogt *wohnte herrlich in der Stadt*; Ulrich gerät über die Wienerinnen ins Schwärmen: *da waren alle Gassen voll von schönen Damen.*[445]

---

[441] Joseph SEEMÜLLER, Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1+2, V. 10730ff. und 56756ff.
[442] Str. 774ff. *Für Malanstorf die strâz ich reit. (...) / dâ bî der strâze nâhen lac / ein schoeniu owe:* Helmut BIRKHAN, Ministerialenliteratur, In: Die Kuenringer, S. 23. Vgl. Die Fahrt Waltmanns von Sättelstädt.
[443] Str. 796f. *Mîn ros er durch daz houbet stach, / daz ez vil kûme dâ von genas. (...) Sâ ûf ein ander ros ich saz.* Später heißt es über Ulrichs Pferd: *Daz ros was starc, snel unde guot.* 847.
[444] Str. 801f. *fünfzec louffer, / die wâren schoen und snel genuoc; / der ieslîcher ûff im truoc ein türksen satel veste gar. / (...) / Dar nâch sâ fünfzec knappen riten, / (...) / ir zwên und zwên die strâze her.*
[445] Str. 821. *die gazzen wâren alle vol von vrowen.* Die Wiener waren verpflichtet den Domvogt zu beherbergen.

Ulrich zieht zur Herberge und verweigert **Hadmar von Kuenring** ein Speerstechen, weil er müde sei. Er habe abgelehnt, weil Hadmar homosexuell sei - *er minne die man* (Str. 878). Dopsch meint, dass „in der hochmittelalterlichen **Männergesellschaft** Bisexualität und Homophilie - ähnlich wie bei den Helden des antiken Griechenland - durchaus an der Tagesordnung waren.“[446] Dem widerspricht Birkhan, da man **Homosexualität** kaum von Sodomie unterschieden habe und sie „als eine der ärgsten Verfehlungen überhaupt“ galt.[447] Für Dopsch liegt beim von Ulrich gelobten Friedrich II. „der Verdacht der Homophilie“ nahe, denn die **Venusfahrt** suggeriere, dass der Autor selbst „dem eigenen Geschlecht nicht abhold war“, wie das detailreiche „Anlegen schöner Frauenkleider“ vermuten lasse.[448]

> *„Sobald die Fahrt dann ist vollbracht / am achten Tag nach deren End*
> *will ich turnieren, wenn es geht (...) / in Klosterneuburg soll das sein.“*[449]

Angespornt durch die positviven Signale der *frouwe* ruft Ulrich zu einem Turnier in Klosterneuburg auf. Er verweilt einige Zeit in Wien und ruht sich in seiner Herberge aus. Wundervoll gekleidet reitet er dann nach **Klosterneuburg**, wo er die Donau überquert.

> *„Über die Donau ging es da / und dann gegen Klosterneuburg hin,*
> *wo wohl gut hundert Ritter war'n. / Die Edlen ritten mir entgegen (...).“*[450]

Bei Klosterneuburg lag eine **wichtige Donaufurt**, die auch dem Reimchronisten Ottokar bekannt war (siehe 4.2.5). Die Stadt erstreckte sich zu Ulrichs und Ottokars Zeiten beidseits der Donau und war durch Inseln und Übergänge mit Korneubug verbunden (siehe 3.1.1). Ulrich habe in Klosterneuburg 43 Speer verstochen und zieht danach nach **Mistelbach**.

> *„Ich schlief die Nacht in Mistelbach, / am andern Tag ritt ich gleich fort*
> *Dreihundert Ritter oder mehr / die ritten mit mir fort von hier,*
> *Ich zog die Straße ritterlich, / die da gegen Feldsberg führt' (...).“*[451]

Chadold von Feldsberg reitet Ulrich mit 40 Rittern entgegen und empfängt ihn *schön, und besser als oft anderswo*. Auf **Feldsberg** verschaut sich Ulrich in die Burgherrin und ist

---

Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen, S. 210.

[446] Heinz DOPSCH, Zwischen Dichtung und Politik, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.), Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 95f. Hadmar versucht die Schmach zu rächen. Vgl. Str. 892ff.

[447] Helmut BIRKHAN, Ministerialenliteratur, In: Die Kuenringer, S. 24.

[448] Heinz DOPSCH, Zwischen Dichtung und Politik, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.), Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 95f. Schon HAUSMANN sprach sich für eine Homophilie Friedrichs II. aus.

[449] Str. 833f.

[450] Str. 884. g*ein Niwenburc min lip sâ reit. / über die Tuonowe fuor ich dâ / und reit enhal ze Niwenburc* (...).

[451] Str. 905f. *dâ mit fuor ich an mîn gemach. / die naht was ich ze Mistelbach. (...) die strâzze zogt ich vil ritterlich, diu gegen Velsperc dâ gie, / dâ mich der wirt vil wol enpfie. Er was genant mîn her Cadolt* (...).

betrübt ob seines Verhaltens. Der nächste **Kampf** endet beinahe tödlich:

> *„Ich stach ihm durch den Harnisch gleich, / die Lanze ging durch seinen Hals*
> *er fiel deshalb sogleich vom Pferd / (...) aus seiner Wunde floß das Blut.“*[452]

Der Verwundete überlebt, und Ulrich zieht über die **Thaya** zum Endpunkt seiner Reise. *Über die Thaya zog ich weg mit Freunden hin nach Böhmen,* wo Ulrich Frau Venus verschwinden lässt (Str. 953.). Gemeinsam mit dem Knecht des Domvogts **Kol Fronhof** schleicht er sich davon, um unerkannt nach Wien zu gelangen, wobei ihm Kol als **Wegweiser** dient.

> *„Geheim ritt ich von ihnen weg. / Mit mir ritt einer nur allein (...).*
> *Er kannte alle Straßen gut / Durchs ganze Land bis hin nach Wien.“*[453]

In Wien nahm Ulrich eine **Herberge** und hielt sich versteckt. Er ließ sich teure Kleider schneidern und verabschiedete Frau Venus. Sein Kämmerer belud *drei Pferde, die ich bisher ritt* mit Mänteln und kostbaren Kleidern und zog in eine Au, wo viele Ritter auf **Frau Venus** warteten. Der Kämmerer zeigte ihnen, dass nur die Pferde und Kleider geblieben waren und fragte, was er damit machen solle. Der Domvogt forderte, dass er alles den **Fahrenden** gebe; so verfiel *das Zeug dem fahr'nden Volk.* Am **Rückweg** kehrten die Ritter wieder in Feldsberg ein und feierten ein Gelage. *Kadolt* tischte *die besten Speisen, Met und Wein* auf und sorgte *bestens für die Gäste*.[454] *Als sie die Straße ritten hin* nach **Wien**, fragte der Domvögt den Kämmerer, wieviel Speere Frau Venus verstochen habe. Am Ende stehen 307 verstochene Sperre und 271 verschenkte Ringe einer gar ritterlich und ruhmreich geschilderten Fahrt von Norditalien über die **Venediger Straße** nach Österreich und Böhmen (Str. 978ff.). Damit endet die Venusfahrt, die eine Episode im ersten Frauendienst ist (siehe Karte 6).



Abb. 84 - Hartmann von Aue und Ulrich von Liechtenstein im Codex Manesse.

[452] Str. 927f. *Hinder daz orsse er verre viel. / daz bluot ûz sîner wunden wil, / sô daz daz gras wart vaste rôt.*
[453] Str. 968. *Verholne reit ich sâ von dan. / mit mir reit niemen wan ein man: / (...) er hiez von Vrônhoven Kol. / er kunde die strâzze gar alle wol / gegen Wienen durch daz lant: die wâren im alle wol bekant. Vrônhoven* wurde von SPECHTLER und anderen fälschlich als Frauenhof übersetzt, eigentlich muss es Fronhof heißen.
[454] Str. 969ff. *Vil balde ich hin ze Wienen quam. / ein herberge ich verholne nam:* Die Fahrenden werden als die *varnden* und *varnden diet* angesprochen.

Nach der Venusfahrt folgt ein Turnier in **Klosterneuburg**.[455] Ulrich verweilt in Wien, pflegt Kontakte und lässt die Pferde für die Reise zum Turnier vorbereiten. An einem Sonntag zieht er von **Wien** nach Klosterneuburg, wo hunderte Ritter und die **Kuenringer** samt Gefolge warten. Ulrich schläft in einer Herberge und erhält schlechte Nachrichten, die *frouwe* wirft ihm die Begegnung mit der Burgherrin von Feldsberg vor (Str. 1019). Nach dem Klosterneuburger Turnier will Ulrich seine Angebetete in ihrer Burg besuchen. Die Herrin verlangt, dass er sich als **Leprakranker** verkleidet und zur Essenszeit vor der Burg auf ihr Zeichen warte. Ulrich harrt mit seinem Boten auf ein Zeichen der Herrin, das ausbleibt. So müssen sie eine bitterkalte und widerwärtige **Nacht im Freien** zubringen (Str. 1167f.).
Am nächsten Tag umkreist der Hausverwalter die Burg und demütigt Ulrich indem er auf den in Fetzen gehüllten Helden pinkelt: *er schlug auf mich sein Wasser ab.*[456] Es folgt eine weitere skurrile Szene, in der Ulrich das Gemach der *frovwe* erreicht, dort aber beim Versuch bei ihr Eindruck zu schinden, aus dem Fenster in den Burggraben kullert. Ulrich reitet erbost nach **Liechtenstein** und **St. Pölten**, das Ende des ersten Dienstes zeichnet sich ab. Nachdem seine Angebetete eine weitere *untât* begeht, scheidet Ulrich aus ihrem Dienste aus und begibt sich auf die Suche nach einer neuen Minneherrin.[457]

Der zweite Teil des Frauendiensts enthält die **Artusfahrt**, in der Ulrich als König Artus durch Kärnten, Steiermark und Nö. zieht.[458] Der Text der Artusfahrt ist nicht vollständig erhalten, ein Ankündigungsbrief für die **Turnierfahrt** ist nicht überliefert, aber möglich.[459] Nachdem Ulrich als Artus gewappnet wird und sein verdecktes Ross zum Aufbruch bereit steht, geht es los *gein Eppensteine* (...) *kumt der werde künic Artûs* und vergibt Namen der Tafelritterrunde an seine Freunde.[460] Von **Bruck/Mur** reitet Ulrich nach Kapfenberg, Krieglach, **Semmering**, Gloggnitz, Neunkirchen und **Wr. Neustadt** - Ankünfte, Boten und Kämpfe inklusive.

> *„Vil fidelaere dâ bî uns riten, / (...) sus zogt wir gegen der Niuwenstat*
> *über daz Steinvelt alzehant. / dâ kom ein bot gein mir gerant.“*[461]

Ulrich reitet nach **Katzelsdorf** und Richtung Wien, als eine Botschaft Friedrichs II. eintrifft:

---

[455] Str. 986-1123.
[456] Str. 1188f. *und tet sîn unzuht dâ ûf mich, sô daz dâ von gar naz wart ich*.
[457] Str. 1365. Worin die Untat bestand verrät uns Ulrich nicht.
[458] Str. 1400-1609. Ulrich bezieht sich in der Artusfahrt mehrmals auf die *tavelrunde* und deren Ritter.
[459] Gertrud BLASCHITZ, *gechleidet wol nach ritters siten*, In: Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 395.
[460] Str. 1404 *Dô zôch man dar daz orsse mîn: / daz muost ouch wol verdecket sîn.* 1416. *Gegen Prucke wir zogten dô: / wir sungen unde wâren frô* (1426), *Von danne reit gewâpent ich gein Capfenberc* (1430). *In hôhem muot ze Krüegelach* (1436). *Über den Semernic wir dô / zogten (...) ze Glogentz wir die naht beliben* (1438). Wir zogten *sâ zehant gein Niuwenkirchen* (1447). 1513f. Danach reitet Ulrich durch *die Niuwenstat gein Kezenlînsdorf*, wo man der *tavelrunde gezelt* aufspannte und von *rosselouffes lanc* die Rede ist.
[461] Str. 1455.

„Des morgens ich gein Wiene reit. / ein edel knappe (...) / kom die strâzze gein mir geriten (...) , daz ir ze Hintperc zuo im ritet / und gegen Wiene die reise mitet:"[462]

In **Himberg** angekommen, rät der Herzog Ulrich von der Teilnahme am Turnier in Krumau ab, Ulrich folgt diesem Rat, und die Artusfahrt findet ihr Ende. Nach Weltin habe „seit 1238 ein beständiger Zuzug ins herzogliche Lager" in **Wiener Neustadt** eingesetzte, „den Ulrich von Liechtenstein, mit dem übrigen steirischen Adel selber einer der Überläufer, in seiner 'Artusfahrt' dichterisch ausgestaltet" hat.[463] Ulrich erlebte die Zeit des Interregnums, **Venus-** und **Artusfahrt** (1227 und 1240) spielen jedoch noch unter den Babenbergern, und der Autor berichtet über die Leitha-Schlacht, bei der Friedrich II. 1246 bei **Ebenfurth** starb.[464]

„Danach began die große Not zu Steier und in Österreich (...) nach im geschah viel Unheil, man raubte im Lande Nacht und Tag und viele Dörfer war'n zerstört."[465]

In der **Steiermark** galt zu jener Zeit das Recht des Stärkeren, wie der Überfall des steirischen Ministerialen Pilgrim von Katsch zeigt, der Ulrich in seiner Burg gefangen gehalten habe - *ich wart gevangen schedelich*.[466] Es war nicht das letzte Mal, dass Ulrich in Gefangenschaft geriet. Um 1250 ließ Ulrich die **Frauenburg** bei Judenburg erbauen, obwohl der Burgenbau untersagt war. Ulrich und andere steirische Adeligen wurden daraufhin 1267/68 von **König Otakar II.** inhaftiert.[467] Die Verstimmung hielt sich in Grenzen, da Otakar II. den zuvor als Marschall eingesetzten Ulrich zum Landrichter der Steiermark kürte. Bei dieser Bestellung dürften Zugeständnisse an den **steirisch-österr. Adel** eine Rolle gespielt haben.

Turniere bezeichnet Brunner als „sonderbare Sache". Die **jungen Ritter** hätten „die ganze Saison von einem zum anderen ziehen" können, falls sie „unbegrenzte Mittel und unheimliches Glück" hatten, denn Personal, Unterkunft, Outfits und Lösegelder kosteten ein Vermögen, von Verletzungen ganz zu schweigen. Ulrich muss über diese Mittel verfügt haben, denn er behauptet, für das **Turnier in Friesach** 1224, bei dem der Salzburger Erzbischof und Leopold VI. anwesend waren, *zehen hütte und ein gezelt* aufgestellt zu haben.[468]

Brunner schreibt: „Man nahm weite Reisen in Kauf, um dabei zu sein," selbst wenn man sich

---

[462] Str. 1601f.

[463] Max WELTIN, Landesfürst und Adel, In: Hein DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 254. Str. 1604 *Ze Hintperc man mich wol enpfie. / (...) künic Artûs, / sît willekomen her in mîn hûs. (...) ich lâzze dar niemen varn / von mînem lande: (...) Sus schiet ich von dem herren mîn / und muost daz turnieren lâzen sîn / ze Krumbenouwe.*

[464] Str. 1663 und 1670f. Ein Schreiber habe Friedrich II. gefunden, der eine Wunde auf der Wange hatte *und ein Bein war schwarz von einem Pferdtritt.* Der tote Herzog sei wie ein Sack quer über ein Pferd gelegt worden.

[465] Str. 1677.

[466] Str. 1696ff. Vgl. Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 306.

[467] Ebd., S. 457. Der Reimchronist berichtet wie Ulrich von Liechtenstein nach seiner Gefangenschaft vor den Böhmischen König tritt: *sînen bart het er geschorn / und niwe kleider an gestrichen.* V. 10055f.

[468] Karl BRUNNER, Vielfalt und Wende, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 114.

das repräsentative **Schlachtross** ausborgen mußte. Eine Urkunde der Laaer Briefsammlung erhellt, wie Kadolt von Wehing seinen Aufstieg bewerkstelligt hat.[469] Von seiner Mutter lieh er sich **Geld für die Reise** und den Aufenthalt an Ottakars Hof aus, während ein mährischer Ministeriale ein Streitross beisteuerte. Kadolts Mut sollte sich lohnen: Er gewann Kämpfe, machte Karriere und stieg zum *capitaneus in La* und zum *marscalcus Austrie* auf.[470]

Abschließend sei das **Mobilitäts-Vokabular** im Frauendienst betrachtet. Ulrich spricht an rund 125 Stellen über **Pferde**, wobei er *ors* (65x), *phert* (27x) und *ros* (25x) und *rosselouf* verwendet.[471] Im Zuge der Fahrten spielen *tjoste* mit 193 Belegen eine überragende Rolle, 19x werden *sporn* genannt, 15x *buhurte*. Unterkünfte werden meist als *herberge* angesprochen, die *frouwe* ist eher im *gemach* anzutreffen (beide Begriffe tauchen jeweils 55x auf).
Herbergen werden an jeder Station der Venusfahrt genannt. Ulrich betont, dass er auf der Fahrt keine Herberge umsonst genommen habe, um so seine Selbstständigkeit zu unterstreichen.[472] **Boten** (50x), Briefe (47x) und *boteschaft* (33x) tragen die Korrespondenz der Erzählung. Das überragende Verb für Ulrichs **Fortbewegung** ist *komen* (456x), gefolgt von *rîten* (188x), *gân* (148x) und *varn* (100x). Ulrich *îlt* nie und wird selten *muede* - in Wien ist ihm die **Müdigkeit** ein Vorwand, um einem Kampf mit Hadmar von Kuenring zu entgehen, dem er Homosexualität unterstellt (*er minne die man*).[473] Zum Sprachgebrauch von **Weg** und **Fahrt** merkte Blaschitz an, dass Ulrich den Begriff „Weg" eher meidet und häufig *varn, vart* verwendet, der in der mhd. Epik den methaphorischen Weg des Helden und seine **„Erfahrung"** transportiert.[474] Das muss nicht auf den fiktionalen Gehalt von Ulrichs Fahrt hindeuten, die um reale Personen und **Itinerare** angereichert ist. Ottokar aus der Gaal gebraucht in seiner historischen Reimchronik weit über 1.000 Mal die Begriffe *varn* und *vart* und verwendet „Weg(e)" in Anbetracht des Werkumfangs relativ selten (siehe 4.2.5).

Venus- und Artusfahrt spielen in den **geografischen Lebensräumen** Ulrichs. Ulrich zog durch Norditalien, Kärnten, Steiermark, Nö., Böhmen und Mähren und begleitete Ottakar II. wohl auf Heerfahrten. Die im Text ausgebreitete **Reiseroute** folgt realen Verkehrswegen und

[469] Max WELTIN, Stadtministerialität im 13. Jh., In: DERS. Das Land und sein Recht, S. 17.
[470] Ebd. Vgl. FRA II/21, 15.
[471] Str. 271, *sîn orsse aldâ verbieget wart.* 282 *der tampf was von den orssen grôz.* 283 *daz orsse truoc einen rîchen soum.* Zum Einsatz von Sporen beispielsweise 583, *der orsse mit sporn wart genomen* u.ö. Vgl. Suchabfrage in der Mhd. Begriffsdatenbank (MHDBDB): http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).
[472] Str. 909. *ich naeme die vart von niemen niht / gar umbe sus.* Ulrich spricht fast immer von *mîn, mîner herberge* z.b. 501 *dô kom ich in die heberge mîn / dâ ich des nahtes solde sîn.*
[473] Str. 878, *daz tet si für wâr ritter nie. / ich waen, siz dar umbe hât getân, / daz man des giht, er minne die man.*
[474] Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 212. *vart* und *varn* ca. 190x. Von den fünf Weg-Nennungen beziehen sich drei auf den Weg zu seiner Stammburg, den *wec gegen Liehtenstein*. Str. 112, 1291 und 1716. Ernst TRACHSLER, Der Weg im Artusroman, S. 7ff.

führt auf der **Venediger Straße** von Italien in die Steiermark und über den Semmering nach Wr. Neustadt und Wien. Nach einem Aufenthalt in Wien und dem Übersetzen der Donau bei Klosterneuburg zieht Ulrich die *Nikolsburger Straße* (**Brünner Straße**) nach Mistelbach und Feldsberg, wo Chadold den Gastwirt gibt und die Fahrt jenseits der Thaya endet.
Ulrichs **Itinerar-Etappen** geben sich für eine Reisegruppe von etwa 20 Personen mit sieben Pferden, einem Wagen und Fußvolk realistisch aus (siehe Karte 6). Von Mürzzuschlag nach Gloggnitz sind es **30 km**. Nach dem Semmering Abstieg sind die nächsten Etappen von Gloggnitz nach Neunkirchen (knapp 15 km) und von Neunkirchen nach Wr. Neustadt (etwa 20 km) kürzer gehalten. In **Wr. Neustadt** gönnt sich Ulrich ein erfrischendes Bad; stets denkt der Autor über Herbergen und Quartiere nach. Von Wr. Neustadt ging es über die Piesting (bei Steinabrückl?) nach Möllersdorf (Traiskirchen) und von Traiskirchen nach Wien (jeweils gut 30 km). Von **Wien** zieht Ulrich nach Klosterneuburg, um die Donau nach **Korneuburg** zu übersetzen (18 km). Am nächsten Morgen bricht er nach **Mistelbach** auf (38 km), um nach Feldsberg zu gelangen (30 km) und jenseits der Thaya die Fahrt zu beenden.

Von den zwölf **Straßen-Nennungen** des Textes (*die strâze zog ich vil ritterlîch*) entfällt die Hälfte auf das Wr. Umland und drei auf die Brünner Straße am Weg von Wien nach Feldsberg bzw. Mähren.[475] Auf der Strecke von Norditalien bis Wr. Neustadt ist nur einmal in der Steiermark von einer *strâze* die Rede. Am Weg über den **Semmering** stand zu Ulrichs Zeiten schon das Spital, aber der Pass war nicht mehr als ein besserer „Saumpfad".
Spechtler schreibt über Ulrich, er sei kein **Fahrender** gewesen wie der „Berufsdichter" Walther von der Vogelweide, sondern ein „Dilettant" im besten Sinne, der zum Vergnügen schrieb und ein einflussreicher Ministeriale war.[476] Der **öffentliche Raum** war Ulrich durch seine Reisen vertraut, und es verwundert nicht, dass Fahrende im Frauendienst begegnen. Gegen Ende der **Venusfahrt** weiß Ulrichs Kämmerer nicht, wohin mit den Kleidern der entschwundenen Königin und gibt sie den Fahrenden: *er gab ez gar der varnden diet.*[477]

Ulrichs Beschreibung vom **Tross**, mit dem er von Norditalien aufbricht, ist detailreich und umfasst Marschall, Koch, Knappen, Gesinde und **Spielmänner** (2.3.1). Unter einer „Reisenote" von Posaunen, Flöten und Trommel brach der Zug von gut 20 Personen auf und führte **Wagen** und **Pferde** mit sich, bevor am Ende des Zuges Frau Venus geritten kam.[478]

---

[475] Str. 721, *fuort man die strâze gegen mir her.* 774, *fur Malanstorf die strâz ich reit.* 778, 800, 802 und 1601. Gertrud BLASCHITZ, Unterwegs in der mhd. Epik, In: Die Welt der europäischen Straßen, S. 212.
[476] Franz Viktor SPECHTLER, Ich – Ulrich von Liechtenstein, In: DERS. S. 15. Ulrich konnte auf das Ich-Bewußtsein Walthers aufbauen und nutzte fast „alle um 1250 vorhandenen Möglichkeiten der dt. Literatur."
[477] Str. 974f. *daz ir ez hie den varnden gebet* bzw. *er gab ez gar der varnden diet.*
[478] Str. 482ff. In Wien klingt *Flötenspiel ganz wunderbar.* Str. 225, Beim Turnier in Friesach gibt es *grôz*

Im Nibelungenlied reist Kriemhild mit Küchenmeister, Spielmann und Tross ins Hunnenland. Zuvor schickt sie Boten aus, um die **Reise der Nibelungen** anzukündigen (siehe 4.2.1). Wie Kriemhild, soll auch der *frouwe* im Frauendienst aus dem Sattel geholfen werden: *die vrowen hiez man dô abe heben. / ich bat mir daz hebîsen geben.*[479] Wie den Nibelungen ermatten Ulrich die Pferde mitunter von den **Strapazen**. Das Turnier in Friesach dauerte bis die Pferde ermüdeten und die Ritter *manic schoenez pat* nehmen.[480] In Wr. Neustadt legt Ulrich Pause ein und nimmt ein *wazzerbat*: (…) *mîn lîp mit freuden batte sich* (siehe Karte 6).[481]

Zum **Itinerar** konstatiert Krenn: „Ulrich achtete auf eine **genaue Streckenführung**" bei der Aufzählung der Reiseorte und versuchte „die Nennung der Adeligen im geographisch-räumlichen Sinn erfolgen zu lassen", um den Anschein zu wecken, dass „er die Fahrt unternommen haben könnte."[482] Dopsch hat auf die niederösterreichischen Wurzeln von Ulrichs Vorfahren hingewiesen, die aus dem unteren **Traisental** stammen, weshalb es nicht verwundere, dass von den genannten Adelsfamilien jene aus Nö. in der Überzahl agierten.[483]

Die Adeligen sprachen teils „windisch", wie eine Szene der Venusfahrt verrät. Als Ulrich den *fürst zu Kerndenland* trifft grüßt ihn der **Kärntner Herzog** Bernhard mit den Worten: *bue waz primi, gralva Venus.*[484] Für Birkhan weisen die Seifried Helbling Satiren (siehe 4.2.4), auf „die Enge des damaligen **Österreichbegriffs**" hin. Die verfremdeten Österreicher grüßten und fluchten auf Tschechisch, trugen lange Haare wie die Ungarn und riefen ihre Pferde wie die Meißner. „Österreich" endete damals am *Semernic*, wie der Pass bei Ulrich von Liechtenstein „auf gut Alpenslawisch hieß" - das **Fremde** und Andere stellt undifferenziert Böhmen und Steirer, Meißner und Kärntner, Ungarn und Salzburger auf eine Stufe.[485]

Die **Mehrsprachigkeit** des Herrenstandes und vieler Fahrender erklärt sich durch das stete Reisen zu Festen und Turnieren, wo man **fremde Dialekte** und Sprachen aufschnappte. Letztlich versetzte sich Ulrich in seinen Fahrten in die Leitfiguren des Rittertums: die Minnegöttin Venus und König Artus, in deren Outfit er Turnierfahrten unternahm.[486]

---

gedranc / in den gazen; *von pusûnen wart michel schal, / holer floiten, horncsdôz, / sum erslahen was dâ grôz.*

[479] Str. 132. Das *hebîsen* ist ein Bügel, in den man die Frauen treten lässt, um ihnen vom Pferd zu helfen.

[480] Str. 645 *diu orsse dâ wurden scheumevar*. 309 *die ritter padeten bî der naht. / vor mûede manger het unmaht.*

[481] Str. 727 *Dâ mit sô zogt ich in die stat. / mînen kameraer ich bat, / daz er mir hiez ein wazzerbat / bereiten ûzerhalp der stat.* 728, *Mîn lîp mit freuden batte sich. / die bader, die dâ badeten mich (...).*

[482] Gerald KRENN, Historische Figuren, In: Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 120.

[483] Heinz DOPSCH, Ulrich von Liechtenstein und die Herkunft seiner Familie, In: Festschrift Friedrich HAUSMANN, Herwig EBNER (Hrsg.), S. 93ff.

[484] Str. 592. Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich S. 339. „Gott grüß Euch, königliche Venus."

[485] Helmut BIRKHAN, Die literarische Situation, In: Ich – Ulrich von Liechtenstein, S. 158.

[486] Ebd., S. 172f.

4.2.3 *dô reit der herzoc Liupolt* - Weltchronik und Fürstenbuch, Jans Enikel

„Der Kaufmann Jans Enikel war nach eigenen Worten ein „rechter Wiener". Als solcher hat er in den siebziger Jahren des 13. Jahrhunderts eine Weltchronik, aus bürgerlichem Blickwinkel und für ein städtisches Publikum, und sein „Fürstenbuch" gedichtet."[487]

In den Prologen seiner Werke stellt sich Enikel selbst vor. In der **Weltchronik** erklärt er:

„Der ditz getiht gemachet hât, / der sitzt ze Wienn in der stat
mit hûs und ist Johans genant. / (...) der Jansen enikel sô hiez er."[488]

Die Einleitung im **Fürstenbuch** lautet ähnlich und betont seine Wiener Identität:

„ich bin Jans genant, / (...) hern Jansen eninchel heize ich;
des mac ich wol vermezzen mich, / daz ich ein rehter Wienner bin."[489]

Die Familie des „ersten **echten Wieners**" gehörte den rechtmäßigen Patriziern der Stadt an und dürfte nach Wien zugewandert sein. Enikel wuchs in bürgerlichen Verhältnissen auf und besaß ein Haus in der **Wipplingerstraße**, was eine wesentliche Voraussetzung für den Besitz des Bürgerrechts war.[490] Otto Brunner hat sich eingehend mit dem Wr. Bürgertum in Enikels Fürstenbuch beschäftigt, das markante städtische Perspektiven beinhaltet.[491]
Enikels Biografie bleibt bruchstückhaft: er wurde um 1230/1240 in Wien geboren und schrieb im letzten Viertel des 13. Jh. eine **Weltchronik** (W) sowie das unvollendet gebliebene **Fürstenbuch** (F).[492] Der historische Wert dieser Werke wird kontrovers beurteilt. Strauch stuft ihren Wert als „äußerst gering" ein und wirft Enikel vor, auf Unterhaltung aus gewesen zu sein.[493] Liebertz-Grün sieht vor allem das Wr. Bürgertum als Publikum, schließlich kannte Enikel dessen Mentalität. Während Enikel die mächtigen Landesherren zu Randfiguren des Fürstenbuchs macht, lässt er die **Wiener Oberschicht** gut wegkommen.[494] Weltin lässt kein gutes Haar an „den historisch nur beschränkt verwertbaren Fabeleien Jans Enikels", während er den „Seifried Helbling"-Quellen Aufmerksamkeit schenkt (siehe 4.2.4).[495]

[487] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 68.
[488] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 83ff.
[489] Ebd. F 19ff.
[490] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 71.
[491] Otto BRUNNER, Das Wiener Bürgertum in Jans Enikels Fürstenbuch, In: MIÖG 58 (1950), S. 550-574.
[492] https://de.wikipedia.org/wiki/Jans_der_Enikel. (Stand 05.05.2017).
[493] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, LXXVIIf.
[494] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 71.
[495] Max WELTIN, „Seifried Helbling", In: Das Land und sein Recht, S. 254ff.

Die **Weltchronik** umfasst 28.958 vierhebige Reimverspaare und ist mit Bildern versehen, die auf einer Webseite der Universität Heidelberg (*Codices Palatini germanici*) einzusehen sind.[496] Der Text hat sich in **39 Handschriften** erhalten und konnte gerade ob seiner vereinfachten Darstellungen eine Breitenwirkung bis nach Mitteldeutschland entfalten.

De Boor schreibt über Enikels Werk: „Wie schon die ‚Weltchronik' des Rudolf von Ems ist Enikels ‚Weltchronik' mit **anderen Chroniken** in Berührung und Austausch getreten;" sie sei teils aus ihnen ergänzt und interpoliert, teils mit ihnen zur Masse der Weltchroniken des 14.-16. Jh. vermengt worden.[497] Zuletzt hat sich Graeme Dunphy eingehend mit Enikels Texten beschäftigt. Er sieht „Enikel als **Kompilator** von Motiven unterschiedlichsten Ursprungs" an, der seine Historiografie auf eine bürgerliche Sichtweise zurecht schneidet, die mit originellen Variationen aufwartet, wobei Dunphy Enikel in ein positiveres Licht rückt.[498]

So schildert Enikel die **Entdeckung des Weines** durch Noah und dessen Schafbock süffisant: Als die beiden durchs Land ziehen, findet der Bock Weintrauben frisst diese und ist beduselt: *daz was zwâr der êrst boc, / der den wîn vant bî dem stoc.* Noah stellt Most her und spürt die Wirkung des Alkohols, denn *im begund diu zung hinken / (...) / diu müed vast mit im ranc.*[499]

Solche Geschichten sind typisch für **Enikels Werk**, in dem Aspekte der **Mobilität** eine untergeordnete Rolle zu spielen scheinen. Dennoch enthalten seine Weltchronik und sein Fürstenbuch relevante Passagen für diese Arbeit. Es sind Geschichten wie die Erfindung des Rades oder des Wagens, die Stutenbissigkeit des Fuldaer Abtpferdes, Enikels Blick auf die Wiener oder das Sterben **unterwegs**, wodurch seine Texte für diese Arbeit wertvoll werden.

In der Weltchronik spielen Wege eine untergeordnete Rolle und stehen nie in Bezug zu real existierenden **Verkehrswegen**. Schon Abraham habe Gott um Schutz angerufen: *daz er iuch hab in sîner pfleg / hiut und alle weg.*[500] Heute und immer (auf allen Wegen) galt es, an Gott zu glauben und den rechten Weg zu ziehen. Dieses metaphorische **Wegbild** lässt auch den *heilig geist* zum Beschützer und Führer *all weg* / *über strâz und über steg* werden.[501]

Von **Wagen** und **Straßen** spricht Enikel erstmals im Kapitel über Josef. Zuerst *kom zuo in ein wagen wit, / der truoc koufliut rieh*, danach habe der König Boten ausgesandt, die *riten nâhen unde wît / ûf velden und ûf strâzen* und eine Hochzeit ankündigen.[502] Die **Kaufleute** seien

---

[496]Jans ENIKELS Weltchronik wird als Cod. Pal. germ. 336 im Projekt „Digitalisierung der 848 deutschsprachigen Palatina-Handschriften" geführt. Vgl. http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336 (05.05.2017).
[497] Helmut de BOOR, Die deutsche Literatur im späten Mittelalter, S. 170.
[498] Graeme DUNPHY, *Daz was ein michel wunder.* Vgl. http://www.dunphy.de/ac/je/wunder.htm. (05.05.2017). Neben der MGH-Ausgabe von STRAUCH habe ich DUNPHYS online Version der Weltchronik verwendet.
[499] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 2811ff. Raymond Graeme DUNPHY, Rewriting of History, http://www.dunphy.de/ac/je/wineskin.htm. (05.05.2017).
[500] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chr. 3, W 2595f.
[501] Ebd. W 5942ff. da *fuor der tiufel sinen wec* / *als ein ungenaeraer, stinkender flec*. W 17570f.
[502] Ebd. W 5034f., 5065ff. und 5497ff. *Dar nâch der künic sant / wîten ûz in diu lant / nâch herren und nâch*

reich und ihre **Wagen** groß gewesen, und die **Boten** reiten auf Straßen oder abseits, um ihre Nachricht zu verkünden. Als die Kaufleute heimreisen werden ihre Wagen mit Korn beladen: Enikel lässt *ûf di wegen legen / ir seck mit dem korn.*[503] Moses richtet dem Pharao aus:

„mîn volc sol er lâzen / ûf steg und ûf strâzen / varn swâ ez welle.“[504]

Die berühmte Szene am **Roten Meer** schildert der Wiener Autor so:

„wan got hêt mit den juden pfliht. / der wec gie schôn durch daz mer.
dâ zogten si durch mit ir her, / unz si kômen an daz lant.
die heiden kêrten ouch zehant / nâch der strâzen dâ hin;“[505]

Ein *wagenwec* habe sich für die Israeliten aufgetan, eine **Furt** durchs Rote Meer, durch die sie ziehen konnten. Anders als der Seifried Helbing-Autor (siehe 4.2.4) steht Enikel den **Juden** neutral gegenüber und verleumdet sie nicht. De Boor meint, dass Enikel Zugang „zur apokryphen Legendenerzählung der Juden" hatte und mit der **Gemeinde in Wien** in Konakt stand.[506] Generell sieht er Enikel mehr als Erzähler denn als Historiker, denn „die deutschen Kaiser bedeuten ihm nichts." Außerdem bemängelt De Boor **Enikels Erzählstil**, bei dem ihm Vers und Reim zum Zwang werden, denen sich der Autor recht und schlecht fügt.[507]

„Dô kêrt er einen wilden wec / ab der strâz an einen stec,
der was eng und niht wît / dô huop sich an der zît / ein wintgestœz daz was grôz.“[508]

Da *wec, weg(en)* ein vielfältiges Reimwort ist, setzt es Enikel meist am Versende ein.[509] Er bedient sich unterschiedlicher **Weg-Termini** und weiß sie zu unterscheiden, trotzdem bleibt er im Einsatz der Wörter „Weg", „Straße" und „Steg" formelhaft. In der stilistisch holprigen Passage gewinnen zumindest Enikels „**Reisebilder**" Konturen. Literarisch betritt er einen **wilden Weg** abseits der (großen) Straße und beschreibt einen engen Steg, auf dem der Wind braust. Dem Reiter fliegen die langen Haare ums Haupt; sie verfangen sich in einem Ast und *ez zuct in ûz dem satel schier.*[510] In diesen **Zeilen** liegt vieles, was Enikels Erzählstil ausmacht: er reimt holprig und imaginiert, er erzählt bildhaft und reißt gelegentlich mit.

---

knehten, / die sich solden gerehten / zuo der grôzen hôchzît. / si riten nâhen unde wît / ûf velden und ûf strâzen.
[503] W 5866f. Diese Stelle erinnert an die Millstätter Genesis: *er fuor ez (chorn) ouf sînem wagene.* MGen 85,35.
[504] W 7825ff.
[505] W 8390ff. und 8415ff. *Da mit ilten di Juden dan / ûz dem mer an den plan. / (...) / unz daz si kôrnen an den stec / ûf den witen wagenwec, / der da gie durch daz mer, / Pharao mit sinem her.*
[506] Helmut de BOOR, Die deutsche Literatur im späten Mittelalter, S. 169.
[507] Ebd. S. 170.
[508] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 11589ff.
[509] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 74ff.
[510] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 11595ff. *sîn hâr was (...) lanc / nâch heiden sit. ein ast begreif in dâ mit, / wan sich daz hâr dar umb swanc.*



Abb. 85 - Das gläserne Rad der Römer in Enikels Weltchronik.

Im Trojanischen Krieg ist von einer *stillen strâze* die Rede, die einen Kontrapunkt zum **Kriegslärm** bildet. Bei der Zerstörung von Babylon zieht „das Böse" auf **allen Wegen** heran: *die tiufel fuoren iren wec / über strâz und über stec* (W 18403f.). Die Römer stellen bei Enikel ein **gläsernes Rad** her und führen heidnische Götzendienste aus. Mit dem Rad hätten sie nicht nur Sonnenstrahlen eingefangen, sondern es rituell durch die Straßen und um die Stadt gerollt: *si triben ez ûz umb die stat, / allez schôn daz selb rat* (Abb. 85).[511] Enikel nimmt hier wohl Bezug zu „**Radgöttern**" der Kelten und Römer und lässt an anderer Stelle Alexander mit einem Baumorakel sprechen, wobei heidnische Baumkulte mitschwingen.

> *„diu stimm ûz dem boum seit: / 'kêr wider, Alexander, / dîn rîten daz wirt dir swær.*
> *dû kümst niht wider in dîn lant, / (...) / dû lîst ûf dem weg tôt."*[512]

Baumkulte und Orakel gab es bei vielen Völkern, u.a. bei Kelten, Slawen, Germanen und Römern. In Nö. haben sich einige Bildbäume erhalten, die auf alte Kulte verweisen; auch **Mai-** und **Weihnachtsbäume** stehen letztlich mit Baumkulten in Verbindung.[513]

Im Abschnitt über die Päpste sendet ein Bischof einen **Schreiber** nach Rom: *als er ûf dem weg reit / wol fünf tagweid,* erhält der Schreiber eine Botennachricht.[514] Die Nennung *fünf tagweid* weist auf das Zählen der Entfernung in **Tagereisen** hin. Die Tagereise, Tageweide entspricht der an einem Tag zurückgelegten Wegstrecke, bezog sich ursprünglich auf die Wanderung mit Viehherden und meinte „so weit Vieh an einem Tag weiden kann".[515]

Geradezu „fabelhaft" schildert Enikel die **Erfindung des Wagens** (*ein künic vant den êrsten wagen*). Frictonius (Erichthonius) habe den ersten aller Wagen gezimmert. Er sei es gewesen, *der den êrsten wagen gên liez / und in brâht ûf vier schîben / und liez in für sich trîben* (siehe

[511] Ebd. W 20255ff. *von glas ... daz rat bereitet wart. / ... / si triben ez ûf den strâzen hin.*
[512] Ebd. W 19630ff. Der Alexanderzug wurde im Mittelalter stark rezipiert.
[513] TACITUS berichtet von den Heiligen Heinen und Lichtungen der Germanen, wo man Schimmel vor heilige Wagen spanne und Vorzeichen und Losorakel deute. TACITUS, Germania, Kap. 9, S. 15ff. RGA I, S. 181ff.
[514] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chr. III, W 22511ff.
[515] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 224. Im FD 132 heißt es: *Diu tageweid ein ende nam.* Eine „Tagesweite" mag zu Fuss rund 30 km, auf einem Pferd rund 60 km ausgemacht haben.

unten).[516] Scheiben (*schîben*) waren ein Synonym für **Räder** und begegnen auch in Enikels Rom-Geschichte, wenn der Chronist Domitian samt Pferd von einer Tiberbrücke stürzt und Nero in einem **Kobelwagen** hockt, den ein Hirsch über eine Holzbrücke zieht:

„dô hiez der künic Nerô / bereiten einen wagen dô, / der was aller silberîn.
die schîben wâren guldîn / und daz geriht gemeine. / mit edelm gesteine / (...) /
ein kobel lanc unde weît / muost ob dem wagen sîn / von einem guoten baldekîn.“[517]

„Der wagen dâ bereitet wart. / man fuort in schôn ûf die vart, / ûf die bruck, daz was reht.
dâ gie manic edel kneht / allez neben dem wagen hin. / zwâr daz was des küniges sin.
der hirz den wagen zôch zwâr / mitten ûf die bruck gar. / er hêt umb den hals sîn
einen komat von baldekîn. / der wagenkneht hêt rîchiu kleit.“[518]

Von den insgesamt rund 20 **Wagen-Nennungen** der Weltchronik kommt fast die Hälfte in dieser Episode vor, bei der Enikel von *schîben, kobel, leiterboum, komat* und *wagenkneht* spricht. Trotz seiner Fabeleien streut der Chronist hier spezifische Wagenbegriffe ein. Einen Kobelwagen kennt der Seifried Helbling-Autor (4.2.4) ebenso wie der steirische Reimchronist (siehe 4.2.5).[519] Der *leiterboum* lässt an **Leiterwagen** und Trittbretter in Leiterform denken, und das **Kummet-Geschirr** führte zu einer deutlich höheren Zugleistung (siehe 3.1.2). Die Illustrationen im Cod. Pal. germ. 336 sind auf das Mittelalter zugeschnitten und zeigen eine höfisch-ritterliche Welt.[520] Der Kampf zwischen Hector und Achill gerät zum Lanzenstechen, und Odysseus schifft ritterlich gekleidet im „**Nussschalen-Boot**“ durch Enikels Geschichte. Für den **Illustrator** hat man Bildnotizen über den einzelnen Darstellungen niedergeschrieben, die dieser nach vollbrachter Arbeit durchgestrichen hat.[521]
Abb. 86 zeigt Domitian samt Pferd von einer hölzernen Brücke stürzen; Sattel, Saumzeug, Sporen und Krone sind dabei erkennbar. Der **Prunkwagen** Neros wird im Text als silbern mit goldenen Rädern beschrieben: Geblieben ist ein hölzerner Kobelwagen, den ein Hirsch mit **Kummet-Geschirr** zieht. Der Wagenknecht führt das Tier, unter ihm steht ein Spielmann und Enikels Brücken erinnern prinzipiell an **mittelalterliche Holzbrücken** (3.1.1).

---

[516] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 13490ff.
[517] Ebd. W 23233ff.
[518] Ebd. W 23269ff. *Do si komen ûf di bruck gevarn* nimmt die skurille Szene ihren Lauf und Neros Kröte springt zu ihren *hûsgenôz / in einer lachen grôz. / dô hupft si ûf den leiterboum.*
[519] Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), SH Gedicht I, V. 630ff. *suocht mir decken zeinem kobel / daz man darüber einen hobel / mit grüenen hiuten ziehe.* DERS. (Hrsg.), Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/2, V. 73291ff. *ûf die wegen muost man machen / solhiu kobellachen / von sîden und von golde.*
[520] Helmut de BOOR, Die deutsche Literatur im späten Mittelalter, S. 170.
[521] Cod. Pal. germ. 336, fol. 219r und 225r. Vgl. Heidelberger Bilddatenbank, http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0463 bzw. http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0451 (05.05.2017).



Abb. 86 - Domitian stürzt von einer Brücke und Nero fährt im Kobelwagen aus, um 1420.

Als Nero den **Marschall** (!) später zur Landesverteidigung ausschickt, heißt es: *die brucken warf er ze tal / in daz wazzer über al,* damit die Feinde nicht über das Wasser ins Land eindringen können.[522] Hier bringt Enikel die Kriegsstrategie des **Abbrechens von Brücken** ins Spiel, von der auch Ottokar aus der Gaal in seiner Reimchronik berichtet. [523] Auf *manic bruck* lässt Enikel den „**irischen Wanderhändler**" *Takpreht* ziehen, der in seiner *kretzen ûf dem ruck* Hühner und Eier mitführt.[524] Die Mehrzahl der Reisenden war im Mittelalter **zu Fuß** unterwegs. Das Reiten, insbesondere auf edlen Pferden, war meist „höher gestellten" Personen vorbehalten, die auf das Fußvolk „herab schauten". Als Ehrerbietung galt es, den Reiter am **Zaumzeug** seines Pferdes zu führen. Diesen **Stratordienst** schildert Enikel wie folgt: Einmal reitet die Königin in die Stadt, gefolgt von Hofdamen und Rittern - *dô zoumten zwên ritter / di küniginne âne swær,* das andere Mal lässt eine Dame eine andere *füeren in den markt / wît ûf einem pfert,* und zwar *bî dem zoum* bis zu ihrem Haus.[525]

Das **Zügel führen** war gemeinsam mit dem **Steigbügel halten** Teil des Stratordienstes (*officium stratoris*), wie es die Päpste von den Kaisern verlangten (siehe 2.2.2). In der mhd. Literatur begegnet das Motiv des Stratordienstes z.B. im König Rother, der seinem Untergebenen *Berhter* diese Ehrerbietung zuteil werden lässt (V. 5098ff.).[526]

Über Kaiser Constantin berichtet Enikel, dass er *mermel ûz graben* und im Land kleine Kinder einsammle, dass *drîzic wegen si kûm getruoc.*[527] Außerdem schildert eine Episode Papst Leo, der auf einem **Esel** durch die **Straßen Roms** getrieben wird. Die Römer hätten das Anlitz des Papstes *dem esel gegen dem zagel* (Schweif) gedreht und *sîn ruck muost bekêrt sîn*

[522] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 23350ff.
[523] MGH Dt. Chron. 5/1, V. 11043ff. *die brucke, diu darüber gie,/ die Ungern zebrâchen die, / dô sie hin über kômen.* Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 109f.
[524] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 24950ff. *dô si dâ riten in kurzer wîl / völliclîch ein mîl, / dô widerfuor in âne swær / ein armer eirær. / er truoc ein kretzen ûf dem ruck, / die er hêt manic bruck / getragen unde manigez mos. / er het ze vergelten niht ein ros. / er truoc kæs und hüener vil.*
[525] Ebd. W 20812ff. und 20882ff.
[526] Sebastian KREIKER, Marschall, In: Lex. MA 6, Sp. 324 f.
[527] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 25304 und 25320.

/ gegen des esels houbt (W 25738ff.). Das **Eselreiten** galt als Schandstrafe im Mittelalter; die bekannteste Bestrafung durch „**Schandreiten**" ereilte Gegenpapst Johannes XVI..[528] Symbolisch wird in dieser Szene Karl der Große gedemütigt, der bei Enikel zum Bruder des Papstes mutiert. Auf einem **starken Pferd** lässt der Chronist Karl quer durch Europa reiten:

„diu tagweid wirt dir lanc: / doch hât daz pfert solhen ganc,
daz ez dich snell unde drât / treit ze Rab in die stat:"[529]

Hier wird der Topos eines starken, schnellen Pferdes bedient, das die „**Tagweid**" erträglich mache. Karl sei in einer *wunderlîch gschiht* (...) *von der Bulgarî* über *Rab* und *Pazzou* nach *Âche* geritten, wo ihn Enikel *in den gazzen* mit Flöten, Gesang und Tanz empfängt. Karl nimmt Aufenthalt in **Aachen** und bittet danach, *daz man im brœht sîn ros,* um weiter zu ziehen, wobei Reminiszenzen des **Reisekönigtums** in Enikels Dichtung durchschimmern. Als Karl von der Demütigung Leos hört, ruft er zur Heerfahrt gegen Rom auf.[530]

„er hiez rüefen hervart / unde fuor ze Rôm dâ mit
die hervart nâch dem alten sit. / die wartliut er für sant."[531]

Wartleute sind Wächter oder Späher für Aufklärungsdienste (siehe 4.2). Leben kommt in die Weltchronik, wenn sich **Boten** tummeln und Briefe abgehen: *der brief dô geschriben wart. / der bot huop sich ûf die vart.*[532] Boten werden in der Weltchronik gut 80 mal, Briefe fast 100mal genannt. Dabei ist mehrfach vom **Botenbrot** die Rede, etwa wenn ein Bote an den griechischen Hof reist und dort fordert: *mir sol niht versagt sîn / iuwer werdez botenbrôt.* Doch die Hausherrin sieht die Sache etwas anders und *daz übel wîp* spricht:

„ich wil dir helfen ûz der nôt / und wil dir geben daz botenbrôt,
so dû kümst von dem sun mîn; / dîn armuot sol verswunden sîn.'
si macht in trunken, daz ist wâr, / und hiez im sanft betten dar.
den rehten brief si im stal. / daz selb si vor den liuten hal.
einen andern brief si im leit / in sîn briefvaz weît."[533]

Der Bote erklärt, er sei gerade Vater geworden und verlangt Botenbrot, die Königin macht ihn trunken und tauscht den richtigen Brief in seiner **Brieftasche** (*briefvaz*) aus. Das Botenbrot

[528] Harald ZIMMERMANN, Johannes XVI., In: Lex. MA 5, Sp. 542f.
[529] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 25869ff.
[530] Ebd. W 25950ff. und 26164ff.
[531] Ebd. W 26223ff.
[532] Ebd. W 26775f. und W 26988f. *zehant der keiser einen boten drât / sant ze Venedig in die stat.*
[533] Ebd. W 26997ff. *mîn frou ist genesen von ir nôt / und hât ein schœn degenkint.*

wird in der mhd. Literatur als Geschenk für gute Nachricht gegeben.[534] **Briefe** werden geschrieben, versiegelt, gesandt und gelesen - *do er den brief gelas* - und können bei Enikel *mit dem bluot* verfasst, von *gold erhaben* oder mit *schoene buochstaben* verziert sein.[535]
Im **Völker-** und **Sprachenspiegel** stellt Enikel die Landsleute seiner Zeit vor. Er beginnt bei Juden, Romanen und der *diutsch zung*. Die **Deutschen** *sitzent umb den Rîn, / enmitten in der Swâben lant.* Zu ihnen gehörten Franken, Sachsen und Thüringer, Tiroler - *ze Tyrol in dem lande / dâ lebt man ân schande* - Görzer, Bayern und Kärntner - *die Kerndner auch diutsch kunnen. / der êrn muoz man in gunnen* - sowie die **Steirer**:

„die Stîrer (...) habent vil kropfater liut. / si rîtent sam die briut
und sitzent ûf den alben / in dem land allenthalben.“[536]

Während Enikel die **Tiroler** ohne Schande leben lässt, legt er den **Kärntnern** ihren Dialekt in den Mund und macht sich über den Kropf der Steirer lustig. Der *rechte Wiener* beschreibt Eigenheiten, die dem Seifried Helbling-Autor als *rehten Osterman* vertraut waren (siehe 4.2.4). Dopsch betont, dass jemand, der über Andere lästert weil sie anders sind Vorstellungen über die eigene **Identität** hat. Enikel sieht sich als **Wr. Bürger**, der Helbling-Autor als nö. Landadeliger - beide ziehen über Fremde wie z.B. Steierer her. Ulrich von Liechtenstein ist *Stiraer* und lästert über die *Kernaer*; sein Landsmann Ottokar kennt auch *Salzpurgaere*.[537]

„Diu vierd zung ist mir bekant / in der werden Riuzen lant.
dâ habent die pfaffen sunder art: / sô si zuo der messvart
süllen gên und got dienen, / so begênt si ez anders dann ze Wienen.“[538]

Die Orthodoxen feierten die Messe anders als in Wien, die Griechen hätten keine Glocken. Es folgen **Stereotypen**: *ez trinkt ein Bêheim mêr bier / zwâr dann Diutscher vier*, wobei Enikel zugesteht, dass die **Böhmen** *die besten wirt* seien.[539] Bei den Polen fällt Enikel das abgeschorene Haar auf, bei den **Schotten** gebe es viele *münich* und die Franzosen seien gute Ritter und verachteten die Deutschen. Während sich Enikel nicht über Juden lustig macht bekommen die „**Mohren**“ eine Breitseite ab: sie *gênt als die tôren / und sint swarz an der hiut*

[534] Ebd. W 27861ff. Sie *santen einen man / für den keiser Fridrîch. / der wart des dô sicherlîch / vrô und gap im sîn botenbrôt.* Botenbrot begegnet u.a. im Nibelungenlied, im Helmbrecht und in der Österr. Reimchronik.
[535] Ebd. W 936ff., 22410f. und 26314f.
[536] Ebd. W 27531ff. Vgl. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), SH Gedicht I, V. 41f. *wir dünken uns als raeze / sam die Stîraere.* Gedicht III, V. 229. *was wiltû wie Stîraere leben?* Gedicht XIV, V. 42ff. *taepischiu maere / kunn wir sagen dâ nâch / ûz der Kerndenaere sprâch.*
[537] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 25. Vgl. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, S. XIff. sowie Ebd. Gedicht I,V. 481ff.
[538] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W. 27560ff.
[539] Ebd. W 27585ff.

- */ vil swarz sint ouch die briut* (W 27620ff.). Echauffieren kann sich Enikel über die **Ungarn**:

„swer kûm driu ros geleisten kan / und einen engen roc zwâr,
hât er dar zuo langez hâr, / sô ist er gar ein grâf genant / über al in Unger lant.“[540]

Wer kaum **drei Pferde** unterhalten könne und **lange Haare** trage, werde in Ungarn sogar als Graf geadelt. Ungarn galt als Erzfeind des Landes, weshalb viele Ressentiments gegen Ungarn, aber auch gegen Bayern und Böhmen in österr.Quellen mitschwingen.
In drei Erzählungen widmet sich Enikel Kaiser **Friedrich II**. Eingangs schildert er die Ereignisse, die zum Sturz Ottos IV. und zum Aufstieg Friedrichs II. führten.[541] Dabei überzeichnet er ihn, wie er es im Fürstenbuch mit Herzog **Leopold VI.** tut. Nach einem Streitgespräch über Geld verlässt der Babenberger empört den Hof Ottos IV. und schickt einen Vertrauten nach Italien, um den jungen Staufersprоss ins Land holen zu lassen - *daz er nâch dem kind sant / daz dâ hiez Fridrîch*.[542] Daraufhin zieht sein Dienstmann Anselm los:

„ein krehsen gewan der selb man / unde sazt daz kint dar in.
ûf sînem rucken truoc erz hin / zwâr in diu diutschen lant. (...)
dô reit der herzoc Liupolt / zuo im und gap im rîchen solt.“[543]

In einer **Kraxen** sei der junge Friedrich II. ins Land gebracht worden. Leopold VI. habe Friedrich II. vierhundert Mark und Heer dargebracht, bevor sie *gegen Pülln kêrten*.[544] Inzwischen macht sich Otto IV. für die Entscheidung bereit und schickt **Kundschafter** aus:

„der keiser Ott hêt ân swær / einen frumen herschouwær, / der kund vil wol ahten,
sô er ez wold betrahten, / ein her wie grôz ez wær. / den selben herschouwær
sant keiser Ott dan / ûf einen berc wol getân, / dâ er aht der Diutschen her.“[545]

Die **Kräfteverhältnisse** scheinen klar für Otto IV. zu sprechen. Es folgt eine Schlüsselszene, die zur Umkehrung der Kräfteverhältnisse führen sollte. In ihr bedient sich Enikel der **Stutenbissigkeit** und lässt das Pferd des Fuldaer Abtes das Ross des Kaisers beißen:

„Eines tages keiser Ott reit / mit den fürsten, als man seit,
kurzwîlen an daz velt, / dâ er geslagen hêt sîn gezelt.
der abt von Vult neben im reit / ein pfert, daz was gar gemeit

[540] Ebd. W 27649ff. Vgl. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, Gedicht I + II. (Kapitel 4.2.4).
[541] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 96.
[542] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 27705ff.
[543] Ebd. W 27758ff.
[544] Ebd. W 27770ff.
[545] Ebd. W 27790ff. *Dô sant keiser Ott ân swaer aber sînen herschouwaer, daz er besaech ir beider her (...).*

und was ouch übel zwâr: / daz beiz daz keisers pfert gar
durch die manen, daz ez kar. / des nam dô der keiser war.
zehant der keiser Ott sprach: / 'her pfaff, ir mügt wol ungemach
haben und rîtt ir niht anderswâ! / ez kumt mir niht ze mâz dâ,
daz iuwer gurr daz pfert mîn / sol bîzen."[546]

Der **Abt** ist erzürnt und läuft mit etlichen Anderen ins Lager **Friedrichs II.** über, der die Schlacht gewinnt. Während **Otto IV.** flüchtet, wird Friedrich II. gekrönt: *gên dem palast er dô reit / dâ diu wal solt geschehen.*[547] Einmal mehr vermengt Enikel einiges, bevor er vom Konflikt des Staufers mit dem **Papst** berichtet: *daz er den bâbst ûz Rôm treip, / bischof und kardinâl: / die fluhen all über al.* Enikel sah seine Weltchronik als *vil wârez mære* an und schließt sein Werk mit den Worten: *des mæres bin ich worden frî.*[548]

Letztlich reichen **Enikels Ausführungen** von historisch unpräzise bis hin zu reiner **Fiktion**; Humor und mentalitätsgeschichtliche Einblicke kann man ihnen nicht absprechen. De Boor meint, dass Enikel die Geschichte zu einem **Bilderbuch** verkomme, indem er um ein **Faktengerüst** herum alle Anekdoten und Legenden rankte, die er in sich aufgesogen hatte. Auffällig ist, dass Enikel zwischen Karl dem Großen, der ihm beinahe zur **Legende** verkomme und Friedrich II. nur „knappste Annalistik in Prosa" einflechtet. Selbst die Geschichte der Stauferzeit scheint ihm in den Wirren des Interregnums zu verschwimmen.[549]
Von den 39 großteils bebilderten Handschriften der Weltchronik haben sich meist Misch-Texte mit Auszügen aus der **Christherrenchronik** und anderen **Weltchroniken** (Rudolf von Ems, Heinrich von München etc.) erhalten, wobei Enikels Chronik im bayerisch-österr. Raum recht verbreitet war und bis Mitteldeutschland hinein Leser gefunden habe.[550]
Neben dieser Weltchronik hat Enikel ein **Fürstenbuch** geschrieben, das zur Gattung der Landeschroniken gehört und in 4258 vierhebigen Reimpaarversen die Zeit bis zum Jahr 1246 schildert.[551] Das Fürstenbuch *well von Ôsterrîche sagen / und von dem werden Stîrlant*, beleuchtet dabei aber eher das Wiener Bürgertum.[552] In einer frühen Szene lässt Enikel einen **Spielmann** am Tisch von *marcgrâf Liupolts* am Wiener Hof erscheinen:

---

[546] Ebd. W 27810ff. Das mhd. Wort *gurre* bezeichnet älter Stuten, die als Leittier bei Rangkämpfen ihre Konkurrentinnen beißen. Umgangssprachlich leitet sich die „Bissgurn" davon ab. Bei Walther von der Vogelweide kommt es zum Streit mit Herrn Atze, weil Walthers Pferd Atze gebissen habe (siehe 2.3.1 bzw. 4.2.1).
[547] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 27956ff.
[548] Ebd. W 28695ff.
[549] Helmut de BOOR, Die deutsche Literatur im späten Mittelalter, S. 169.
[550] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, S. XXIIff. Siehe auch: Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 75.
[551] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 79.
[552] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, F 2f.

„dô kom für in ein spilman / und sach den fürsten allez an
wan er hêt vil manige tugent. / der spilman pruofte schôn sîn jugent,
wan der was ân mâzen vil. / dô pruoft er mit dem seitenspil.“[553]

Leopold scheinen die Vorführungen gefallen zu haben, denn er macht dem **Spielmann**

„ein ros undertân, / daz was wol drîzic marc wert.
dar nâch gap er im ein swert / und kleider harte rîche.“[554]

Geschenke für Spielmänner und Fahrende tauchen immer wieder in Quellen auf. Einer der berühmtesten Empfänger ist **Walther von der Vogelweide**, der von Bischof Wolfger von Passau einen teuren Pelzmantel erhält (siehe 2.2.4).[555] Neben Geschenken erhält der Spielmann den Auftrag, an den Hof des Kaisers nach Rom zu ziehen: *der spilman dô von danne schiet. / sîn reise gegen Rôme geriet.*[556] Spielleute übernahmen nebenbei teils **Botendienste** und gehörten bei **Hochzeitsfeiern** wie jener im Zeltlager von Mailberg zum Inventar:

„er het von floiten süezen don / und ouch von maniger pusoun
des nämen die fürsten alle goum. / sinen marschalc er do für sant
ze Mûrberg in Osterlant, / daz er im herberge vienge.“[557]

Vom Spielmann leitet Enikel zu den **Kreuzzügen** über, an denen Leopold V. teilnahm:

„der selbe fuor ein kriuzvart / mit dem keiser über mer; / er fuort ein vil grôzez her.
da fuor manic fürst wol bekant / und ouch der fürst ûz Engellant. (...)
hei wie die banier bluoten! diu ros an ein ander muoten / dô fuort gewalticlîche
der vogt ûz Ôsterrîche / sîn banier dâ vil wol bekant / für dez banier ûz Engellant.
daz wart dem künige alsô zorn, / er treip daz ors mit den sporn
und sluoc dem herzogen sîn banier / zwâr daz muost in riuwen sider.“[558]

Enikel bedient hier den legendären Streit zwischen **Richard Löwenherz** und Leopold V. in **Akkon** und lässt den Babenberger vom *heiligen kriuz ein spann lanc* mitbringen und alle Fürsten in ihre Länder heimkehren.[559] Nur der englische König hadert mit seiner **Heimreise**: *ich weiz niht, wâ ich kêren sol, diu lant sint mîner vînde vol*, legt ihm Enikel in den Mund.

[553] Ebd. F 207ff. Hier ist vom *liebsten spilman* und *best spilman* die Rede, die man sich *geleisten kan* W. 21683f. und 21735f. *spilliute* werden synonym für das fahrende Volk genannt. W. 12922ff., 17689ff., 21738 und 28074.
[554] Ebd. F 225ff.
[555] Hedwig HEGER, Lebenszeugnis, Anhang Blatt II, Zeile 54f. *pro pellicio v. sol. longos.*
[556] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chr. 3, F 233ff.
[557] Ebd. F 720ff. *und liez in slahen sin gezelt / dem sinen ûf daz velt*.
[558] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chr. 3, F 1150ff.
[559] Ebd. F 1405ff.

Der historische Ausgang dieser **Fahrt** ist bekannt: *ze Ôsterrîch dâ man in vie.*[560]
Laut Enikel habe sich Löwenherz als Brater getarnt in der herzöglichen Küche versteckt. Leopolds **Küchenmeister** habe Löwenherz erkannt und süffisant zum Herzog gesagt: Ihr habt *einen edelen brâter.* Mit Richards **Lösegeld** lässt *der herzoc Liupolt grîfen an / und hiez Wienne wîten.* Der Graben um Wien wurde ausgehoben *in krechsen ûf ir rucke; / sie machten manic brucke,* und die Stadtmauern in Enns, Wr. Neustadt und Hainburg erhielten Zuwendungen.[561] Über die **Kreuzfahrt** des Babenbergers Friedrich I. berichtet Enikel:

> *„sîn herz brâht in ûf die vart / wan er vil schôn bereit wart (...)*
> *dô er dô ûf den wec kam / und er daz kriuz an sich genam*
> *da twanc in siechtuomes nôt / daz er lac ûf dem wege tôt.“*[562]

Bischof Wolfger von Passau geleitete die sterblichen Überreste Friedrich I. nachhause, wo sie in der Familiengruft des Stiftes Heiligenkreuz bestattet wurden (siehe 2.2.4). Sein Bruder **Leopold VI.** übernahm die Herrschaft und wird von Enikel in den höchsten Tönen gelobt: *er waz der statt zu Wienne holt* und brachte *fride zwei und drîzic jâr*.[563]
Zu den Vorbereitungen der **Hochzeit** von Leopold VI. und Theodora heißt es: *der fürst wolde rîten / hinze Wienne in die stat* wo er *ze wînaht hôchzît hân* wollte.[564] Diese Hochzeit haben Enikel und seine Zeitgenossen noch lange rezipiert. Die *burgaere und koufliuten* überbrachten Leopold VI. Geschenke und die Wr. Bäcker stellten sich mit *kipf und wîze flecken* ein. Die Nennung von **Kipferl** Ende des 13. Jh. widerlegt die These, dass die Türken die halbmondförmigen Teigwaren nach Wien eingeführt hätten (F 1760).
Über den Tod Kaiser **Friedrichs II.** in Apulien schreibt Enikel:

> *„dô er ûf dem wege reit / dô wart er siech, daz er sich kleit / und lac ouch ze Pullen tôt*
> *ze Germans man daz fleisch sôt / dô fuert man dô gemeine / heim wider daz gebeine.“*[565]

Einmal mehr gerät Enikel etwas durcheinander: Kaiser Friedrich II. ist im Dezember 1250 in **Apulien** gestorben und Ende Februar 1251 in Palermo beigesetzt worden. Sein Leichnam wurde konserviert und nicht ausgekocht, wenngleich das **Auskochen** ein gängiges Mittel war, um die sterblichen Überreste höher gestellter Personen über längere Strecken zu transportieren. Diese Prozedur nach „**Deutscher Sitte**“ ist als *mos teutonicus* bekannt und mehr-

[560] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, F 1411ff.
[561] Ebd. F 1485ff. Ähnlich in der Chronik der 95 Herrschaften, die bei ENIKEL und Ottokar aus der GAAL Anleitung nahm: Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Österr. Chronik, In: MGH Dt. Chron. 6, S. 100f.
[562] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, F 1555ff.
[563] Ebd. F 1581 und 1665.
[564] Ebd. F 1715ff. Zur Hochzeit Leopolds VI. mit Theodora siehe Kapitel 2.2.4 und 4.2.1.
[565] Ebd. F 1987ff.

fach überliefert.[566] Über den Tod Friedrichs II. seien die Wiener in *klagen* verfallen und machten sich Sorgen, wer jetzt für **Sicherheit auf den Straßen** sorgen werde: *wer vriet uns die strâze / wer schaft uns frid ân mâze?*[567] Die Herzogin habe geklagt und die *gotes muoter* angerufen und gefragt, wer *gehelfen meg, / beide ûf strâze und ûf weg* (F 2081ff.).
Danach rückt Enikel Herzog Friedrich II. ins Blickfeld, der seinem Beinamen „der Streitbare" alle Ehre macht. Enikel lässt den **Babenberger** mit einem *grôzen her* nach Hainburg ziehen, lästert, dass die Wiener ihn *mit etlîcher stiuwer êrn* müssten und schildert einen Eklat bei einem **Hofbankett** in Wien, wo der streitbare Herzog hübschen Wienerinnen nachgestellt habe.[568] Daraufhin *giengen die Wiennaer ze rât* und schmissen **Friedrich II.** aus der Stadt. Der Rat sandte vier *frumer burger* zum Herzog und forderte diesen auf:

„daz er in balde rûmt die stat / und taet daz snelle und drât,
oder er wurde ze tôde erslagen. / dô fluhen recken unde zagen.
sumlîch vielen ouch vil drât / über die burcmûr ûz der stat.
den herzogen man her ûz lie / gegen Starkenberc sîn reis gie."[569]

Nach dieser Bedrängnis lässt Enikel Herzog Friedrich II. zum **Hoftag** des Kaisers reisen, wo man sich berät und die Anweisung ergeht: *var hin haim in Ôsterreich*.[570] Der Herzog reitet aus **Bern** und kommt an einen **Fluss**: *dar über gie ein brucke lanc.* Auf der **Brücke** kommt es zu Kämpfen *mit den Walhen*, die man *ab der bruck zetal* wirft (F 2645ff.). Zurück in Österreich sitzt Friedrich II., „der Streitbare", *ze Himberc ûf dem Kalten gange*, wo *ein êrlîch bruck lange / was über das wazzer geslagen.* Von dieser Brücke habe der Herzog einen Boten, der *von Ungern geriten* kam, **ins Wasser werfen** lassen.[571] Burg und Herrschaft **Himberg** waren seit 1243 im Besitz Friedrichs II. Später trifft hier ein Bote aus Böhmen ein, der berichtet, dass der Böhmenkönig *bî Lâ in Ôsterrîch mit tûsent rittern lustsam* liege (F 2835ff.).
Das Fürstenbuch schildert in der Folge ausführlich die Ereignisse bei **Laa/Thaya** 1245/46. Möglicherweise sah Enikel die Ritter selbst in die Schlacht ziehen; die gotische Planstadt Laa/Thaya blieb jedenfalls ein neuralgischer **Grenzort** im Spätmittelalter.[572]

---

[566] Nach der Eroberung von Rom 1267 brach im Heer Friedrich Barbarossas eine Seuche aus, die mehrere hohe Würdenträger dahinrafft. Die Historia Welforum Weingartensis berichtet vom Auskochen und der Überstellung der Toten: *Quorum omnia pene ossa carnibus per excoctionem consumptis, ad propria reducta sunt.* MGH SS 21, S. 471 Mehrmals ist das Auskochen bei Todesfällen während der Kreuzzüge praktiziert worden (siehe 2.3.2).
[567] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, F 2053ff. *wer gît den hungerigen brôt / wer vrîett uns vor aller nôt. / wer schirmt uns witwen und weisen / vor allen ir vreisen, sam herzoc Liupolt tet / beide in dorfern und in stet?*
[568] Ebd. F 2149f. und 2319ff.
[569] Ebd. F 2370ff. und 2635ff. Friedrich II. seien nur Mödling, Starkenberg und Wr. Neustadt geblieben.
[570] Ebd. F 2467ff. und 2635ff. Herzog Friedrich II. sei mit *zwei hundert ritter* im Gefolge am Hoftag erschienen.
[571] Ebd. F 2695ff. *so werft in daz wazer nider / und zucht in zu ew herwider / daz er nicht ertrinîche.*
[572] Ebd. Vorwort LXXV. Vgl. Max WELTIN, Laaer Briefsammlung, In: DERS., Das Land und sein Recht.

In der **Laa-Episode** werden u.a. *wartliute* und *Arnolt der rennaer* zum Erkunden ausgesandt, verdecktes Pferde *mit îsen ûf den fuoz* gesichtet, und das **Pferd** eines Adeligen wird mit einem **Schlachtschiff** verglichen: *der reit ein ros als ein kiel / grôz, michel unde wît.*[573] Rund ein Drittel des Fürstenbuchs ist dieser Episode gewidmet, bevor an der **Leitha** neues Ungemach droht: *dô kom der künic ûz Ungerlant / und legt sich an die Lîta* - Friedrich der Streibare lässt noch zur *hervart* rufen, bevor Enikels Fürstenbuch abrupt endet (F 4218ff.).

Mit dem Fürstenbuch ist mehrmals auch das **Landbuch** von Österreich und Steier überliefert, an dem Enikel wohl mitgeschrieben hat. Darin wird der von Rudolf von Habsburg geforderte Beweis über die „rechmäßige und unanfechtbare **Herkunft** der babenbergischen Güter" für **Rudolf I.** und gegen **Ottokar II.** erbracht.[574] Der Konflikt zwischen dem 1273 zum König gewählten Rudolf und Ottokar II. schwelte einige Jahre. Der österr. Adel stand seit 1274 in Kontakt mit Rudolf I. und lenkte seine Aufmerksamkeit auf die fragwürdige babenbergische **Nachfolgeregelung**.[575] Ottokar ließ Vorladungen beim König platzen, Rudolf I. ergriff 1276 schließlich die Initiative und zog donauabwärts nach Wien (siehe 2.2.3 und 4.2.5).[576]

Was lässt sich nun über Enikels Wege-Terminologie in der Weltchronik und im Fürstenbuch sagen? Die Belege für die Begriffe **Straße** und **Weg** bleiben überschaubar - in der Weltchronik kommen *gazze* (2x), *stec* (9x), *strâze* (11x) und *wec* (12x) vor, ohne dass es Bezüge zu realen Straße gäbe.[577] Meist geht es floskelhaft *über strâz und über steg*, Formulierungen, wie sie in der mhd. Epik von Dietrichs Flucht bis zu Lohengrin begegnen.
Lose Ortsbezüge bietet Enikel nur beim Wort *gazze*, wenn er die Griechen durch die *gazzen* Trojas reiten lässt oder *in den gazzen* von Aachen *von floiten und von singen / von tanzen und von springen* berichtet.[578] **Gassen** liegen sinngemäß in Städten, fehlen jedoch im Fürstenbuch selbst in Wien. Wenn Enikel Loth übers Gebirge schickt, muss dieser *über den berc / an einen stec*, wobei der **Steig** ein untergeordneter Verkehrsweg ist. Ein *wilder wec* geht *ab der strâz an einen stec*, der explizit *eng und niht wît* sei. Auf einem Ritt kann es passieren, dass es den Reiter *ûz dem satel zuct,* im Gegensatz dazu kann eine **Straße** *still* sein.[579]

[573] Ebd. F 2950ff., 3033ff. und 3119f. Zu unterschiedlichen Schiffstypen siehe insbesondere das Vokabular der Österreichischen Reimchronik in Kapitel 4.2.5.
[574] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 260.
[575] Ebd. S. 258.
[576] Dabei soll ein wegekundiger Wiener Bürger Rudolf I. den Weg ins Land gewiesen haben.
[577] Vgl. Abfrage des Begriffs *strâze* und anderer Mobilitätsbegriffe in der Mittelhochdeutschen Begriffsdatenbank: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at:8000 (05.05.2017). Im Fürstenbuch geht ENIKEL noch sparsamer mit Weg-Begriffen um. Meine Zählung ergibt 3 Belege für *wec*, 2 Belege für *strâze* und keine Treffer für *gazze* und *stec*.
[578] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 16823 und 25965ff.
[579] Ebd. W 4150, 11589ff. und 16622 *ûf diser stillen strâze*.

In der Weltchronik sind *schiff* (6x), *kiel* (35x), *brucke* (8x) und *wagen* (16x) gebräuchliche **Mobilitätsbegriffe**.[580] Für Mose und sein Volk führt der Weg *durch daz mer,* wo sich ein *wîter wagenwec* öffnet. Ein Rad bringt Enikel mit heidnischen **Ritualen** in Verbindung und lässt es *triben ûf den strâzen*. Den *êrsten wagen* habe König Frictonius erfunden, und Kaiser Nero fährt in einen *kobel lanc und weît* über den Tiber. Diese „**Wagen-Passagen**" der Weltchronik muten skurril an, beinhalten aber spezifische Begriffe: Der **erste Wagen** wird *ûf vier schîben* gestellt und das Rad lässt Enikel *ûf den strâzen* und *für sich trîben*.

Bei Neros Fahrt im feinen **Kobelwagen** begegnen die *komat* Schirrung, ein *wagenkneht*, der den Wagen *ûf die bruck* führt und ein *leiterboum*, der an Leiterwagen oder Trittbrett in Leiterform denken lässt. **Enikels Wagen** haben *schîben,* werden beladen (*ûf die wegen legen*), bereit gemacht (*ein wagen do bereit wart*) oder vom *wagenkneht* geführt.[581] Er lässt Wagen *gên, umbe kêrn, trîben* und *ûf di bruck varn* und verwendet in der Weltchronik für die **Fortbewegung** häufig die Verben: *gân* (608x), *komen* (496x), *varn* (108x) und *rîten* (90x).



Abb. 87 - Bau des „ersten Wagens" und Ausfahrt im „Einspänner", um 1420.

Im Codex Palatinus Germanicus Nummer 336 zeigt fol. 61r. eine Illustration des „**Wagenerfinders**", der ein Holzbrett bearbeitet, das am Wagen lehnt. Über seinem Kopf ist eine Anweisung für den Buchmaler zu lesen: *„mal wie ain chünig ainen wagen mach"* (Abb. 87).[582] Fol. 60v. zeigt einen Mann bei der Fahrt in einem **Holzwagen**. Er hat eine Peitsche in der Hand und lenkt einen Einspänner, wobei die Kummet-Schirrung des Pferdes gut zu sehen ist. Auf fol. 168r hält ein Römer ein **gläsernes Rad** in der Hand, mit dem er Sonnenstrahlen einfängt und Götzendienste ausführt (Abb. 85). Enikel nimmt hier wohl Bezug auf antike „**Radgötter**", so trägt Jupiter mitunter das Rad als Attribut. Der kelt. Gott Taranis steht mit Donnerkeil und Rad in Verbindung, das nach Birkhan bei Opfergaben in Gewässern und am Gundestrup-Kessel wiederkehrt.[583] In der Hallstattzeit habe sich die Bedeutung Richtung

[580] Abfrage der jeweiligen Begriffe in der Mhd. Begriffsdatenbank: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).
[581] W 5866, 12838 und 21366. *gegen sinem wagen er do lief.* In den Fastnachtsspielen aus dem 15. Jh. heißt es: *wagenknecht, span an und eil.* FNS 205,29.
[582] Cod. Pal. Germ. 336 fol. 60v und 61r. Vgl.: http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0017 (05.05.2017).
[583] Siehe den Reiter der Jupitersäule im Römermuseum Obernburg und Taranis von Le Chatelet, Haute-Marne.

„Sonnenrad" verschoben, das später zu einem beliebten Talisman wurde.[584]

Enikels Terminologie für **Schiffe** weist Parallelen zur Reimchronik Ottokars aus der Gaal auf (siehe 4.2.5). Neben der allgemeinen Bezeichnung *schiff* (6x) bedient sich Enikel der **nautischen Begriffe** *kiel*, *kocke*, *galîn, züllen* und *barke.* Enikels Vorliebe gilt dem Wort *kiel*, das mit 36 Belegen dreimal so oft vorkommt wie alle anderen **Schiffstypen** zusammen. Ein Großteil der *kiele* tauchen vor Troja auf, wo Olixes und Achilles mit Kielen fahren (W 15105ff.). Im Fürstenbuch transportiert der einzige *kiel* eine Metapher, als Enikel das **Pferd** eines Adeligen mit einem Schiff vergleicht: *der reit ein ros als ein kiel* (F 3120). Einzelnennungen betreffen *kocke*, *barken*, *schiffunge* und *schifman*, *scheffelîn* und ein *kleinez schef*.[585]

Fergen und **Urfahre** kommen in Enikels Texten nicht explizit vor, wenngleich David von seinem Lager *zuo dem kleinen scheffelîn* und dem *schefman* kommt, der wohl eine Überfahrt durchführt (W 10790ff.). Im Landbuch wird das reale **Urvar in Nussdorf** erwähnt: *daz urvar ze Nuzdorf, daz der Praeuzzel het ze lehen* (siehe 3.1.1).[586] Die **Preussel** saßen tatsächlich am Nußdorfer Urvar und begegnen bei Enikel dutzende Male: In der Weltchronik reitet *Heinrîch Priuzlîn ûf veld, ûf strazen* zu König Stefan von Ungarn. Herzog Friedrich II. hat Wernhart Preussel 1240 als Präfekt von **Laa/Thaya** eingesetzt - Enikel macht daraus im Fürstenbuch ein munteres Duell der Preussels gegen die Waisen, das in Laa/Thaya spielt.[587]

Auf **Wegen** wird bei Enikel geritten, gefahren und gezogen. Gelegentlich assoziiert Enikel Wege mit dem Tod. Alexander wird prophezeit: *dû lîst ûf dem weg tôt*, und im Fürstenbuch geht Enikel auf das **Sterben unterwegs** von Kaiser Friedrich II. und dem jungen Babenberger Friedrich I. ein.[588] Als Friedrich I. *ûf den wec kam / und er daz kriuz an sich genam* dauerte es nicht lange und er *lac ûf dem wege tôt* - Enikel lässt ihn wahrheitsgemäß während des **Kreuzzuges** sterben, seine Überstellung nach Heiligenkreuz klammert er aus. Dafür berichtet er von Kaiser Friedrich II.: *dô er ûf dem wege reit / do wart er siech*. Danach habe man seinen Leichnam ausgekocht - *ze Germans man daz fleisch sôt* - und seine Gebeine überstellt. Enikel kannte die **Methode des Auskochens**, um Würdenträger über **weite Strecken** zu transportieren. Während Barbarossa das Heilige Land nicht lebend erreichte und seine Gebeine nach seinem Tod ausgekocht wurden, trifft dies bei Friedrich II. nicht zu (siehe 2.2.2).

Wege können in Enikels Texten **Fluchtwege** sein und Rettung bringen: Bei einem Überfall

---

[584] Helmut BIRKHAN, Versuch der Gesamtdarstellung ihrer Kultur, S. 356ff. Ähnliche Sonnen-Rad-Symbole finden sich übrigens auchim Weinviertel auf alten Weinpressen oder im Kaukasus (Swanetien).

[585] W 6406 *scheffelîn;* 10791 *kleinez schef;* 18998ff. *schef und galin;* 19055 *kocken unde grôz kiel;* 24388f. *ein bodemlôse züllen / hiet man mit wazzer gefüllet;* 28705 *di kiel über des meres fluot;* 28724 *galîn und barken.*

[586] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, S. 725. Vgl. SH XV, 337ff.

[587] W 1375ff. BUB II, Nr. 191. Vgl. Max WELTIN, Stadtministerialität, In: Das Land und sein Recht, S. 9-23.

[588] W 19630 und 28050. Siehe dazu: F 24ff. *der hat nicht erben lazzen / der tot fûrt in sein strazen*. 1155ff. *da twang in siechtums not / daz er lag auf dem wege tot.* 1987ff. *dô er ûf dem wege reit / dô wart er siech, (...).*

flieht eine Frau *ab dem weg mit sorgen,* und die Isrealiten kommen am Roten Meer zu einer Furt.[589] **Furt-Nennungen** bleiben bei Enikel rar. Eine Furt kann man entweder sperren und besetzen - *do besaztens den vurt des wazzers* - oder man lässt **Reisende** auf die andere Seite hinüber - *er wolt in über den furt lân*.[590] Über die *kriuzvart* Leopolds V. berichtet Enikel, dass der Herzog vom *heiligen kriuz ein spann lanc* mitgebracht habe und erzählt die berühmte **Löwenherz-Episode** in der für ihn typischen Art. Nach dem Kampf um Akkon legt Enikel dem König die Worte *ich weiz niht, wâ ich kêren sol, / diu lant sint miner vînde vol* in den Mund und lässt Löwenherz als **Küchenbrater** in Wien stranden. Leopolds *kuchenmeister* habe den *edlen brâtaer* erkannt und auffliegen lassen. Kulinarisches schildert Enikel launisch: Er lässt in **Festküchen** *sieden und braten,* serviert *vische*, *rephüener gesoten und gebrâten, wiltbraet* und andere Köstlichkeiten wie *grôze zelten* oder *kipf und wîze flecken*.

Enikels **Brücken** bleiben bis auf das Attribut *lanc* relativ belanglos. In der Weltchronik lässt Enikel einen König *oben ûf die brucke* bringen und ihm dort das Haupt abschlagen. Nero hirscht im **Kobelwagen** über eine hölzerne Tiberbrücke: *der hirz den wagen zôch mitten ûf die bruck,* und ein römischer **Marschall** (!) wirft *die brucken ze tal.*[591] Im Fürstenbuch reitet Friedrich der Streitbare bei Bern mit seinen Leuten auf eine *brucke lanc,* wo sie überfallen werden und ihre Feinde *ab der bruck zetal* werfen. Zurück in Österreich diniert Friedrich auf einer langen Brücke in **Himberg**, als ein Bote eintrifft und im Wasser landet.

Pferde spricht Enikel in der Weltchronik als *ros* (62x), *pfert* (21x) und *ors* (9x) an.[592] Im Fürstenbuch werden *drizic soumaere* vollgepackt nach Österreich geschickt und *vier soum von silber und von golt* für das **Fest** bei Mailberg geladen. Enikels Vokabular für Pferde ist ähnlich dem Ulrichs von Liechtenstein und nicht so facettenreich wie bei Ottokar aus der Gaal (4.2.5). Pferde werden *mit den sporn* genommen oder getrieben. Einmal zuckt es den **Reiter** auf einem *stec* aus seinem **Sattel**, ein anderes Mal schwärmt Enikel vom *ros* Heinrich Preussels, *daz kund nit bezzer sîn*. Dem **Schlachtross** lässt er *zwô îsîn deck ûf legen* und Knappen müssen den siechen Preussel *in den satelbogen* heben.

Zwei „**Reit-Passagen**" stechen bei Enikel heraus. Erstens schildert er die mittelalterliche Schandstrafe des **Eselreitens**, in der Papst Leo verkehrt herum auf einen Esel gesetzt und durch die Straßen getrieben wird. Der Eselritt galt als Ehrenstrafe und ereilte mehrere Päpste. Zweitens bezieht sich Enikel auf das Phänomen der **Stutenbissigkeit**, wenn er schreibt: *ein*

[589] W 8424 und 10287. Siehe dazu im FB 420ff. Über die Flucht nach dem Tod eines Grafen heißt es: *wann er wart ze tod erslagen / und in einen graben getragen. | di sinen fluhen von im enwec / velt, wec unde stec*.
[590] W 9490ff. *dô die heiden sâhen die juden zuo in gâhen, / do besaztens den vurt des wazzers dô.* W 10886.
[591] W 19761ff., 23269ff. und 23345ff.
[592] Vgl. die Abfrage des Begriffs *ros* und *pfert* in der Mhd. Begriffsdatenbank: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).

pfert, daz was gar gemeit und *übel* und *beiz daz keisers pfert gar.* Das Pferd des Fuldaer Abtes (*iuwer gurr*) habe das Pferd Ottos IV. gebissen. Die Szene erinnert an den **1. Atze-Ton** Walthers, in dem ihm Gerhard Atze sein Pferd erschießt (siehe 2.3.1).

Ein Transportmittel, das in anderen mhd. Texten selten begegnet, ist die **Kraxe** (mhd. *krechse*). Enikel lässt in einer *krehsen* den jungen Staufer Friedrich II. ins Land bringen und den Aushub des *grabe umb Wienne* von *Engeloys* in *krechsen* tragen. Kraxen werden heute noch für **Kinder-** oder **Lastentransport** verwendet - umgangssprachlich werden schlechte und kaputte Fahrzeuge als „Kraxen" begzeichnet. Bei Enikel trägt der **Irische Wanderhändler** Takpreht *ein kretzen ûf dem ruck,* in der er Hühner und Käse über *manic bruck* und *mos* transportiert.[593] Takpreht sei *ein armer eirær* gewesen, also ein **Fahrender**, die als *varnt diet* begegnen, wenn es um *rotten, singen unde sagen* geht (W 12913ff.).

Wenn gefeiert wird, sind oft *spilman* und *spilliut* zugegen. In der Weltchronik lässt Enikel bei einem Fest in über tausend Küchen *sieden unde brâten* und die **Spielleute** im Königssaal groß aufspielen: *pusûn was dâ vil, / rotten, sagen, seitenspiel, / man sluoc die hersumber*.[594] Im Fürstenbuch führt *ein spilman sîn kunst, sagen* und *seitenspil*, am **Tisch des Markgrafen** auf und wird dafür mit Pferd, Schwert und Kleidern reich entlohnt (F 207ff.).

Viel Platz räumt Enikel **Boten** und **Briefen** ein, die rund 80 mal bzw. 100 mal in der Weltchronik vorkommen und auch im Fürstenbuch nicht fehlen dürfen. Wie im Nibelungenlied und in Ottokars Reimchronik begegnet auch bei Enikel das **Botenbrot**; im Zuge einer witzigen Botenbrot-Episode wird sogar eine *brievfaz* (Brieftasche) erwähnt.[595]

Entfernungen gibt Enikel in *tagweid* und *mîle* an, wobei *diu tagweid lanc* werden kann. Es gibt *herschouwer* und *wartliute,* die kundschaften, so etwa bei Friedrich dem Streitbaren, der im Gegensatz zu **Leopold V.** und **Leopold VI.**, die beide auf beachtliche Itinerarstrecken von über 30.000 km zeitlebens kamen (siehe 2.1.4), wenig ruhmreich wirkt. Mehrmals reitet Leopold V. *hinze Wienne in die stat,* wo ihn *die Wiennaer mit grôzen êren* empfangen. Bei Friedrich dem Streibaren müssen die Wiener hingegen *ze rât* sitzen, weil der Herzog den Damen der Stadt nachstelle. Vom **Temperament** her mag Friedrich II. dem anonymen Autor der Seifried Helbling-Satiren ähnlich gewesen sein. Vom *rehten Wiener* Enikel geht es nun zum *rehten Ôsterman* der sogenannten „**Seifried Helbling**"-Gedichte (siehe 4.2.4).

---

[593] Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Dt. Chron. 3, W 24950ff. *dô si dâ riten in kurzer er truoc ein kretzen ûf dem ruck, / die er hêt manic bruck / getragen unde manigez mos.*

[594] W 12960ff. Belege in der Weltchronik: spilliut (6x) und spilman (2x). Belege im Fürstenbuch spilman (2x). *hersumber* = (Heer)Pauke. Spielleute bekommen *rîchiu kleit* 12922 und alte Kleider des Königs 17689.

[595] W 26997ff. Siehe auch: HELMUT BRACKERT, Nibelungenlied V. 518, 705, 1156, 1229 u.ö. Wernher der GÄRNTNER, Helmbrecht, V. 708. *wer das botenbrôt erwurbe?* Außerdem Hartmann von AUE, Iwein, V. 88 und Karl BARTSCH, Gudrun, V. 2204. *gebet mir daz botenbrôt*.

4.2.4 *man hôrte wegen krachen* -
„Seifried Helbling", anonymer Autor

„Bis zum Ende des 13. Jh. entstand eine Identität als ‚Osterman', Österreicher; gemeint sind die Bewohner der österreichischen Länder an der Donau. Als sollte ein Leitmotiv für die kommenden Jahrhunderte angespielt werden, enthüllt sich die ‚österreichische Seele" beim sogenannten Seifried Helbling mit Jammern und Nörgeln."[596]

Als „**Seifried Helbling**" fasst die Forschung fünfzehn satirisch-politische Gedichte eines unbekannten Autors zusammen, die Ende des 13. Jh. in Nö. entstanden sind.[597] Eine Reihe von Ereignissen und „die Nennung von historischen Personen und **geografischen Orten**" in Nö. umrahmt das Werk.[598] Vollständig überliefert sind die fünfzehn Texte nur in zwei Handschriften, die in der Östereichischen Nationalbibliothek aufbewahrt werden.[599]

Der Name „Seifried Helbling" geht auf den ersten Herausgeber der Gedichte zurück, der den **Briefschreiber** von Gedicht XIII, einen *gumpelman* (**Spielmann**) namens *Helbinc Sîfrit*, irrtümlicher Weise für den Autor hielt.[600] Bereits Joseph Seemüller, dem wir eine maßgebliche Edition der Handschrift verdanken, wies auf Verbindungen des Autors nach **Zwettl** und auf seine Sympathien für die **Kuenringer** hin.[601] Nicht zuletzt deshalb förderte die große Kuenringer-Ausstellung im Jahr 1981 die Auseinandersetzung mit den Seifried Helbling-Texten. Liebertz-Grün legte „Seifried Helbling. Satiren kontra Habsburg" vor und beleuchtet in ihrer Arbeit „Erzählte Geschichte und Geschichtserkenntnis um 1300" die Texte des Seifried Helbling-Autors, Jans Enikels und Ottokars aus der Gaal.[602] Zuletzt erschien „Seifried Helbling. Ein **mhd. Dichter** aus der Umgebung des Stiftes Zwettl" von Reinhold Hangler und „Die Gedichte des sog. Seifried Helbling als **Quellen** für die Ständebildung in Österreich" von Max Weltin; beide kritisieren die Thesen von Liebertz-Grün vehement.[603]

Den meisten Gedichten des Autors haftet eine **antihabsburgische Tendenz** an, wobei die gute alte Zeit der Babenberger beschworen wird.[604] So mokiert sich der Autor in Text I über

---

[596] Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich, S. 25.
[597] Max WELTIN, Seifried Helbling, In: das Land und sein RechtS. 254.
[598] Dieter VOGT, Kleindichtung des Stricker und im sog. Seifried Helbling, S. 142.
[599] Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, S. LXXVI. Zur Kernhandschrift ÖNB cod 2887 kommen Fragmente in einer Handschrift des frühen 14. Jh. hinzu: Vgl. ÖNB cod. 17799.
[600] Ulrich MÜLLER, Seifried Helbling, In: Lex MA VII, Sp. 1711.
[601] Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, S. VIIf. Zuletzt untermauerte Reinhold HANGLER das Näheverhältnis des Autors zu den Kuenringern. DERS, Seifried Helbling, S. 43ff. Dennoch geraten auch die Kuenringer im Text in die Kritik. Vgl. SH VI, 45ff. SH XV, 171.
[602] Ursula LIEBERTZ-GRÜN. Seifried Helbling. DIES., Das andere Mittelalter.
[603] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling. Max WELTIN, Seifried Helbling, In: Das Land und sein Recht. Vgl. Gerhard WOLF, Die Kunst der Institution, In: Beate KELLNER u.a. (Hrsg.), Geltung der Literatur, S. 256.
[604] Ulrich MÜLLER, Seifried Helbling, In: Lex MA VII, Sp. 1711.

den **landfremden Herzog**: *es wart ein herzog uns gesant / von Swâben her in ôsterlant* und möchte die **Schwaben** alle wieder nachhause schicken: *und vart ûf zuo dem Rîn.* Schon Seemüller bemerkte die gegenüber Habsburg kritsche Haltung des Autors, der Rudolf I. kritisiert (I, V, XIII, XIV), bevor er ihn in einem der letzten Gedichte lobt (XV).[605]

Der **Sprachstil** der Texte basiert auf drei- und vierhebigen Reimpaaren, deren Inhalt von subtilen, zynischen Einlagen über Nörgeln und Raunzen bis hin zum Poltern und Polemisieren reicht.[606] Für Helmut Birkhan weist das kleine Format von Handschrift A und die Anmerkung *taugen bueh* (**Buch der Geheimnisse**) in Satire XV sowie der **Kunstgriff**, extreme Vorwürfe einem „aufmüpfigen Knappen in den Mund" zu legen, diesen zu bestrafen und **wegzuschicken** auf die Brisanz der Texte und eine mögliche Verbreitung „unter der Hand" durch Sympathisanten hin.[607] Der Seifried Helbling-Autor kannte die **bedeutenden Werke** von Neidhart, Freidank, dem Stricker, Konrad von Haslau und dem Lucidarius-Autor, wobei die Mischung aus Gesellschaftskritik, Moraldidaktik, Zeitgeschichte und Satire nach Liebertz-Grün bis zum 15. Jh. in der deutschsprachigen Literatur einzigartig bleibe.[608]

Die Herkunft und der **Wirkungsbereich** des Autors werden dem Machtbereich der Kuenringer zugerechnet. Der Autor verfügte über gute **topografische Kenntnisse,** schrieb oft aus der Sicht des linken Donauufers und bringt **soziokulturelle Aspekte** ins Spiel:[609]

* die **Überfremdung** des Landes (*ze Wienne get ez allez in*)
* die Suche nach dem **wahren Österreicher** (*rehten Ostermân*)
* die Verletzung der **Landsitten** (*rehten lantsit*)
* die Kritik an den **Landherren** (*rehten dienstman*)
* sowie die **Ständeordnung** und Fragen sozialer Mobilität.[610]

Für diese Kapitel habe ich wiederum jene Text-Passagen ausgewählt, die Rückschlüsse über die **räumliche Mobilität** geben können. So sind im Gedicht XV die Protagonisten *ûf einer strâze sleht* unterwegs und reiten *daz lant allez ab*, bevor die **Heerwagen** der Ungarn heraufziehen: *man hôrte wegen krachen / über stein, über gras.*[611] **Donauüberfahrten** begegnen

[605] Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, S. XIII. SH I, 475f.
[606] Selbst das Wort *scheiz* wird zweimal bedient. SH IV, 307f. *Iz hoeret niemen dan wir vier. ‚jâ scheiz!' gedâht ich mir* – „Scheiße, dacht ich mir". SH V 83f. *den Ungern wê von mir geschicht'. stant scheizz bricht den satel niht!* – vielleicht „Heilige Scheiße, (hoffentlich) bricht der Sattel nicht!"
[607] Helmut BIRKHAN, Ministerialliteratur in Österreich, In: Die Kuenringer, S. 28f.
[608] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 68.
[609] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 47ff. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling, S. VIIf. SH I, 96 + 569, SH VII, 1135, SH XIII 134-190; SH XV 221. dazu Wien und *dishalp* und *enhalp der Tuonouwe.*
[610] Vgl. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling. SH XIV, I, II, III und VIII. Zur Ständethematik siehe: Max WELTIN, Seifried Helbling, In: Das Land und sein Recht.
[611] SH XV, 35, 226, 340f., 764f. mhd. *sleht* kann eben, gerade, glatt, einfach, schlicht oder schlecht bedeuten.

ebenso - *sô sie über wôlten / von Mütern gên Stein*[612] - wie die **Kreuzzüge**: *wie er fuor über mer / von Osterrîch mit eim her*.[613] Landtaidinge und **Hoftage** werden einberufen: *die herren er besande / alumb in disem lande, / daz sie ze hove selten komen*; Reisen und Heerfahrten werden unternommen. **Kobel-** und **Frachtwagen** kommen ebenso zur Sprache wie neuartige Krippensattel, *gumpelman* und *singaere* oder *bader* und *badestube*.[614]

Die richtige **Reihenfolge** der Gedichte ist umstritten. Ich möchte der Anordnung von Schütz folgen, für die sich auch Hangler ausgesprochen hat, und bei Gedicht XIV beginnen.[615] **Gedicht XIV** kritisiert die **Herrschaft der Habsburger** und die fremden Sitten, die ins Land kämen und von den *Osterlîuten* bereitwillig angenommen würden. Die Österreicher hätten Frisuren wie die Schwaben, grüßten wie die Böhmen und seien verfressen wie die Bayern. Außerdem treibe man die **Pferde** mit Rufen wie die **Meißner** an, und die Schwaben brächten eine neue **Sattelart** ins Land, die der Autor mit Hohn versieht:

> *„nû habent uns die Swâbe, / (...) / her in ditze lant brâht. / des ich ê nie gedâht.*
> *setel als die krippe / gênt uns umb die rippe / als diu zarge umb den tuorn.“*[616]

Die **Krippensattel** bilden den Höhepunkt und das Ende der kritisierten **fremden Landsitten**; der Autor nimmt Bezug auf die in Mode kommenden **hohen Sattelstützen**, die im Kampf besseren Halt bieten sollten. Das „Schwäbische“ symbolisiert „die verhaßten Dienstleute der Habsburger, die aus deren **alemannischer Heimat** ins Land“ gekommen sind; indirekt werden dabei auch die zu Rudolf übergelaufenen Landherren kritisiert.[617]

Gedicht V setzt mit der Kritik an den Habsburgern fort und wirft ihnen und den landfremden Parteigängern vor, sich zu bereichern und **Erträge ins Ausland** zu verschieben. Der Autor macht einen Kunstgriff und lässt das Land Österreich *(ich armez lant Ôsterrîch*) Klage gegen den König und vier österr. Landadelige führen. Das **Land** sei um die Erträge der letzten Jahre betrogen worden, die Herzogin raffe zusammen, was sie kriegen könne und schicke es nach Kärnten, ihr Vater lasse Silber nach Nürnberg bringen und Berthold von Rabenswald horte Schätze, um sie mit seinem **Frachtwagen nach Thüringen** zu senden:[618]

Vgl. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 197.
[612] SH III, 347f.
[613] SH VIII, 1041f.
[614] SH IV, 603ff. SH XV, 1237. *und kumt uns der künic her*. SH VIII, 833f. *ob sîn vart / wendic wirt in unser lant.* SH VIII, 1200f. *von dem Rîn huop sich / her nieder der Künic*. SH VI, 180f. *mit dem herzogen varn.*
[615] XIV. V. VI. XIII. I. II. III. VIII. IX. X. XI. XII. XV. IV. VII. Wolfgang SCHÜTZ, Neue Studien zum kleinen Lucidarius, S. 11ff. Siehe auch: Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 30ff.
[616] SH XIV, 34f. *wir kunnen ros rennen / sam die Mîssenaere.* und 53ff.
[617] Helmut BIRKHAN, Ministerialliteratur in Österreich, In: Die Kuenringer, S. 30. Vgl. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 94.
[618] Ebd. S. 96f. SH VI, 17ff. Was sie greifen können *schiubt sie allez in ir sac / und sendet iz gên Kernten lant.*

„swâ er vil geschatzen mac, / beidiu naht unde tac, / unz er wol gefüllt sîn schrîn
ûf den triuwen mîn, / sîn soumer ladet er zehant / und sent iz gên Düringe lant.“[619]

Berthold von Rabenswalde kam im Gefolge Rudolfs I. nach Österreich, erhielt Hardegg als Lehen und gründete die Stadt **Retz**. Hangler sieht den „Vorwurf gegen die Habsburger, österreichische Einnahmen zum Ausbau ihrer Position in den **Oberlanden** zu verwenden,“ teilweise als berechtigt an.[620] Neben den neuen Landherren werden die alteingesessenen in **Gedicht VI** kritisiert und ihr Geiz in den Fokus gerückt. Die Landherren werden aufgerufen, **Heerfolge** zu leisten und dafür Ritter zu stellen. Der erste Aufruf ergeht an Berthold von Rabenswalde, der dem Heer 100 Mann zuführen soll, da er viel besitze.[621]

„iuwer grôziu guot ich meld: / Repsch unde Wîterveld, / Pulkâ unde Retz,
da ist grôz der metz, / den lât also ab rîsen, / daz man iuch müg geprîsen.“[622]

Indirekt wirft der Autor dem **Grafen von Hardegg** Geiz vor; trotz seiner großen Einkünfte müsse der Herr von Rabenswalde an die Heerfolge erinnert werden.[623] Zunächst ergeht der Aufruf an **Leutold von Kuenring**, der 300 Mann stellen möge.[624]

„ich iu wol der êren gan, / daz ir füert drî hundert man / wol bereit, wandels frî,
daz iht gebûren drunder sî, / niur die satelknehte, / die sint dâ ze rehte.“[625]

Der Kuenringer solle **keine Bauern** unter seine Kämpfer mischen, um sich **Kosten** zu sparen, *satelknehte* seien akzeptabel. Bürger und Bauern spielten durchaus eine Rolle im Heer, wie der Anteil der Bauern im Heer Albrechts I. gegen die Steirer zeigt.[626] Die Herrn von **Maissau** sollen 200 Mann stellen und ihnen dafür auch den **Sold** zahlen. Weitere Aufrufe ergehen an die Sonnberger, Werder, Kreuzensteiner, Puchheimer, Pottendorfer u.a.

Gedicht XIII beginnt mit einem **fingierten Brief** des Seifried Helbling: *Ein maer ist guot ze schrîben an, / dâ zwên hofgumpelman / an einander sendent brief.*[627] Der Autor weist darauf

---

[619] SH VI, 27ff. Nach LEXER kann *soumaere* neben einem Frachtwagen auch den Führer von Saumtieren, das Saumtier selbst oder die Last, die es trägt bezeichnen. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 203.
[620] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 96. Zum Thema Streubesitz siehe Kapitel 2.2.4.
[621] Die Hardegger führten als einziges hochfreies Adelsgeschlecht in Nö. die Zeugenlisten der landesfürstlichen Urkunden im späten 13. Jh. regelmäßig an. Vgl. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 102f. und 112.
[622] SH VI, 20ff.
[623] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 103.
[624] Folker REICHERT, Landesherrschaft, Adel und Vogtei, S. 131f.
[625] SH VI, 31ff.
[626] MGH SS IX, Cont. Vind., S. 717. „*Quibus occurrens dux Austrie manu valida, cum magnis laboribus per vias gravissimas nivium, qui eadem superhabundabant, vix cum suis transiens, excepto quod plusquam sexcenti rustici exerditum precedentes cum scopis ac aliis instrumentis per nives et loca devia parabant ei viam.*“
[627] SH I, 1ff. In Zeile 11 wird der Verfasser als *ich armer Helblinc Sîfrit* bezeichnet.

hin, dass der **Briefschreiber** schon tot sei, wodurch er sich vom Inhalt distanziert.[628] Der erste Teil erinnert an die gute alte Babenbergerzeit mit ihren vortrefflichen Landherrn. Der zweite Teil beginnt mit einer **Wirtshausszene,** in welcher bäuerliche Räubergesellen den **Spielmann** Seifried Helbling zum Wein einladen. Helbling lässt sich also „von versoffenen Strauchdieben aushalten" und bahnt einen Überfall auf der **Kremser Straße** an:[629]

„wol zehen vüeraere varent, / des bin ich gewer, / ûf der Kremser strâze her.
Ir wegen die sint ringe, / sie füerent phenninge / nâch weize hin zem Annîs."[630]

Helbling hat einen **reichen Wagenzug** ausgekundschaftet, der auf der Kremser Straße nach **Enns** fährt, um Weizen zu kaufen. Er kollaboriert mit Straßenräubern, die sprechende Namen wie *Brichenvrid, Unkrût, Gebûrenhaz, Îlinzgrap, Struttensac* oder *Geizvuoz* tragen und sich über den **Landfrieden** und die Richter lustig machen.[631]

„nû wol mich wart' sprach Geizvuoz / lôsâ, geselle, hemischen gruoz -
'got frist uns disen herzogen, / bî dem wir in dem lant sô brogen!
ûf die strâz ist in gâch: / ich rît von verren hinden nâch."[632]

Hangler weist darauf hin, dass im zweiten Teil des Gedichts das Trinkgelage und räuberische Knappen an die Stelle der ritterlichen Tugenden treten. Auch der **Helmbrecht** stellt der glorreichen Vergangenheit eine räuberische Gegenwart gegenüber.[633] Helmbrecht zieht aus, um am Fürstenhof zu dienen, gerät auf die **schiefe Bahn** und wird ein gefürchteter **Straßenräuber**. Er und seine Gesellen sind ebenfalls nichtadelige Knappen mit sprechenden Namen wie *Küefrâz, Lemberslint, Wolvesguome, Müschenkelh* oder *Hellesac* (siehe 4.2).[634]
Gedicht I ist in Form eines Dialogs zwischen einem Ritter und einem Knappen aufgebaut. Der erste Teil behandelt die Frage nach der rechtmäßigen Verwendung von Gütern und Vermögen. Im zweiten Teil taucht die Frage nach dem *rehten Osterman* auf. Das **Land** sei von **Fremden** überrannt, die der Teufel in Diebskutten geschickt habe.[635] In Zeiten der politischen Agitation gegen Fremde muten einige Text-Passagen überaus aktuell an. Die Angst vor **Überfremdung** und die Suche nach dem **wahren Österreicher** kommen in den Gedichten I und II zum Ausdruck. So hebt der Seifried Helbling-Autor an, daß er *niht erkennen kan einen rehten*

[628] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 45.
[629] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 43.
[630] SH XIII 134ff.
[631] SH XIII, 143ff. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 43.
[632] SH XIII, 175f.
[633] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 117.
[634] Wernher der GÄRTNER, Helmbrecht, 913ff.
[635] SH I, 204ff. *der tiuvel hât si her gesant / ûz sîner helle sutten / und heizent diupkutten!*

Osterman.[636] Dopsch meint, dass jemand, der über seine eigenen **Landsleute** schimpft, weil sie Mode und Gebräuche anderer Landsleute annehmen, relativ konkrete Vorstellungen davon haben muss, wie sich *ein rehter Ostermann* eigentlich verhalten sollte.

Der Schreiber lästert über Schwaben, Bayern, Böhmen, Polen oder Ungarn, ähnlich wie es der *rehte Wiener* Enikel im **Sprachen-** und **Völkerspiegel** macht (siehe 4.2.3). Bei beiden kommen die Steirer schlecht weg, die der Autor als „wild" ansieht.[637] Der *Stiraer* Ulrich von Liechtenstein redet abwertend über die *Kernaer*, ebenso Enikel und der Seifried Helbling Autor, die deren **Dialekt** nachäffen. Für den steirischen Chronisten Ottokar aus der Gaal gibt es in der Reimchronik beiläufig auch *Salzpurgaere*.[638] Besonders schlecht schneiden im Gedicht I einmal mehr die **Bayern** ab. In einer Wirtshausszene völlern ein gewisser *Gîrskropf* und *Wolvesdarm*, sie fressen, saufen und schlemmen. Der Ritter erklärt dem Knappen, dass diese *site von Beiern ist komen* und berichtet, dass die Bayern bei ihren **Raubzügen** das Land heimsuchen (*sint sie dâ her abe gevarn)*.[639] Ähnlich wie im Nibelungenlied, wo Bayern mit Straßenraub charakterisiert wird, steht hier das verlotterte Bayern dem ritterlich-höfischen **Österreich** gegenüber.[640] Für den Gipfel der neuen Sitten sorgen freilich die **Schwaben**: *es wart ein herzog uns gesant / von Swâben her in Ôsterlant* (SH I, 475f.).

Der dritte Teil des Textes fragt nach dem **rechten Lehensherrn**. Der Ritter fordert den Knappen auf ihn zu suchen, der Knappe durchforstet daraufhin das Heer des Herzogs nach einem *rehten man*. Im Heer finden sich aber nur nichtsnutzige Herren, die selbst für die **kurze Strecke** von der Pulkau durchs Schmidatal nach **Nußdorf** zwölf Tage brauchten.[641]

> *„sam dâ der herzog ein her / gebiutet durch des landes wer, / daz wir nâch im über varn, (...). / sô ist daz lant ân maze wît. / Daz hie dishalp Tuonouwe lît / zwelf tageweide sint gar gên Nuzdorf an daz urvar*, / *eneben an der Pulkâ, / ze tal an der Smidâ.*"[642]

Hier kommen **topografische Kenntnisse** der kleinen Bäche Pulkau und Schmida zum Tragen, während am bedeutenden Urfar in Nussdorf die Preussel saßen. Die **Heerfolge** werde

---

[636] SH I., 213ff. *eines dinges ich iuch bit: / bescheidet mir des landes sit / in Ôsterrich, daz ist mîn ger. / ez gât so wunderlich entwer, / daz ich niht erkennen kan / einen rehten Osterman.* Damit nicht genug legt der SH-Autor nach: *er ist ein rehtiu ôstergans,* Ebd. 296. *dar zuo hât got geschaffen / manegen ôsteraffen.* Ebd. 451f.

[637] SH I, 41f. *wir dünken uns als raeze / sam die Stîraere*. SH III, 229. *waz wiltû wie Stîraere leben?*

[638] Der SH-Autor lässt die Österreicher so einfältig reden wie die Kärntner: *taepischiu maere / kunn wir sagen dâ nâch / ûz der Kerndenaere sprâch.* SH XIV, 42ff. Jans ENIKEL bemerkt sarkastisch *die Kerndner auch diutsch kunnen. / der êrn muoz man in gunnen* und lästert auch über die Steierer, die *vil kropfater liut* hätten. Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen Enikels Werke, In: MGH Deutsche Chroniken III, W 27531ff.

[639] SH I, 443ff. Schließlich verflucht der SH-Autor Beiern und Sachsen und wünscht ihnen *ein grôzer kropf.*

[640] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 123f. Siehe auch Kapitel 4.2.1.

[641] Ebd., S. 125. Die Zwölf gilt als „vollkommene Zahl", ihr wird das langsame, untaugliche Reisen der Männer gegenüber gestellt, die selbst für kurze Strecken zwölf Tage bräuchten. Im Nibelungenlied sind es Helden die in zwölf Tage bis zur Donau eilen, hier sind es Versager, die für etwa 80 km ganze 12 Tage benötigen würden.

[642] SH I, 564ff. *die ab her von der Teie varnt, arme liut sie wênic sparnt.*

obendrein ausgenutzt, um unterwegs **Bauernhöfe** zu plündern - *den armen liuten tuont sie wê*.[643] Der Seifried Helbling-Autor zeigt anhand einer Szene, wie die skrupellosen Landherren das **Einquartierungsrecht** während der **Heerfolge** missbrauchen. Sie fallen bei einem Bauern ein, raffen zusammen, was sie finden und schaffen es in der Nacht vom Hof:

„die strâz man vaste trîbet / die naht gein des herren hûs (...)
suocht mir decken zeinem kobel / daz man darüber einen hobel
mit grüenen hiuten ziehe. / der wirt hât schoenez viehe.'
gebûren hâte er ûz gefuort, / von den wart vaste umbe gesnuort,
wand ir herren holzwagen / het vil lützel dar getragen:
er was zesam gerefft mit widen. / mit dem wirt wart ûfgeriden;
des wagen was beslagen stark, / wegen einer halben marc
aht ich daz der selbe waer: / der wirt was ein füeraer."[644]

Damit nicht genug vergewaltigen sie die Magd und bedrohen die Frau und das Kind des Bauern mit dem Feuertod, falls sie kein Lösegeld bekommen. **Plünderungen** waren ein reales Problem, wie ein Kapitel über die **Einquartierung** im österr. Landrecht von 1298 zeigt: [645]

„Wir seczen andern auf seim gut nicht nem dann futer den rossen und essen und trinken (...); wer daruber in andern dorfern icht nimpt, oder da er da leit, das sol der marschalich in dem hervart richten, oder wo man ims clagt, hincz im als hincz aim rauber, es sei dann das er sichs bered; geit man im aber guetlich des er zu dem mal bedarf, da da er hinkuembt, so sol er niemant haissen nemen."[646]

Im **Gedicht II** tagt ein fingiertes **Fürstengericht** und spricht über den Verfall der ständischen Ordnung, den Geiz der Landherren und deren ungerechte Rechtssprechung. Dabei zeigt der Knappe vor Gericht auf, dass **Straßenräuber** im Heer fehl am Platz seien:[647]

„daz ein rehter strazroubser / in der hert sî gar enwiht. / er hat gewont anders niht,
dann twingen mit der geisel; / sîn gesmuctiu reisel / gebent im immer genuoc."[648]

Mit Reisel ist ein **Raubzug**, eine Raubfahrt gemeint, wie sie auch im Helmbrecht anklingt. Der Geiz der Landherren fördere **Landfriedensbruch** und Straßenraub; Räuberbanden hätten

[643] SH I, 580.
[644] SH I, 615ff.
[645] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 125f.
[646] Alfons DOPSCH/Ernst Freiherr von SCHWIND, Ausgewählte Urkunden, Nr. 50, §55, S. 103. Zum Landrecht siehe Kapitel 3.2.2.
[647] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 130ff.
[648] SH II, 154ff.

in einem **ritterlichen Heer** nichts zu suchen. Es folgt eine Klage gegen Neid und Lüge mit *ein stübich ze Wien an dem graben* und einer Metapher über *diu pfert an dem marktag.*"[649] In einer weiteren Klage lobt man die babenbergischen **Landtaidinge** in *Niunburc, Tuln* und *Mûtârn*, während die neuen **Hofgerichte** schlecht abschneiden und teuer seien: *iz kostent mangen pfenninc / ze Wienne diu hofteidinc.*[650] Den landsässigen, finanzschwachen Adel mögen Anreise und Unterkunft in Wien tatsächlich belastet haben.[651]

Auch die **Tugenden** kommen im Gedicht II zu Wort. Die Wahrheit spricht: *owê, ez ist vil nâhen ûf den wegen, / sam man der ê well verpflegen.* Die Treue meint, dass *diu kristenheit vergizzet mîn,* und die Mäßigkeit ruft: *ich will mîn strâze. / In keinem land ist sô vil êbrechaer.* Dem pflichtet die Züchtigkeit bei, die von Zuständen wie in Sodom und Gomorrha spricht und *tôtslege, nôtnumft, nahtbrant, diebe, roubaer* und *valschen gwin* brandmarkt (SH II, 1018ff.). Am dritten Gerichtstag stehen die **Juden** auf der Anklagebank: *der huorenjuden ist gar ze vil hie in disem lande*. Der Autor attackiert die Juden ob ihres Unglaubens und macht sie für Jesu Tod verantwortlich, wofür er sie brennen sehen will:

> *„verfluochte Juden, umbe daz / habt ir immer minen haz.*
> *und waer ich ein fürst ze nennen, / ich hiez iuch alle brennen."*[652]

Während Enikel frei von **Judenhass** war, kehrt der Seifried Helbling-Autor einen agressiven **Antijudaismus** hervor, der in der angeblichen Hostienschändung 1338 in Pulkau, in Judenverfolgungen und der Wiener Gesera 1421 traurige Höhepunkte erfuhr. Der Autor beklagt die **Überfremdung** im Land - *ze Wienne get ez allez in* - und sieht vor lauter Bayern, Sachsen, Böhmen und Ungarn keine sieben „echte Österreicher" an einem Ort (SH II, 1455ff.).

> *„got mir dês niht gunde / daz ich inder vunde / nâhen bî ein ander stân / siben rêhte Osterman. / an hâr, an gwant an gebaer / islîcher gêrne waer / von Eselsheim ûz der stat."*[653]

Auch die **Spielleute** bekommen ihr Fett weg. In einer weiteren Zeitklage wird der *alten meister sanc* den jetzigen *lotersingaere* und *muotelsingaere* gegenüber gestellt: *ir wort, ir dôn sint ze krank*.[654] Bei den *lotersingaere* treten zweitklassige Leute wie Miltengruoz und Miltenfriunt auf, und das Preislied eines Meisters **„Rübendunst"** wird zitiert.[655]

---

[649] SH II, 333ff. Bei den Schotten auf der Freyung fand seit dem 13. Jh. ein wöchentlicher Pferdemarkt statt.
[650] SH II, 655ff. und 697f. Siehe dazu auch: Max WELTIN, Landtaiding, In: Das Land und sein Recht S. 311.
[651] Angelika KÖLBL, Das kulturelle Leben, S. 85.
[652] SH II, 1084f. und 1157ff.
[653] SH II, 1470ff. Esel wird hier als abwertendes Synonym eingesetzt.
[654] SH II, 1329ff. Siehe auch: Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 148f. *lotersingaere* bedeutet soviel wie „nichtsnutzigen Sänger", *muotelsingaere* sind „unverschämte Sänger".
[655] SH II, 1291ff. Die Rübe war ein armer Leute essen, der Dunst lässt an Gestank denken.

Die *muotelsingaere* tragen ebenso **sprechende Namen** wie Tadler, Argenhaß oder Lasterrüg. In Wien könne man nicht einmal in Ruhe speisen, weil ständig abgerissene Sänger daher kämen, die wie „Kälber nach den Kühen brüllten".[656] Der Schreiber zeichnet die **Spielleute** derb und untalentiert und spricht von *ein hanttraeger gîgaer, ein alter holerphîfaer, ein singer ungedoenet*.[657] Über den Status der Spielleute in **Wien** sagt eine Notiz im Stadtrechtsbuch einiges aus: *von varinden leuten die man mit steckchen schlecht.* Generell führten Spielleute ein Leben zwischen Anerkennung und **Ächtung** (siehe 2.3.1.).

Im **Gedicht III** wettert der Autor wieder gegen fremde Sitten und Gebräuche. Inhaltlich knüpft der Text an das zweite Gedicht an, wobei sich der Ritter in einer **Badestube** (*ich hôrte daz der bader blies)* von den Strapazen der Landfragen erholen möchte.[658] Die Szene im Bad wird ausgiebig geschildert: wozu *badhemd* und *wadel*, *rîben und begiezen* sowie *zwei scheffel an die stein / dâ wir nâch erswitzen* in der **Sauna** gehörten (SH III, 13ff.).
Ulrich von Liechtenstein baut in seiner Venusfahrt eine **Badeszene** in Wr. Neustadt ein, wo er sich von den Anstrengungen seiner Fahrt erholen möchte. In der Wiener Meerfahrt heißt es über Wien: *In der selben gvten stat, / man vindet einer hande bat.*[659] Selbst Parzival ging ins Bad, um sich von seiner **Heldenfahrt** zu erholen: *sô ich in dem bade saeze*.[660]
Im Bad werden adelige **Schankwirte** (*lîtgeben*) ebenso kritisiert wie die Landessitten (SH III, 131ff.). Neben andersartiger Kleidung kommen die Frisuren der geschorenen Polen und die lange Haare der Ungarn aufs Tablett, die auch Enikel kennt (siehe 4.2.3). Während der Adel Wein trinke, *lâz Beyer trinken biremôst,* Tschechen und Mährer *lâz ouch bier zechen* (SH III, 233ff.). Die „**Import-Export Bilanz**" des Landes sieht der Autor zynisch:

> *„gên Ungern geb wir altez gwant, / gen Pazzou lad wir grôziu schef,*
> *die Beier sprechent: 'sich ûf, nef! / uns mac her ûf komen sin / Ôsterweiz und Ôsterwin."*[661]

Textilien gingen donauabwärts nach Ungarn, während Getreide und Wein nach Bayern geschafft wird. Wie verlottert die **Landessitten** und wie verworren die Zugehörigkeiten seien, stellt der Dichter in einer ausufernden **Abstammungstirade** dar:

> *„ein Sahs bürtic von Wienen, / des müez immer werden rât, / ein Dürinc von der Niuwenstat / hab im ouch mînen fluoch, / er rehter landes unrnoch, / der sînen lantsit niht*

[656] LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 53. SH
[657] SH II, 1439ff. Im Gedicht VII zeichnet der SH-Autor nochmal ein äußerst negatives Bild der *frîschallaeren* und *valschen lobsingaeren*. SH VII, 802ff. Siehe auch: Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 149.
[658] SH III, 4. Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 150.
[659] Richard NEWALD (Hrsg.), Der Wiener Meehrfahrt, V 54f. Angelika KÖLBL, Das kulturelle Leben, S. 62ff.
[660] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival II, 116.
[661] SH III, 241ff.

kan! / von Bruck bürtic ein Pôlân, / der ist rehte wandelbaer.“[662]

Der Autor spitzt hier in bekannter Weise zu, verflucht die „**Zugereisten**“ und sieht nicht ein, warum die Österreicher die fremden Landessitten freimütig übernehmen.
Gedicht VIII beleuchtet die wirren Ständeverhältnisse. Eine Dialogszene zwischen Ritter und Knappem spielt dabei auf der „**Hohen Straße**“ in Wien:

„ich was da ze Wienen / und wolt hin ze hove gîn, / dô sach ich bi einander stîn
ûf der hôhen strâze / zwîn herren in der mâze;“[663]

Der Knappe ist auf dem Weg zum **Wiener Hof** und sieht zwei Herren ohne Gefolge beieinander stehen, die einen Kuenringer besuchen möchten.[664] Sie geben an, mit den **Kuenringer** verwandt zu sein. Auch am Hof stösst der Knappe auf viele Landherren, die mit allen möglichen Herren verwandt sein möchten, dabei aber recht bäuerlich wirken.
Nach der **Ständefrage** tritt die **Landessitte** ins Blickfeld. Es folgt ein Nörgeln über Dresscodes, Frisuren und Sprachen. Im Land trage man schon *nâch der Bêheim sit gewant*, Frisuren wie die Polen und rede wie die Sachsen.[665] Der Autor fordert ein Gegensteuern: *daz sich nimt ir lantsit an / manic tumber Ôsterman / daz sol der künec verkêren* (SH VIII, 804ff.).
Vom **Landrecht** wechselt das Gedicht VIII auf die **Reichsebene**: Jedes Jahr banne der Papst Mitglieder aller Stände: *vürsten, grâven, dienstman, phaffen, riter, bûren* (SH VIII, 958f.). Der Knappe schlägt vor, die eingezogenen Vermögen für einen **Kreuzzug** aufzuwenden und gedenkt der ruhmreichen Vergangenheit und dem Kreuzzug Leopolds V.:

„unde fuort ez über mer / mit einem kristenlîchem her, (...) hin zem heiligen grab.“[666]

Es folgt eine Zusammenfassung der Ereignisse während des **österr. Interregnums**: *der künic ûz der Bêheim lant / sich diser land underwant, / Ôsterrîch und Stîre*.[667] Sein Widersacher sei König **Rudolf I.** von Habsburg gewesen, der einen Hoftag einberufen habe:[668]

---

[662] SH III, 330ff. Der weitere Text lautet: *von Heinburc ein Mîssenaer, / von Marcheck ein Brâbant, von Niunburc ein Hollant, / ein Rînfrank von Trebense, / den selben gescheh allen wê. / ein Hesse bürtic von Tuln, / swie gelîche sie gehuln, / ein Bêheim von sant Pölten, / sô sie über wôlten / von Mütern gên Stein, / iz würde von in zwein / geredet wenic fürnems. / bî eim Westval von Krems / der ûz der stat waer bürtee, / wird ich buozwürtec. / lieber herr, daz tuet mir ant. / alle die ich hân genant, / kaemen sie von ir landen her, / man solt in billîch bieten er: / daz sich dann ein ôsterman / nimt den selben lantsit an.* Einmal mehr kommt hier das bedeutende Urfahr zwischen Mautern und Stein an der Donau vor (siehe 3.1.1).
[663] SH VIII, 496ff.
[664] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 159.
[665] SH VIII, 782ff. *sîn hâr waer geschorn hôch ûf für diu ôrn.* bzw. *er sol reden ‚wit wat waet'.*
[666] SH VIII, 970ff. Später dazu: *wie der herzog Liupolt / über mer gap den solt / und wie er fuor über mer / von Osterrîch mit eim her / und bût enhalp ein werk, / die guoten burc Starkenberc, / die er den diutschen herren gap, / ze helf dem heiligen grap.* SH VIII, 1039ff.
[667] SH VIII, 1067ff.
[668] SH VIII, 1156f.

„der künec einen hof gebôt / den vürsten umb des rîches nôt.
des rîches brieve wurden gesant / den vürsten allen in diu lant.“[669]

Ottokar II. sende **Boten** an den König, anstatt selbst vor Rudolf I. zu erscheinen: *von dem Rîn huop sich her nieder der Künic* und gewinnt schließlich den Kampf, bei dem Ottokar II. fällt.[670] Der Ritter kritisiert **Rudolfs Einmarsch** - der Knappe unterbricht ihn und verteidigt den Habsburger. Der Streit kulminiert in **Gedicht IX**. und der Knappe scheidet vorerst aus dem Dienst aus: *hie vrlaubt er den chneht'*.[671] Damit endet die Lucidarius-Reihe in Form von Frage- und Antwort-Dialogen zwischen Ritter und Knappen. Die Gedichte IX und X enthalten keine Zeitkritik; ihnen folgen die religiösen Texte XI und XII.[672]
Auch das **Gedicht XV** beginnt religiös, bevor es das Lucidariusmotiv wieder aufgreift und den Ich-Erzähler auf einer **ebenen Straße** reiten lässt: *bî den zîten ich reit / schône ûf einer strâze sleht. / nû reit enneben mich der kneht.*[673] Plötzlich taucht der Knappe wieder in der Handlung auf und fragt, warum die Österreicher so zaghaft seien.[674]

„da enhalp Tuonouwe: / an sînem hof an bouwe / manic man sach leiden blic,
von Wienn unz an den Semernic. / der Hartberc wart niht vermiten, / daz lant allez ab geriten / bî der Lîtä hin zetal. / da die ûnger heten wal, / da ist daz lant gar verhert,
wand inz leider niemen wert.' / ‚nû lâ michz immer dienen, gesell: waer dû ze Wienen“[675]

Die **Landesverteidigung** während der Ungarneinfälle 1291 sei miserabel gewesen, die Landherren hätten sich in der Stadt verbarrikadiert, während die Ungarn das Land verheerten.[676] Ein Herr hätte Angst, dass sich der *schrancboum* beim **Stadttor** löse, ein Anderer, dass das **Streitross** seines Knappen erschossen würde. Statt Streitrössern wären **Fohlen** im Einsatz gewesen (*ûf einem hengest, der noch nie / gras ân fulzand enbeiz*). Ein Herr wollte die Pferde in der Stadt belassen, damit man draußen nicht so schnell auf Feinde stoße.[677] Dem Geiz und dem Unvermögen der jetzigen Landherren stellt der Seifried Helbling-Autor die Helden der glorreichen **Vergangenheit** entgegen wie die Preussels und den Schenk von Haßbach.

---

[669] Ebd. 1165ff.
[670] Ebd. 1195ff.
[671] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 260 mhd. *urloup, urlob* für „Erlaubnis (zu gehen), Verabschiedung, Abschied“. Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 14.
[672] SH XII, Das Gedicht beginnt mit dem religiösen Vokalspiel *Quinque sunt vocales, A E I O U.*
[673] SH XV, 34ff. zur Bedeutung von mhd. *sleht* siehe oben.
[674] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 168.
[675] SH XV, 221ff.
[676] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 171. HANGLER verweist auf die Continuatio Zwetlensis Tertia die von der Passivität des hohen Landadels während der Ungarneinfälle berichtet. Vgl. MGH SS IX, S. 658.
[677] SH XV, 292f.

„herr Schenk von Hûsbach, / waz iu êren hie geschach! / daz man ze Wienn ein strâze / nach iuwer herberge hiez. / billîch iu der fuerste liez / die burcgrâfschaft ze Brucke, / wand ir truogt über rucke / daz gemerke werlîch.“[678]

Haßbacher und **Preussel** gehörten zu den treuesten Parteigängern Friedrichs des Streitbaren; Enikel räumt ihnen und der Schlacht bei Laa viel Platz im Fürstenbuch ein. Nach Friedrichs Tod werden sie zu Parteigängern Ottokars II., wobei gerade der **umstrittene Streitbare** vom Autor als guter Herrscher stilisiert wird, der nur die besten an seinem Hof zugelassen habe.[679] Anders die jetzigen Landherren, die sich in **Wien** verschanzten, anstatt einzugreifen:

„was ez der lantherren êr? / dô man enhalp Tuonouwe brant, / dô roubtens dishalp daz lant / ze Wienne wol driu tüsent man / waz gewînnen sie den vînden an.“[680]

„**Getrautsichnicht**“ soll mit seinem Hengst angreifen, bemerkt der SH-Autor spöttisch.[681] Es folgt ein Sinneswandel in der Bewertung von *künic Ruodolf*, der im **Gedicht XV** plötzlich gelobt wird.[682] Die Friedensverhandlungen scheitern vorerst, man rüstet auf.

„mit silber niht möhten getragen / âne karren âne wagen / hundert mîle ûf dem rucke. Heinburc unde Brucke, / Himberc und die Niwenstat / gebt uns, daz ist mîn rât, unde Starkenberc da zuo, / daz man iu niht schaden tuo.“[683]

Der Schluss von Gedicht XV bleibt verworren, was wohl in der Absicht des SH-Autors lag.[684] Im Chaos der **Ungarnkriege** und dem Dilettantismus der Landherren kommen nochmals einige **Mobilitätsaspekte** zur Sprache. Graf Iwan will schnell nach Wien ziehen und es einäschern lassen: *ir heizet morgen rennen / für Wienn unde brennen*.[685] Der ungarische König willigt ein, und am nächsten Morgen *begund ûf brechen daz her.* Alle

„begunden sich ûf machen. / man hôrte wegen krachen / über stein, über gras. / (...) her, künec, sendt hin abe. / von Comorn und von Rabe / heizt diu schef bringen her, wir sullen hie über varn / und daz lant wênic sparn / von der March an den Kamp.“[686]

Aus den Plünderungen wird nichts, da es in **Hainburg** zum Friedensschluss kommt. Albrecht

[678] SH XV, 341ff.
[679] SH XV, 360f. *die besten het er ûz gelesen / alumb in disem lande.*
[680] SH XV, 483ff.
[681] Ebd. 512. *Getrûtsînniht reit den hengst hin, (...).*
[682] Ebd. 537ff. (...) *hiet imz niht erwant der tôt, / er hiet gerochen unser nôt, daz sîn daz rîch hiet immer êr.*
[683] Ebd. 657ff. Die *mîle* (Meile) kommt als Wegmaß häufig in der mhd. Literatur vor.
[684] Reinhold HANGLER, Seifried Helbling, S. 175.
[685] SH XV, 735ff. *also nâhen vor der stat, / daz alle, die der fürst hat, / den rouch hin in smecken*.
[686] SH XV, 762ff. und 779ff.

geht gestärkt daraus hervor, und der **Habsburger** wird vom Seifried Helbling-Autor gelobt.

„der herzog mit sînem rât / fuor ze Heinburc in die stat. / ein fride wart gemachet.
sîn êr sî ungeswachet, / der die red ane vie, / von der diu reise wider gie.“[687]

Gedicht IV thematisiert den **Aufstand** der Landherren von 1295/96, wobei sich im Text vier fiktive Landherren gegen Herzog Albrecht verschwören und sich an den deutschen König wenden. Der SH-Autor erzählt, wie *die brief wurden gesant / dem künic ûf über Rîn* mit dem Vorschlag, **vier Markgrafschaften** *in disem lant, swie klein es sî* einzurichten (SH IV, 144ff.). Die Beschreibung der Herrschaftsgebiete, zwei nördlich und zwei südlich der Donau, lassen an die **vier Reiserichter** Ottokars und an die späteren Landesviertel denken:

„iz sol an uns vier forsten stên, ietwederthalp Tuonouwe zwên.
Der ein ist wol ze Wienen, dem sol daz lant dienen
von Heimburc an den Semernik. Er ist niht unsaelic,
ob er gewaltic wirt iesâ ûz den bergen an die Litâ.“[688]

„Nivnbnrc und Tullen sî ze dienste mir bekant,
daz Tulner velt imd daz lant, der Vorst und das Ybbser velt,
über den Strenberc sî mîn gelt Enns, Linz unde Wels.“[689]

„Krems und Stein nach ir rât solt wesen sîn houbtstat.
durch die Wachouwe, ûf bî der Tuonouwe
an des herzogen gebiet von Beirn er gewalt hiet.“[690]

„dem vierden schrîb wir noch ze lant, daz dem künic wird bekannt,
Nivnburc, Marchek unde Lâ, ûf bî der Tey alsâ,
von der Tuonouwe an den Schetsch.“[691]

Dem Plan, Österreich in vier Markgrafschaften aufzuteilen, stand wohl das reale Streben der Landherren gegenüber, **reichsunmittelbar** herrschen zu wollen. Den Versuch der **Landherren,** vier Markgrafschaften zu gründen, hält Weltin für nicht ganz unplausibel.[692] In

[687] SH XV, 797ff.
[688] SH IV, 149ff.
[689] SH IV, 164ff.
[690] SH IV, 199ff. Weiters umfasst das Gebiet: *daz Machlant, die Rietmark / ûf für die Frînstat an daz Bêheimisch er hat; / der Lüesnitz nach dem Gmünde / des ich im niht enkünde: / Litschouwer walt, die Sâze, gern ich daz lâze: / da wirt daz vierde lant mit gefürstet nach des rîches sit / nû kôren datz Gemünde wider für daz Piuchrich her nider, / zwischen Egenburc und Pulkâ, zetal an die Smidâ: / diu sol daz gemerke sin an die Tuonouwe.*
[691] SH IV, 235ff.
[692] Max WELTIN, Seifried Helbling, In: Das Land und sein Recht, S. 266ff. Reinhold HANGLER, Seifried

punkto **Realitätsbezug** schätzt Reichert die Seifried Helbling-Texte „in der Situation von 1295/96“ als wichtig ein, vor allem im Tauziehen zwischen Landherrn, Rittern und Knappen.[693] Der Autor gab den **vier fiktiven Markgrafen** witzige Namen wie *Lehsenbreht, Rüdensmer, Iuslâf* und *Henneriuch*. Indirekt kritisiert er freilich Leutold von Kuenring und die anderen aufständischen Landherren, die sich zur Revolte haben hinreißen lassen. Letztlich sei es zu einer **Versammlung** in Wien gekommen, und der Aufstand brach zusammen:

> *„dô der herzog wart gewar, / daz sie sprächen im ze vâr, / die herren er besande alumb in disem lande, /daz sie ze hove selten komen. / des wart ein tac für genomen nach des herzogen rât / hin ze Wienn in die stat.“*[694]

Im letzten Text, dem **Gedicht VII**, kommt es zum „Showdown“ am **Wagram** (*wâgrein*): Der Autor versammelt seine Positionen in einer **allegorischen Kulisse**, wobei die *rehte strâze* und die *rehte vart* nicht fehlen dürfen und die Tugenden und Laster miteinander ringen.[695]

Abschließend lässt sich sagen, dass der Schreiber der Seifried Helbling-Gedichte neben allegorischen **Straßen-Passagen** vorwiegend profane „Weg-Aspekte“ anspricht.
Einmal überladet er die Wagen, bis sie fast bersten - *des muost ûf geladen sîn, / daz die wegen krachten* - ein andermal poltern die Kriegswagen durch die Zeilen: *man hôrte wegen krachen / über stein, über gras.*[696] In den Gedichten tauchen verschiedene **Wagentypen** auf: Spricht Gedicht XV noch floskelhaft von *âne karren âne wagen* (also von allen Wagen),[697] so thematisiert Gedicht I den Missbrauch des **Einquartierungsrechts** bei der Heerfolge und lässt die Plünderer zum **Abtransport** einen Kobelwagen verwenden: *suocht mir decken zeinem kobel / daz man darüber einen hobel / mit grüenen hiuten ziehe*. Dieser **Kobelwagen** wird als *holzwagen* charakterisiert, der stark beschlagen sei - *des wagen was beslagen starc.*[698] Andere Wagen-Nennungen in Gedicht I stehen mit einem Heereszug in Verbindung und meinen wohl **Heer-** und **Trosswagen**: *als ich den wagen abe gezer, / ich scheide von des fürsten her* bzw. *sô heizt er sîne knehte tragen / daz harnasch ûf sînen wagen.*[699]

Helbling, S. 187.
[693] Folker REICHERT, Landesherrschaft, Adel und Vogtei, S. 111. Siehe auch: Max WELTIN, S. 257. ???
[694] SH IV 601ff. *der tac alsô zuo gie. / die lantherren er enphie / und nam der besten vier von in.*
[695] SH VII, 639ff. *Triu, Warheit unde Mâze / kerten die rehten strâze, dâ diu verfluocht Untriuwe was.* SH VII, 1133ff. *ich kêrte heim mîn strâze, diu was in der mâze / wol gên drin mîlen. / umb wiu solt ich îlen?* Gedicht VII nennt *wartman* 512, *rostûschaer* 744+1158, *frîschallaeren und valsch lobsingaeren* 802f., *alter spilman* 853 und *boesen schefman* 1164. *ich wil, diu strâz ze helle gê (...).* SH XII, 15.
[696] SH I, 771f. und SH XV, 764f.
[697] SH XV, 658ff. *die bulgen und die malhen / mit silber niht möhten tragen, / âne karren âne wagen / hundert mile ûf dem rucke.* Es ist dies die einzige Nennung von Karren, während Wagen sieben Mal vorhanden sind.
[698] SH I, 630ff. In Gedicht XIII ist von einem *gebûren hobel* (Bauernwagen) die Rede. SH XIII, 180.
[699] SH I, 812f. und 846f.

Als Seifried Helbling den Räubergesellen in Gedicht XIII vom **Zug der Kaufleute** auf der Kremser Straße erzählt, spricht er: *ir wegen die sint ringe, / sie vüerent phenninge / nâch weizen hin dem Annîs.*[700] Die Kaufleute hätten viel Geld bei sich, um **Weizen in Enns** zu kaufen und ihre Wagen seien *ringe*, also „leicht" zu überfallen.[701] Ein besonderer Wagen taucht im Gedicht VI auf, in dem die **Verschiebung** (Diebstahl) von österrr. Gütern nach Kärnten und Deutschland angeprangert wird: *sîn soumer ladet er zehant / und sent iz gên Düringe lant.*[702] Gemeint ist Graf Berthold von Rabenswalde, der auf seinen **Frachtwagen** die zusammengerafften Schätze des Landes nach **Thüringen** bringen lasse.

Sänger und **Spielmänner** tituliert der Autor abwertend als: *frîschallaeren, und valschen lobsingaeren,* als *lotersingaere* und *muotelsingaere*, die *ungedoenet* seien.[703] Im Gedicht III laufen Knappen *in den wegen*, die langärmlige Kleider tragen, *daz die zipf taeten val / gegen den wagenleisen.*[704] Die langen Zipfel der Knappen würden in die **Wagengeleise** (Wagenspur) hängen. **Gleisspuren** kommen auch im Parzival vor, wenn es heißt:

> *„kriuze unde stûden stric, / dar zuo der wagenleisen bic*
> *sîne waltstrâzen meit: / vil ungevertes er dô reit, / dâ wênic wegerîches stuont."*[705]

Bevor ich zur letzten **Wegstrecke** und den Mobilitätspassagen in der Österreichischen Reimchronik des Ottokars aus der Gaal aufbreche, möchte ich dieses Kapitel mit Wolfram von Eschenbachs **Parzival** beschließen: *„kêrt hinnen, ob ir welt genesn!"*[706]

---

[700] SH XIII, 137ff
[701] Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 169.
[702] SH VI, 27ff. Nach LEXER kann *soumaere* neben einem Frachtwagen auch den Führer von Saumtieren, das Saumtier selbst oder die Last, die es trägt bezeichnen. Matthias LEXER, Mhd. Taschenwörterbuch, S. 203.
[703] SH VII, 803f. und SH II, 1439ff.
[704] SH III, 300ff.
[705] Wolfram von ESCHENBACH, Parzival IV, 183ff. *„Kreuze und Wegzäune sah er nicht, noch weniger Furchen von Wagenrädern, denn seine Waldchausee war wild: ganz ungebahnt war es dort, wo er ritt, und wenn da Wegwarten standen, so warten die noch heute auf den Weg."* Zitiert nach Walter de GRUYTER, Parzival.
[706] *„Reitet fort, wenn Ihr Euch retten wollt!"* Zitiert nach Walter de GRUYTER, Parzival V, 11.

4.2.5 *hinz Wienen in die stat* -
Österreichische Reimchronik, Ottokar aus der Gaal

„Ottokar zeigt in der Reimchronik die vielfältigen Funktionen der Land- und Wasserstraßen neben der Raumüberwindung für Heere, Hochzeitszüge, Kaufleute, Pilger, (...): Straßen sind Raum strukturierende Elemente, dienen der Orientierung und bieten die Kulisse für *Empfänge, Demonstrationen und Strafvollzug.“*[707]

In der **Österr. Reimchronik** (Steirische Reimchronik) erzählt **Ottokar aus der Gaal** die politischen Ereignisse seiner Zeit. Er schreibt aus der Perspektive der Landesherren und berichtet *waz hie ze Stîr und zÔsterrîch / unser fursten hânt getân* (V. 11998f.). Dabei geht er auf die **Reichs-** und **Landesgeschichte** von 1246 bis 1310 ein, gewährt detailreiche Einblicke in die Zeit des Interregnums und bezieht offen Stellung für die Habsburger.[708]
Die 98.595 Verse umfassende Reimchronik ist eine der wichtigsten Quellen für die Landesgeschichte in der 2. Hälfte des 13. Jh. und Anfang des 14. Jh. Sie ist in acht Handschriften erhalten, die unvollständig überliefert sind, sich aber ergänzen. Die Entstehung der Chronik wird von Joseph Seemüller, der eine maßgebliche Edition vorgelegt hat, zwischen 1290 und 1326 angesetzt.[709] Maja Loer gelang der Nachweis, dass der **Autor** *Otacher ouz der Geul* ist, der dem steirischen Geschlecht der Herren von Strettweg entstammte.[710]
Obwohl dem Chronisten manchmal **Fakten** und **Fiktion** verschwimmen, stellt sein realitätsnaher, oft „unfrisierter“ Stil eine einmalige Quelle dar. In ihrer historischen Reflexion mögen Regino von Prüm, Adam von Bremen oder Otto von Freising präziser sein, aber Ottokars Art, über soziale Aspekte und die einfachen Leute zu schreiben - *des volkes des man niht enaht* - ist eindrücklich, und seine Hinweise auf **Aspekte der Mobilität** sind vielfältig.[711]
Ottokar zog als **Fahrender** durchs Land, war Dienstmann der Liechtensteiner und begleitete mehrere Kriegszüge sowie diplomatische Reisen. Er kam viel herum, war **ortskundig** und erwähnt in der Weststeiermark, am Semmering, bei Wr. Neustadt, Wien oder Krems Details, die er selbst gesehen haben muss.[712] Ottokar reiste u.a. nach Prag, Salzburg, Kärnten, Oberitalien und an den Rhein und schnappte auf seinen **Studienreisen** elsässische, flandrische und mitteldeutsche Quellen auf, die er in seine Chronik mit einfließen ließ.[713]

---

[707] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 121.
[708] Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Ottokar von Steiermark, Lex. MA VI, Sp. 1587f.
[709] Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, S. VIIff.
[710] Maja LOEHR, Der steirische Reimchronist, In: MIÖG 51 (1937), S. 89-130, hier S. 125ff.
[711] V. 31513. Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 160ff.
[712] Eberhard KRANZMAYER, Die Steirische Reimchronik Ottokars, S. 11f. Siehe auch: Joseph SEEMÜLLER, Ottokars Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, S. XCIff.
[713] Maja LOEHR, Der steirische Reimchronist, In: MIÖG 51 (1937), S. 118ff. Vielleicht war Ottokar aus der

Neben seiner **Reiseerfahrung** verfügte Ottokar aus der Gaal über gute Literaturkenntnisse: Er kannte das Nibelungenlied, Gudrun und Helmbrecht ebenso wie die Werke Walthers von der Vogelweide, Wolframs von Eschenbach und Hartmanns von Aue.[714] Busson hat sich mit Ottokars Quellenmaterial beschäftigt und geht von einem Gerüst **historischer Notizen** aus, um das der Chronist **mündliche Berichte** und Erfahrungen eingearbeitet habe.[715]
Inhaltlich wechselt Ottokar aus der Gaal zwischen der Geschichte des Reichs und jener Österreichs ab und schiebt Exkurse ein. Er erzählt vom König Konrad IV., den letzten Babenbergern, König Ottokar II. etc. und zeichnet ein tiefgehendes **Bild des Interregnums** samt Herrschaftsübernahme der Habsburger, bevor die Chronik mit innerösterr. Ereignissen um 1309/10 abbricht.[716] Mit bescheidenen Worten leitet Ottokar sein Werk ein:

„von mîner kleinen kunst / nam ich mich an zu suochen / ûz den alten buochen (V. 14ff.)*"*

Mehr noch als von **schriftlichen Quellen** zehrt Ottokar laut eigenen Aussagen vom **Hörensagen**. Mit Formeln wie *als ich hân vernomen* oder *ich hôrte sagen* leitet er viele seiner Kapitel ein. Möglicherweise kokettiert er dabei mit Topoi der höfischen Epik und der Spielmannszunft, wie Gertrud Blaschitz vermutet. Blaschitz hat sich in ihrem Aufsatz „Auf mittelalterlichen **Land-** und **Wasserstraßen**. Straßen und Brücken in der 'Steirischen Reimchronik' Ottokars von Steiermark" mit ähnlichen Aspekten beschäftigt, wie sie auch in dieser Arbeit im Mittelpunkt stehen.[717] Die Germanistin untersuchte mittels Quellenstudium und Mittelhochdeutscher Begriffsdatenbank, welche **Terminologien der Infrastruktur** und der Fortbewegung in der Reimchronik benutzt werden, wie oft und in welchem Kontext bestimmte Begriffe vorkommen und worauf sich Wörter wie *strâze* oder *wec* reimen.[718]
Letztlich richtete Gertrud Blaschitz ihren Blick auf „das sprachliche Erscheinungsbild von '**Weg** und **Straße**'" in der Reimchronik und schuf damit einen wichtigen Orientierungsmarker für dieses Kapitel. Im nun folgenden Abschnitt sollen nicht nur ihre Ergebnisse zusammengefasst, sondern auch überprüft, ergänzt und vertieft werden. Um das umfangreiche Werk Ottokars aus der Gaal hinsichtlich seiner **Mobilitätsaspekte** zu besprechen, erscheint eine Strukturierung nach vier Schwerpunkten hilfreich, die sich wie folgt gliedern:

Gaal auch in Flandern, Paris und am Hof König Jakobs von Aragon.
[714] Ebd. S. 111. Sowohl LOEHR als auch KRANZMAYER führen das umfangreiche Wissen des Reimchronisten auf seine Zeit als Fahrender zurück. Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 71f.
[715] Vgl. Arnold BUSSON, Beiträge zur Kritik der steyerischen Reimchronik, Teil 1-4.
[716] Joseph SEEMÜLLER, Ottokars Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/2, S. 1418ff.
[717] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 67-122. Vgl. DIES. Unterwegs in der mhd. Epik, In: Thomas SZABÓ (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen, S. 185-214.
[718] Ebd. Siehe dazu: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at:8000 (05.05.2017).

I. **Verkehrsinfrastruktur** (Straßen, Wegen, Pässe, Brücken, Furten etc.)

II. Fortbewegung auf den **Landwegen** (zu Fuß, zu Pferd, zu Wagen)

III. Fortbewegung auf den **Wasserwegen** (Schiffstypen und Schiffsverkehr)

IV. Weitere „**Mobilitätsaspekte**“ - wer ist unterwegs?

Methodisch habe ich ähnlich wie Blaschitz gearbeitet, wobei das Quellenstudium im Mittelpunkt stand und die Mhd. Begriffsdatenbank zum quantitativen Abgleich bestimmter Begriffe diente; die Reimwörter am Versende haben mich weniger interessiert. Die **Historizität** von Ottokars Ausführungen ist nicht immer zweifelsfrei zu überprüfen und teils fehlerhaft. Seemüller hat beim Editieren etliche Kommentare beigefügt und, so sie ihm bekannt waren, die Ursprungsquellen des Reimchronisten zu bestimmten Abschnitten angegeben.[719]

Mir geht es vor allem um die relativ **unverfälschten Verkehrsbilder**, die der Reimchronist transportiert und um Hinweise auf die Verkehrsinfrastruktur seiner Zeit. Punkto Statistik werden eingangs Problemfelder deutlich. Das Werkzeug der „Mittelhochdeutschen Begriffsdatenbank“ (MHDBDB) ist hilfreich, um sich einen Überblick zu verschaffen und die Häufigkeit bestimmter Terminologien aufzuspüren. Allerdings lässt die Zählweise mitunter Raum für Interpretationen offen, zeigt lediglich quantitative Aspekte auf und ersetzt keinesfalls den Blick auf die jeweiligen **Textpassagen** samt deren Kontext. Als Beispiel sei die **Begriffsabfrage** *wec*, *wege* genannt, die zu einem komplexen Befund führt.[720] Ich sehe im Gegensatz zu Blaschitz nur rund 100 Treffer statt „an die 250 Zeugnisse“ und einen quantitativen Gleichstand zwischen dem Einsatz der Begriffe „Weg“ und „Straße“. Die „**Weg-Terminologie**“ des Reimchronisten umfasst nach Blaschitz: Weg (250x*), Straße (103x), Spur (16x), Pfad (15x), Brücke (13x), Steig (6x), Gasse (5x), Steg (3x) sowie Platz (1x).[721]

Blickt man auf die Dichte der Weg- und **Straßen-Belege** in den 98.595 Versen, so kommen die rund 100 Nennungen im Schnitt pro 985 Verse einmal vor. Im Nibelungenlied komme ich auf 16 Straßen-Belege und 30 Wege-Belege, was im Vergleich zur Reimchronik eine wesentlich höhere „**Wege-Dichte**“ bedeutet, da Wege bei 2.380 Versen alle 80 und Straßen alle 150 Verse vorkommen (siehe 4.2.1). Blaschitzs Aussage, die Weg-Nennungen der Reimchronik seien „erstaunlich groß“, relativiert sich nach Überprüfung der Zählweise und im Vergleich mit anderen Quellen wie dem Nibelungenlied, wenngleich beide Werke viel **Reisedynamik** in

[719] Vgl. Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1+2.

[720] Zum Suchbegriff „Weg“ erhält man 105 Treffer (darunter 43 „direkte“ Treffer zu *wec)*; „Wegen“ spuckt 257 Teffer mit 160 unspezifischen Hits aus. * Meiner Einschätzung nach gibt es nur rund 100 direkte Weg-Belege in der Reimchronik. Beispielsweise tritt das Wort „wegen“ oft als Präposition auf.

[721] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 74ff. Vgl. http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017). Weitere Wege-Terminologien: Furt (5x), Urvar (5x), Strich (49x).

sich bergen. Die Anzahl sagt freilich wenig über den „Wert" und die Bedeutung einzelner **Reise-Begriffe** aus. Mitunter sind es selten gebrauchte **individuelle Vokabel** wie *hangunder wagen, kobellachen*, *rospâre*, *renneholz, slâfhus* oder *tulmetsch,* die aufschlussreich sind.

I. Verkehrsinfrastruktur:

Ottokar leitet die Ereignisse seiner Reimchronik oft mit der **Anreise der Protagonisten** ein und lässt dem öffentlichen Raum und dem Straßenwesen viel Aufmerksamkeit zukommen.[722] Laut Blaschitz verwendet der Chronist den Terminus *strâze* in Bezug auf **reale Straßen** und kaum als Metapher. Die Bezeichnung „**Brücke**" setzt er ebenso ein, eine konkrete Zuordnungen zu Bauwerken ist dabei aber kaum möglich. In ihrer Zusammenfassung zeigt Gertrud Blaschitz auf, dass die *strâze* in der Reimchronik an bestimmte Faktoren gebunden ist:

- **innerstädtische Verkehrswege**: Wien, Regensburg, Paris, Olmütz, Akkon.
- Verkehrswege mit Bezug zu **römischen Straßen** oder römischen Siedlungen: Wien, Linz, Passau, Wels, Augsburg, Landsberg, Salzburg, Regensburg, Frankfurt, Aachen, Basel, Fischamend, Hainburg, Ödenburg, Güns, Ofen.
- bedeutende **Handelsstraßen** und **-routen**: Breslau, Trebnitz, Laa/Thaya, entlang der March (frühere Bernsteinroute), Semmering, Kanaltal etc.[723]

Wie in anderen mhd. Texten taucht **formelhaftes** wie *ûf strâzen und ûf wegen* mehrfach auf und meint „auf allen Wegen" bzw. „überall". Daneben erhalten einzelne Wege und Straßen **eigene Attribute**: Ein verschneiter Weg ist *boesen* oder *sleht,* ein angenehmer Weg ist *linde,* ein Weg kann *geheim*, *lanc* oder *streng* sein, ein anderer ist *eng und smal.*[724] Straßen sind hingegen *niht eng,* sondern *wît unde breit*, können *wild, vol, gemein* oder *wol bereit* sein*,* werden mitunter (nicht) gebaut und manchmal sogar *verschrangt.*[725]
Ottokar erwähnt die *gemeine strâzen, riches strâzen*, *rehte strâze* und *lantstraze* und spricht damit den **Rechtscharakter dieser Straßen** an.[726] Geografisch sind mehrere Straßen näher zugeordnet: *durch Regenspurc ein strâzen* geht (V. 8991); *ûf der Rômestrâzen* (V. 10670) und

[722] Gertrud BLASCHITZ, Auf mittelalterlichen Land- und Wasserstraßen, S. 82.
[723] Ebd. S. 121.
[724] Ebd. S. 76. Joseph SEEMÜLLER, Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5, V. 28798 *nach dem rehten weg / vor den vînden komen dar.* 32059 ein *linder* Weg. 57251 *den wec eng und smal.* 77761, *dâ ist der wec sô smal.* Im Parzival kommt eine *sleht* Straße vor, wobei das mhd. *sleht* eine „eben, gerade" Straße meint und in der Reimchronik als „gerade" oder „glatt" gelesen werden kann (siehe 4.2). V. 85979f. *heimlich wec er reit, / die gemeinen strâzen er vermeit / als ein boeswiht tuon so*.
[725] V. 9022, 9035f. *daz die burgaer die strâzen / beidenthalp verschrangt*. 62848f. *varen lâzen / deheine wilde strâzen.* 65769, 68450f. *si dûht der wec alsô lanc / hinz Wienen ûf der strâzen.* 85980f. *heimlich wec er reit, / die gemeinen strâzen er vermeit.*
[726] Gertrud BLASCHITZ, Auf mittelalterlichen Land- und Wasserstraßen, S. 77. 37072 *ûf manigen wec strengen*

ûf die weg und ûf die strâzen, / diu hinze Rôme gêt (V. 47436f., gewissermaßen eine Variation von alle Wege (führen) nach Rom); *hinz Wienen ûf der strâzen* (V. 68451) oder *die strâzen, / diu gen Ôstrîch gie* (V. 74496f.). Zudem gibt es eben **Reichsstraßen** und **Landstraßen** wie jene bei Griffen, wo man *ûf die lantstrâzen* zog (V. 61997).[727] Über die Straßenzüge der Reimchronik im Gebiet von **Kärnten** und der **Steiermark** schreibt Joseph Seemüller:

> *„Vergleicht man jene kärnthnerischen wegzüge, (...) mit den obersteirischen, so sind sie deren genaue fortsetzung: wir erhalten die linie Rottmann, Trieben, Kammern, Kaiserberg, dann die abzweigung nach Leoben und Bruck einerseits, andererseits die fortsetzung über Knittelfeld, Judenburg, Neumark ins kärnthnerische nach Friesach, St. Veit, Klagenfurt; die verbindung zum Lavanthal wird über Völkermarkt-Griffen"*[728]

hergestellt. Der Chronist scheint bis Norditalien, St. Gallen und Süddeutschland, im Donauraum und im Wiener Becken gute **Ortskenntnisse** zu besitzen und weiß genaue Angaben über die **Überfahrten** bei Stein, Trübensee, Klosterneuburg, Stadlau, Enzersdorf und Albern zu machen. Generell werden die **Straßen** oft „als weit und breit charakterisiert, **Wege** - wenn nicht im übergeordneten Sinn gebraucht - müssen geräumt werden, Pfade" werden von Einzelnen gesucht und begangen, **Stege** lassen sich ohne weiteres abreißen.[729]
Zwei Gebiete treten in der Reimchronik bei Straßennennungen hervor: der **Donauraum** und das **Rheingebiet**. Ein Straßenneubau wird im Text nicht explizit erwähnt; von **Brückenbauten** berichtet Ottokar zwei Mal im Konnex mit König Ottokar II.: für eine Hochzeit des Königshauses bei Fischamend und bei einem Kriegszug nach Bratislava.[730]
Bemerkenswert ist, dass der Reimchronist die **Wartung** und die Sicherheit auf den Straßen bemängelt und hinterfragt, wieso die Herrscher keine neuen Straßen anlegten (V. 76980). Über die Herrschaftszeit Ottokar II. Přemysl berichtet die Chronik, dass man *an den strâzen* (...) *ab brach / pilgrînen und koufliuten.* Die **Sicherheit** auf den Straßen sei nicht gut gewesen und habe zu einer Versammlung der Landherren in Trübensee geführt, von der auch der „Seifried Helbling"-Autor zu berichten weiß.[731] Nach der Kunde von seiner Wahl zum König zieht **Rudolf I.** *ûf die strâze* (...) *zetal gegen Âch* (V. 12618ff.)*,* wo er feierlich gekrönt wird und allerhand Begehrlichkeiten an ihn herangetragen werden. Vor Ort

[727] Reichsstraßen erwähnt der Chronist vier Mal: V. 39724, 71624, 76948 und 95898.
[728] Joseph SEEMÜLLER, Ottokars Österreichische Reimchronik, In: MGH Dt. Chron. 5/1, S. XCI.
[729] Gertrud BLASCHITZ, Auf mittelalterlichen Land- und Wasserstraßen, S. 77.
[730] Ebd. S. 92, 109ff. und V. 7727ff.
[731] Ebd. S. 104 und V. 1360f., Joseph SEEMÜLLER, Seifried Helbling, Gedicht VI, 496. Dass man Boten zu Heinrich von Meißen mit der Bitte sandte, dem Land einen Herrscher zu schicken gehört nach HOENSCH ins „Reich der Fabel". Der Chronist berichtet von der vermeintlichen Botenreise: man habe das Geleit verweigert: *si müsten unbehuot / sins geleites halben kêren* V. 1453 und 1632f. Jörg HOENSCH, Přemysl Otakar II., S. 41.

„komen scharhaft gezogt / koufliut und burgaere / die klagten im ir swaere
und des landes gebresten, / daz si der strâze nindert / diu in ze varen waer bereit,
swâ si vermite daz geleit, / sô gar waerens unbehuot. (...) swer wege unde strâzen bûte
daz der belibe mit gemache, / umbe die und ander sache / wold er sich berihten baz.“[732]

Rudolf habe daraufhin einen Reichstag zu Nürnberg einberufen, bei dem er einen **Landfrieden** erließ und *gebôt bî der wide / fride wegen und strâzen.*[733] In Augsburg seien danach **Geleit** und **Zollfragen** geklärt worden (V. 12950). Nicht nur die Straßen, auch die *stîge unde weg:* hat der König prinzipiell *in sîner phleg.* Der Reimchronist verwendet das Wortpaar *weg/phleg* zehn mal, so beim Aufstand der Wiener, als Herzog Albrecht I. *ûf den Kalenberc* flüchtete und alle Zufahrtsstraßen samt **Donauüberfahrt** sperren lässt.[734]

„die strâzen, stîge unde weg, / die het der furst in sîner phleg.
daz niemen her noch hin / her ûz moht noch hin in. / ouch wart
diu Tuonou sô bewart, / daz niemen dhein enouwevart.“[735]

In Wien sei es ob der **Zufahrtssperren** zu Preissteigerungen gekommen, die *grôz geschrei von dem povel in der stat* ausgelöst haben (V. 65660f.). Nicht nur in Österreich sah sich Albrecht I. mit **Aufständen** konfrontiert, auch im Reich hatte er Herausforderungen zu bewältigen, wie sein Vater, der während der **Auseinandersetzung** mit Ottokar II. auf seinem Zug nach Wien die Erlaubnis des Bayernherzogs einholen musste, um auf *wege unde strâzen zetal durch Beiern* ziehen zu dürfen (V. 13653f.). Zuvor ordnete bereits König Ottokar II. die **Überwachung der Infrastruktur** im Donautal an und sperrte die Straßen:

„er gebôt bî lîbe und bî guot, / uf allen wegen unde strâzen, / dâ solt man
niemen lâzen, / er rite oder er gienge, / daz man den sa vienge (...).“[736]

„Die **Sperre der Donau** und der Straße entlang des Flusses sollte den raschen Siegesmarsch des Habsburgers und des Reichsheeres im Herbst 1276 stoppen," wobei der Böhmenkönig auf das stark befestige Klosterneuburg setzte, um Rudolfs Truppen vor Wien aufzuhalten.[737] Die Straße ist ein **öffentlicher Raum**, der neben der bloßen Fortbewegung auch Aspekte von (Un)Sicherheit, Repräsentation, Macht und Politik verkörpert. Laut Chronik haben sich im

[732] V. 12798ff. und 12820ff.
[733] V. 12850f. Ähnlich formelhaft V. 71624ff. Frieden *ûf des rîches strâzen* (...) *ûf wazzer und ûf weg.* Vgl. 3.2.1.
[734] V. 35404ff. und 65620ff. Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 74 und 114.
[735] V. 65649ff.
[736] V. 13792ff. Die Cont. Vind. berichtet zu 1276 über Rudolfs Zug in Bayern *per artas vias et aquas diversas cum suo exercitu transiere nequiret* und schildert ihren Blick der Ereignisse. MGH, SS 9, S. 708.
[737] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, S. 84. Vgl. Jörg HOENSCH, Přemysl Ottokar II., S. 225.

Jahr 1288 in Wien **Handwerker auf der Straße** versammelt, um sich Gehör zu verschaffen (V. 65500ff.). Zuvor kam es zur Auseinandersetzung um die Herrschaft in Österreich, wobei Verkehrswege und gesperrte Straßen eine wichtige Rolle inne hatten. König Rudolf I. habe *schiffunge* bei seiner *vart herab* (V. 13810ff.) eingesetzt, letztlich erfolgt die **Übergabe von Wien**. Ottokar II. war selten im Land (siehe 2.2.3), eine Verhandlung zwischen beiden am *urvar ze Niwenburg*, wo *zullen über den phlûm* fuhren, scheiterte (V. 14542ff.).
Laut Reimchronisten ist **Ulrich von Liechtenstein** *ûf der reise* König Ottokars II. nach Kärnten und Krain *marschalch* gewesen (V. 10540). In Krain zieht der Tross *hin und her* und kommt durch das **Kanaltal** auf die *Rômestrâzen* (V. 10670). Unterdessen droht Ungemach mit den Ungarn, und der Böhmenkönig muss über den winterlichen **Semmering** ziehen:

> *„er hiez die wege wîten / und schûfeln vor dem snê: / ich waen, daz er nie mê / mit her sô boesen wec gefüere. / man sagt, daz er verlüere / manic phert von dem weter.“*[738]

Winter, Wetter und Wege zollten also ihren Tribut. Die Wege werden geweitet, geschaufelt und geräumt, dennoch verliert man Pferde. Als ein anderes Heer im hereinbrechenden Winter nachhause geschickt wird, ist ihnen *der wec linder,* da sie der Kälte am wärmenden Feuer entgegensehen (V. 32050). Später berichtet der Reimchronist zum Winter 1291/92 nochmals von einer **Schneeräumung** am Semmering, als Herzog Albrecht I. mit seinen Truppen in die Steiermark eilt, um den dortigen Aufstand zu kalmieren.
Mehrfach spricht der Reimchronist **Passstraßen** an, wobei nicht die großen Alpenpässe, sondern **innerösterreichische Übergänge** im Fokus stehen. Eine besondere Rolle nimmt der Semmering ein, der zehn Mal genannt wird und im Zuge des steirischen Adelsaufstandes gegen Herzog Albrecht I. eine Schlüsselrolle spielte.[739] Im Landsberger Bund hatten sich die Steirer mit bayerischer und salzburgischer Hilfe gegen den neuen Landherrn zum Jahreswechsel 1291/92 erhoben.[740] Albrecht I. rückte mit seinen Truppen von Wien über Wr. Neustadt nach Schottwien vor und kommt am **verschneiten Semmering** zum Stehen.

> *„nû was der Semernic / versnîwet sô sêre (...) sô möhte dhein man / her über sîn komen.“*

Herzog Albrecht I. schickt *zwei tûsent man, / die den wec hin an / solden schûveln unde rûmen* (V. 56756ff.). Letztlich gelingt die *übervart über den Semernic*, der Tag und Nacht von

[738] V. 10730ff. *ob ich über den Semernic / mug komen.* Nach der winterlichen Querung habe sich der König aus seinere *wegemüeden nôt* erstmal erholen müssen, bevor er gegen die Ungarn zieht.
[739] V. 2584, 7239, 10731, 37353, 42895, 54268f. das *Spital, / daz an dem Semernic lît*, 56756, 56791 und 57175. Die ersten beiden Nennungen sind metaphorischer Natur: *diu ebenung waere sô ergangen / als der het bevangen / und der Hartperc daz lant* 2583ff. bzw. *als ob der Semernic waer / ein durchsihtigez îs* 7239f.
[740] Alfons DOPSCH, Antihabsburgischer Fürstenbund, In: MIÖG 22 (1901), S. 613f.

zwölfhundert Mann geräumt worden sei: *zwelf hundert man / tac und naht den wec rûmten*.[741] Der Chronist gibt unterschiedliche Zahlen für den **Räumungstrupp** an, den Alois Niederstätter auf 300 Bauern schätzt, die den verschneiten Übergang freischaufelten.[742]

Über den steirischen **Adelsaufstand** war der Chronist gut unterrichtet. Er kannte den Weg und das *Spital, / daz an dem Semernic lît* (54268f.). Als Herzog Albrecht I. nach Überwindung des Passes in der Steiermark eintraf, flohen die Aufständischen *über den obern Tûren*. Semmering und **Tauern-Pass** sind die meist genannten Übergänge in der Chronik, die zwischen *(nidern) Tûren* und *obern Tûren* unterscheidet.[743] Im Namen der Tauern verbirgt sich das mhd. *tûren*, dass soviel wie „ausdauern, durchhalten" bedeutet.

Der **Pyhrnpass** taucht dreimal auf: einmal zieht *kunic Ruodolf über den Pirn*, das andere Mal *sach man die Stîrherren / über den Pyrn* reiten, schließlich ist es der Salzburger Erzbischof der *über den Pyrn kêrte.*[744] Zum **Pass Lueg** im Salzachtal heißt es, dass Bischof Ulrich von Seckau von Radstadt den *rehten wec* nach Werfen zog, wo er nicht weiter kam: *er möhte niht komen fürbaz / der Luoc waer im verspart.* Hier lag eine **Talsperre samt Mautstelle**, die 1160 als *apud clusam iuxta Werven* erscheint und eine wichtige Zollpassage war.[745]

Am Wallersberg bei Griffen taucht die einzige **Landstraße** der Reimchronik auf: *hin zogten si den Walersperc / alumb unz ûf die lantstrâzen* (V. 61996f.). Eine Zusammenkunft von Herzog Heinrich von Bayern und Bischof Rudolf (von Salzburg) habe am *Wehselberc* statt gefunden (V. 23780). Das **Kanaltal** zwischen Kärnten und Italien erwähnt der Reimchronist dreimal: einmal als Landmarke der Ländereien Österreich, Steiermark, Kärnten und Krain, die *von dem Kanol bis an die Tî* reichten und zweimal als Weg nach **Norditalien**, wo man *durch den Kanol* ziehen musste bzw. *des Kanâles steinwende* erblicken konnte.[746]

Neben Gebirgstälern und Pässen gibt es topografische Hinweise zu **Grenzflüssen** wie Leitha, March und Thaya.[747] Über die Flüsse wird gesandt, *gerîten, geswumen* und gefahren; Heere und Personen können sich *dishalp* und *enhalp* der Flüsse befinden und müssen queren.

---

[741] V. 56790ff. Auch König Ottokar II. habe die Wege über den Semmering im Winter *wîten und schûfeln* lassen und lernte daraus, *daz er nie mê / mit her sô boesen wec gefüere.* V. 10747ff.

[742] Alois NIEDERSTÄTTER, Herrschaft Österreich, S. 100. Martin FRANZ, Regesten Salzburg 2, Nr. 122-128.

[743] V. 57174f. Der Thurnpass ist 1.274m hoch und verbindet Salzburg und Tirol in den Kitzbühler Alpen. Im Zuge des Adelsaufstandes 1291/92 wird er in der Reimchronik dreimal genannt. V. 54906f. *von dem Tûren / unz an die Menlic wârn, / die muosten darzuo varn* V. 55625 *hinz Lungou über den Tûren.* Insgesamt wird der Thurnpass wie der Semmering zehnmal genannt: V. 5971, 6040, 6048, 6095, 27628, 29132 und 29189.

[744] V. 18813f., 23124f und 28881.

[745] V. 5976ff. und 57210 *daz si kômen durch daz Luoc.* SUB 2, Nr. 350. Thomas KÜHTREIBER, Straße und Burg, In: DERS./Gertrud BLASCHITZ/Kornelia HOLZER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 278. Vgl. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Österr. Chronik, In: MGH Dt. Chron. 6, S. 118.

[746] V. 10659, 14884 und 93590 *hin durch den Kanol.*

[747] Leitha: V. 1008, 10321, 25033, 25700, 29822, 42900 und 87131 *über die Lîtach.* Thaya: V. 14125, 14884, 15204, 83265, 83522, 83579, 84208, 84283 und 84366. March: V. 6977f. *über die March / gerîten,* 7146 *über die March geswumen,* 7196 *enhalp der March,* 17268 *hin über die March,* 83275 *über die March*.

Den mittelalterlichen Reise-Themen **Zoll**, **Geleit** und **Straßenzwang** räumt die Reimchronik breiten Raum ein. Der *rehte wec* und die *rehte strâze* beziehen sich dabei stets auf den mittelalterlichen Straßenzwang (siehe 3.2.1) und nicht auf eine religiöse **Weg-Metapher**. Wer *die rehten strâzen sparn* will versucht den Straßenzwang zu umgehen (V. 6207). Das Interregnum hinterließ ein **Machtvakuum** das Ottokar lyrisch auf den Punkt bringt:

„*diu reht wurden heiser, / dô ez sô lang ân keiser / und âne kunic stuont / (...).*"

Bereits nach wenigen Zeilen beklagt der Chronist neben der diffusen Rechtslage im Reich **ungerechte Zölle** am Rhein: Die Bischöfe *von Meinze und von Koln* hätten *mit unrehten zoln* die Fahrten durchs Reich beschwert (V. 103ff.). U*nrehte zol und mût* werden *ûf des rîches strâzen* genommen und beziehen sich auf die **Regalrechte** des Königs (siehe 3.2.1).[748]
Die **Bürgerschaft** regte sich beim König über ungerechte Zölle auf: *die burgaer ûz den steten* hielten *manic grôz ansprâch* vor Rudolf I. von Habsburg, weil der Mainzer Bischof sie *mit unrehten zollen / die er nam ûf des rîches strâzen* ungebührlich belaste (39715ff.). Ähnliche Klagen bekommt Rudolfs Sohn Albrecht I. über die **Rheinzölle** zu hören, die von Bischöfen und Fürsten *den Rîn ûf und zetal* eingehoben werden.[749] Gegen Ende der Chronik sind es Schwaben und Rheinländer, die König Heinrich VII. darlegen, *daz si des rîches strâzen* mit *unehter zolle vil / ûf wazzer und ûf lande* entrichten müssten, und auch die Bürger von Köln und die *koufliut* beklagen *unrehten zol und mût* **entlang der Wege**.[750] Der König versucht die **Kontrolle über Maut** *mit samt den zoln* zu erlangen. Die gierigen Erzbischöfe von Köln, Mainz oder Trier *ûf des landes riviere / und ûf den wazzern* sollen in die Schranken gewiesen werden (V. 77015ff.). Letztlich vergleicht der Chronist willkürliche Zollabgaben mit Straßenraub: *er roubt si ûf den strâzen* mit *unrehten zollen* (V. 31767ff.). Insgesamt wird der Zoll mit zwanzig Nennungen öfter im Text angesprochen als die Maut.[751]
Dreimal ist die wichtige steirische Mautstelle bei **Rottenmann** an der heutigen A 9 Thema: *die mût hinz Rôtenmanne* ist seit der Zeit Leopolds VI. fassbar und galt im 13. Jh. als die einträglichste unter den steirischen Mautstellen.[752] Mehrere Herren buhlten um die Maut an der alten **Salz-** und **Handelsstraße**, die schon die Römer nutzten.

[748] V. 76921ff. Die Bürger klagen, dass *si ûf wazzer und ûf lant / von unrehten zollen liten* und dass ihnen großer Schaden entstehe V. 76948ff. schließlich hätten die Bürger der Städte viele Straßen erbaut: *die burgaere von den steten, / die dâ bûten die strâzen* V. 76979f., während das mancher Landherr unterlassen habe.
[749] V. 79057ff. und 79075f. *der zolle, die si wider reht / sich heten gezogen an*.
[750] V. 58326ff. und 95891ff.
[751] V. 7317f. *si nâmen ungefüegen zol / von kunic Wêlâns gesinde.* Der Zoll wird als *zol(l), zolle* oder *zoln* angesprochen, die Maut kommt nur fünf Mal vor und zwar stets als *mûte*.
[752] V. 1948, 23389, 28759f. *hinz Rôtenman / gap man im geleit*, 70353 *ze Rôtenman die halbe mûte.* Joseph von ZAHN, UB Steiermark 3, S. 273, Nr. 190. Vgl. Ferdinand OPLL, Rottenmann, In: Österreichischer Städteatlas 3 sowie Herbert HASSINGER, Zollwesen und Verkehr, In: MIÖG 73 (1965), S. 337ff. Schließlich können sich die Habsburger die Maut-Einkünfte sichern und erteilen Rottenmann Privilegien.

Einmal werden *daz geriht und die mûte* in **Krems** genannt (V. 10691f.), ansonsten ist floskelhaft von *unrehten zol und mût* die Rede. Beim Konflikt zwischen Herzog Albrecht I. und König Andreas von Ungarn standen 1290 **Maut-** und **Zollfragen** im Blickfeld: *swaz man in beider fursten lande / mûte unde zoll erkande / die solden alle sîn ab.*[753]

Beratend hätten in den **Verhandlungen** zwischen Österreich und Ungarn *ir beider koufliute* agiert; schließlich einigte man sich in Zoll- wie Geleitfragen und verfolgte das gemeinsame Ziel der Unterbindung von *nahtschâchen unde strâzroup* (V. 44280ff.), wobei *nahtschâch* nächtliche Raubzüge meint. Die **Sicherheitslage** vor der Präsenz der Habsburger verklärt der Chronist zu Ungunsten des Böhmenkönigs Ottokar II.: *swenn diu Tuonou nihtes trüege* und *swenn ûf den strâzen allen, / behuot wurde underslagen* (V. 14205ff.).

Der **Straßenraub** wird in der Reimchronik nur einmal explizit angesprochen, schwingt aber in etlichen Passagen mit, wenn es um die Unsicherheit unterwegs geht, wo *roup unde unfrid* herrschten (72115f.). Eine Möglichkeit, sich zu schützen war das **Geleit** (siehe 3.2.1), das der Chronist dutzende Male nennt. Ottokars Protagonisten wird *geleit gegeben*, sie kommen mit Geleit *über den Semernic* und fahren mit *geleit / von dem lande.*[754] Könige und Adelige können Geleit gewähren und im **Territorium** anderer Herren selbst Geleit bekommen: Mit *fride und geleit* wolle man *ân schaden und ân ungemach* reisen (V. 21921f.).

> *„Gemperlîn den kunic bat, / daz er hinz Wienen in die stat / in beleiten hiez.“*[755]

Graf Yban erfüllt das Ansuchen und geleitet Gemperlîn *âne schaden hinz Wienen*. Wie bedeutend das Geleit war, zeigen mehr als **einhundert Geleit-Passagen** der Reimchronik. Während man ohne Geleit *unbehuot* ist, verspricht der Geleittrupp *fride* und *sicherheit*. *Ein frid und ein geleit* konnte neben wichtigen **Personen** auch **Transporten** zuteil werden (*der wagen ze geleit)*.[756] Im Heiligen Land *gap man den kristen geleit* (V. 52760), aber auch Kaufleute oder Boten erbitten Geleit: *sînen boten si dô gâben / fride und geleit. / ein sneller bot dô reit* (V. 76456ff.). Während Bischof Bruno von Olmütz für die Vermittlung zwischen Rudolf I. und Ottokar II. **Geleitschutz** erhält, wird dem Salzburger Erzbischof zweimal das

---

[753] V. 44263ff. *waz zolle niulich / waern gesezt in sînen landen, / unde swaz si erkanden / unrehtes, dem kunig Andrên / daz sold er lâzen ab gên, / ez waeren zolle oder mût.*

[754] V. 1454 *des kuniges geleit*, 14080, 14124, 32126 *ein frid und ein geleit*, 36685f. *hinze Wienen in die stat / âne frid und ân geleit,* 37351ff. Bischof: *sô wolde man in bewarn / mit geleit hin in / über den Semernic hin / und ûf dheinen andern wegen,* 39825 *daz der kunic von in geleit / wurd ab dem wege*, 59803 *der herzog sande im geleit,* 76456f. *fride und geleit,* 80927f. *zdem geleit, daz er dem kunic tet / den Rîn hin ze tal.* u.ö.

[755] V. 43015ff. *mit geleit hin in / über den Semernic hin / und ûf dheinen andern wegen*.

[756] V. 1453ff. *des kuniges geleit, / ob er niht arbeit / wolde lîden ûf der strâz.* 1632ff. wer *unbehuot* unterwegs ist fürchtet *ûf der strâze* beraubt zu werden. V. 14079ff. *mit der sicherheit, / daz man im gaeb geleit / von dem lande zu varn.* 21287f. *daz in got ûf den wegen / vor allem übel behuote.* 27606f. *daz er in durch sicherheit / von dem lande gaebe geleit*. 30578*,* 32126 und 88650f. *der kunic Ott (...) bat in umb geleit*, 93293 und 93311 *die wegen beleiten.* u.ö.

Geleit verweigert.[757] Das Geleit galt einer bestimmten **Wegstrecke** *hinze Wienen*, *den Rîn hin ze tal* oder *über den Semernic* und bezog sich meist auf eine gewisse Dauer. Einmal wird den Wienern für drei Tage **Sicherheit** und Geleit zugesagt (V. 65838ff.), ein anderes Mal ist eine **Reisegruppe** für *ein naht und einen tac sicher* (V. 56489f.). Während des Aufstands gegen Albrecht I. verdienten die Fürsten an *zollen und geleit* - im Editionsindex der Reimchronik interpretiert Seemüller *geleit und zol* auch als mögliches **Geleitgeld**.[758]

Brücken finden sich in der Reimchronik zum einen als Städtename *Bruck(e) für* Brugg im Aargau, Brügge in Flandern, **Bruck/Leitha** und **Bruck/Mur**.[759] Zum anderen bezeichnet die *brucke* das Bauwerk selbst: so kann *ein brucke starc von holz* über einen *burcgraben* führen oder über einen *phlûm* gehen und eine *boesiu brucke* bricht mitunter ein.[760]
Auffallend ist, dass die **Brückenszenen** der Reimchronik primär mit Kriegszügen und mit König Ottokar II. in Verbindung stehen. Zweimal lässt Ottokar II. Přemysl eine Brücke über die **Donau** schlagen, einmal für die Hochzeit seiner Nichte 1264 und einmal im Zuge des Ungarnfeldzuges 1271 bei Bratislava. Bei der Schlacht von Mühldorf 1257 ziehen sich die Böhmen über den Inn zurück, als eine **Inn-Brücke** unter Ottokar II. zusammenbricht - *ein brucke under im gie nider* - und im Zuge der Ungarnkriege zerstören die Ungarn eine Brücke über die **Rabnitz** (Nebenfluss der Raab) sowie andere Übergänge: *swâ ein brucke oder ein stec / indert gie über einen bach, / zehant man daz nider brach.*[761]
Als König Rudolf I. 1283 gegen den Grafen von Savoyen Richtung Lausanne reitet, ist von bösen Brücken die Rede, die unter der Last der Truppen zusammen brechen:

> *„manic boesiu brucke, / diu noch wol gestanden waere*
> *von überiger swaere / gienc under in darnider.“*[762]

Im Zuge des Limburger Erbfolgestreits habe der Herzog von Brabant 1288 eine Brücke bei **Worringen** über den **Rhein** schlagen lassen, weil *dheiner her noch hin / zdem andern moht gerîten.*[763] Bei einer der vielen Fehden werden *vînde* mit Armbrüsten *ûf der brucken*

[757] V. 14308, 35528 und 37705.
[758] V. 12950 *geleit und zol* 53212 *zollen und geleit.*
[759] V. 94107 und 94812 Brugg (Schweiz), 63782 Brügge (Belgien), 42932 Bruck/Leitha (Nö.), 27404, 27474, 29563, 56048, 56406, 56683, 56687, 57057, 57504, 57670, 57712, 82029 und 82099 Bruck/Mur (Stmk.) Insgesamt finden sich mit 13 Belegen relativ wenige *brucke*, *brücke* in der Reimchronik.
[760] V. 31963ff. und 77375ff.
[761] V. 8935ff. und 11043ff. *die Unger kômen zu hûf / ob der Raebnitz ûf dem rein. / (...) / von Bêheim kunic Ottacker / über heid und über acker / den vînden er nâch stapht.* An der Rabnitz fand man keine Furt: *daran man dheinen furt / weder sach noch enspurt. / die brucke, diu darüber gie,/ die Ungern zebrâchen die*, / dô sie hin über kômen. Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 109f.
[762] V. 31959ff.
[763] V. 58478ff. *nû hiez der von Brâbant / brucken ... über den phlûm* schlagen.

beschossen und vertrieben: *dô der sigehaften kraft / si von der brucken treip* (V. 77375ff.). Pompös schildert der Chronist die **Hochzeit** von König Bela und Kunigunde von Brandenburg, der Nichte Ottokars II. Der König habe für die Hochzeit im Jahr 1264

„ein brucke alsô breit / über die Tuonou geworht,
daz darüber âne vorht / zehen neben einander riten.“[764]

Auf der **Donau** habe man soviele **Lebensmittel** transportiert, dass *diu Tuonouwe kûm getruoc / in den scheffen der spîse last.*[765] Die Wege wurden für das Spektakel und den Ansturm der Gäste geräumt: *bi den wegen hiez er rûmen* und den **Tross der Braut** begleiteten viele Ritter, die *vor den wegen und enneben* ritten. Durch die **Schaulustigen** sei *der klê und daz gras (...) bi der strâze wol ein mîle / vertreten mitsamt den bluomen* und selbst *manic alt varender man*, der schon viele Hochzeiten gesehen hatte, musste zugebe, diese sei einmalig (V. 7819ff.). Die **mobile Feldkirche** stand *als ein berc / ûf vesten zeltstrangen*; beim Einzug des Königs ertönt *der tambûre schal, / von pûken und pusûnen,* und der Chronist vergleicht die Hochzeit mit jener Kriemhilds in Wien: *disiu wirtschaft ist gemezzen / als Krîmhilten hôchzît!*[766]
Während des Feldzuges gegen die Ungarn habe Ottokar II. 1271 nochmals eine Brücke über die Donau bauen lassen, die für die **Eroberung von Bratislava** relevant war:

„kostlich hiez er machen / von holzwerk eine brucken, / diu was von manigen stucken kluogelich gevalden. (...) /dô was diu brucke gebreit / über die Tuonouwe wît.
die brucken muosten alzît / wol hundert wegen tragen.“[767]

Falls Ottokar II. diese **Donaubrücken** tatächlich erbauen ließ, dann waren es wohl temporäre **Schiffsbrücken**, wie sie von Feldzügen her bekannt sind. Feste Brücken über den gesamten Donaulauf entstanden unterhalb von Regensburg erst im 15. Jh. (siehe 3.1.1).
Bei der **Schlacht von Mühldorf** am Inn standen sich 1257 die Truppen von König Ottokar II. und Herzog Heinrich von Bayern gegenüber. Laut Schilderung sei der König über den *In* gekommen, wo ihn die Bayern zurückgedrängt hätten. Die Böhmen zogen sich daraufhin über eine **Inn-Brücke** zurück, die dem Anstrum der Kriegstruppen nicht gewachsen war:

---

[764] V. 7727ff. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 109.
[765] V. 7791f. Schon die Vita Severini berichtet über Frachtschiffe auf der Donau (siehe 1.3.1). In den Wiener Annalen heißt es zu 1396, dass *mer dann LXX gross scheff mit wein und meel und haberen* für einen Feldzug auf der Donau gegen die Türken beladen wurden. MGH Dt. Chron. 6, S. 236f. Vgl. Ferdinand OPLL, Nachrichten aus dem mittelalterlichen Wien, S. 104.
[766] V. 7954f., 8016f., 8041f. und 8161f. Der genaue Ort der Hochzeit ist unklar, sie könnte in Wien oder auf einem Feld an der Fischa (bei Fischamend?) gefeiert worden sein. Die Cont. Sancrucensis Secunda berichtet: (...) *maximum festum in campo qui Vizze dicitur elebravit.* MGH SS 9, S. 646. Der Reimchronist schreibt, dass der König *in die Vizze kom.* Vgl. Ferdinand OPLL, Nachrichten aus dem mittelalterlichen Wien, S. 36.
[767] V. 10865ff.

„ein brucke under im gie nider / dâ nam er grôzen schaden an,
ez verdarp ros unde man / swaz der ûf der brucke was.“[768]

Meistens fehlten Brücken, die **Reisenden** fuhren per Boot ans andere Ufer oder wateten durch die teils reißenden Flüsse. Der Chronist kennt die **Donau-Urfahre** gut, schildert mehr-fach Furt-Passagen und fragt, wie man *über daz wazzer komen mac* (V. 7094). Im Zuge der Ungarnkriege kehrt König Ottokar II. *mit sînen scharn / gegen Stuotpherrich*, wo er sich niederlässt, während die Ungarn über die March *swumen*.[769] **Furtübergänge** tauchen an Mur, Leitha, Thaya oder March auf: Alle *die noch dihalp wârn,* mussten *über die Marche varn* (V. 7508ff.). Die **Lage der Furten** war nicht immer klar und unterlag natürlichen Veränderungen. Furten mussten gesucht und geprüft werden: *si funden (...) durch die Muor ein furt.*[770]
König Ottokar II. kann bei der **Verfolgung** der Ungarn an der Rabnitz *dheinen furt* finden (V. 11046ff.); *hinan ze furten was in gâch* heißt es über die Kumanen etwas später im Zuge der Kämpfe an der March (V. 15394). In Friedenszeiten *suocht man unde spurt / etlichen furt* und reitet *ene her, dise hin* (V. 71253ff.). Furten waren bei **Hochwasser** noch gefährlicher - *mit grôzen arbeiten / kômens ûz der fluot* - und konnten große Verluste verursachen: *man verlôs dâ grôzez guot / daz in dem wazzer ran* (V. 11315ff.).
Eine Passage handelt von einer Todesfurt *dô wart des tôdes furt / gesuocht und geriten,* an anderer Stelle ertrinken *liut und rosse vil* bei einer **winterlichen Weichselquerung**.[771] Die Schilderung der nächtlichen Querung bei **Torun** über die vereiste Weichsel ist eindrücklich: Man musste den *phat des nahtes mit liehte suochen*. Am Hinweg der Preußenfahrt Ottokars II. 1267 habe der Frost die Weichsel passierbar gemacht, am Rückweg erschwerten Tauwetter und **offene Eisflächen** den Übertritt, weshalb man in der Nacht übersetzte. Glück hatten die *schiltkneht*, die eine *latern* bei sich trugen, von den anderen ertranken etliche. Am nächsten Morgen brach das Eis, und der Rest des Trosses, der jenseits der Weichsel lag, kämpfte sich unter großen Verlusten durch die **eisige Furt**: *den furt muosten* sie *kosten*.[772]

Begriffe für **Herbergen** und **Quartiere** sind in der Chronik: *hûs* (342x), *burc* (222x), *gemach* (162x), *herberge* (100x), *gezelt* (50x), kloster (28x), *kemenâte* (14x), *hutten* (13x), *spital* (9x), *nahtsedel* (5x), *pavilun* (4x) *wonung* (4x), *stube* (3x), *kamer* (2x) und *slâfhûs* (1x).[773]

[768] V. 8935ff. *dâ swemt der alt von Liuhtenburc / ûf einem verdacten ravît / über daz wazzer wît.*
[769] V. 7123ff. Zum bedeutenden Übergang bei Stophenreuth siehe Kapitel 1.2.1. und 3.1.1.
[770] V. 5773 *den furt vor mir suochen* 7448 *an dem wazzer den furt* V.57290f.
[771] V. 9758 *den furt muosten kosten... liut und rosse vil ertranc*, 58608f., 71254 *suochen*.
[772] V. 9740ff. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 111f. Bei der zweiten Heidenfahrt habe mildes Winterwetter die Sümpfe unpassierbar gemacht und die Marschgeschwindigkeit deutlich reduziert und Flussquerungen seien wegen des brüchigen Eises kaum möglich gewesen.
[773] Vgl. die Abfrage der Begriffe unter: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).

Die Unterkünfte Haus, Burg, Gemach und Herberge begegnen in allgemeineren Kontexten. Während **Herberge** und **Burg** selten am Versende stehen, ist das Gemach ein beliebtes Reimwort. Das *gezelt* wird vorwiegend *ûf dem velt* aufgeschlagen und der *pavilun* ist ein spezielles **Prunkzelt** im Feldlager und wie die *kemenâte* hohen Würdenträgern vorbehalten.
Im *spital* ruhen *die ellenthaften* und die *nahtsedel* meint ein **Nachtlager**. Die einmalige Nennung eines *slâfhûs* bezieht sich auf ein **Kloster-Quartier**: *in der stat ein klôster lît, / ... / dâ lac ein herre müeder / in irem slâfhûs bî der naht.*[774] Als eine steirische Delegation *ir strâzen mit grôzen sorgen* zu Ottokar II. nach Breslau fährt, kehren die Reisenden in einem *klôster* ein, *dar man die herren herberget* (V. 9805ff.). Klöster waren wichtige **Unterkunftsgeber** für Pilger und Reisende. Wenn man Pech hatte, blieb einem die *herberg verspart,* und man suchte eine andere Unterkunft: *dâ legte er sich nider* (V. 22470ff.) Neben **Herbergen** waren es oft **Reisezelte** unter freiem Himmel, die als Nachtlager unterwegs dienten.
Zelte waren Teil der mittelalterlichen Mobilität und begegnen in vielen Texten. Sie wurden auf Lichtungen, Wiesen und Feldern aufgeschlagen, wobei die Reimoption (*ge)zelt* / *velt* meist Felder zum Zeltplatz macht. Als Boten zu Albrecht I. ins **Feldlager** eilen, um ihm von der Absetzung Adolfs von Nassau zu berichten, reißen sie *zeltsnuor und hutten* um, bevor sie zum *pavilun* kommen, in dem der Herzog *slief.* Der Kämmerer weckt Albrecht auf, und der zukünftige König schlüpft durch *des paviluns tür / ... / vor des gezeltes kreizen*.[775]

II. Fortbewegung auf den Landwegen

Die ärmeren Schichten waren im Mittelalter meist **zu Fuß** unterwegs. Im Heer kam *fuozvolc* zum Einsatz, die meisten Pilger und Fahrende ging ohnehin *ze fuoze* ihren Weg. Fahrten im **Wagen** waren selten, eher ging es *ze rosse und ze füezen* über Stock und Stein .[776]
Das wichtigste Hilfsmittel bei der **Fortbewegung** auf den Landwegen war das Pferd, das im Mittelalter vor allem nach seinem Einsatzgebiet unterschieden wurde (siehe 3.1.2). Die **Pferde-Terminologie** des Chronisten umfasst die Begriffe „(Schlacht)-Ross“ *ros*, *ors* (85x), „Pferd“ *pfert* (47x), „Hengst/Walach“ *meidem* (17x), „Packpferd“ *soumaer* (15x), „Araber“ *ravît* (7x), „Maultier“ *mûl* (6x) und *esel* (3x). Hinzu kommen *veltpfert*, *marc*, Panzerpferde (*verdacte ros*, *verdacte ravîten, runzîn*) und sanft tragende Zelter.[777] **Zelter** zeichneten sich

[774] V. 3578ff. *slâfhûs.* Spital: 45720 *der meister von sant Johans spital,* 54267f *Spital, / daz an dem Semernic lît,* 57841ff. *bî dem spital,* 57877f. *rennen âne twâl / gegen dem spital* u.ö. Gemach: 62474 *des nahtes heten sie gemach,* 67858 *herberg unde rîch gemach* u.ö. Nachtlager: 27802, 51126, 68433, 84877ff. *wâ ûf der reise wedel / ieglich nahtsedel / und ieglich walstat / ditze her hât.* 90555 *der nahtselde guot.*
[775] V. 71995ff. An anderer Stelle sind es *manic zeltsnuor* die bei einer überhasteten Flucht zerbersten 15409ff.
[776] V. 47189 *ze fuoz und geriten*, 47386 u.ö.
[777] Vgl. die Abfrage der Begriffe unter: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017). *ros* und *ors* zählen zusammen rund 85 Nennungen wobei sich das Verhältnis ca. 4:1 zugunsten des Begriffes Roß darstellt.

durch ihren gleichmäßigen Gang aus und galtend bei Klerikern und Adelsdamen als beliebte **Reisepferde**: *die kuniginne sazt man sâ / ûf ein phert, daz eben truoc.*[778] Ein berühmter **Zelter** ist das makellose schwarz-weiße Pferd Enides in Hartmann von Aues Artusroman Erec; es ging *weder ze nider noch ze hô, / weder ze kurz noch ze lanc, / weder ze grôz noch ze krank* (V 7439ff.). Während das mhd. *pfert* leichtere **Gebrauchspferde** bezeichnet, ist das *ros/ors* meist ein schweres **Streitross**, das gelegentlich auch *marc* genannt wird.

Einmal lässt Ottokar aus der Gaal *zwei kolswarze marc riten* und *ein ros swarz als ein brant* mit Sattel und Saumzeug an der Hand führen (V. 33630ff.), ein anderes Mal sind es Ritter, *die alle riten marc, / diu grôz wârn unde starc* (V. 73627f.). Die schweren Streitrösser konnten gepanzert (*verdact*) sein und spielten in der **Schlachtformation** eine entscheidende Rolle: *ûf den verdacten ravîten* lässt der Chronist demnach die Ritter *strîten*, die er immer wieder mit dem Kampfruf: *rossâ ros, sperâ sper!* in die Schlacht schickt (V. 7356f.).

Als *ravît* gelten schnelle **Araberpferde**, die ähnlich wie die wertvollen *kastelân* die „Sportkarrossen" ihrer Zeit waren.[779] Blaschitz ist aufgefallen, dass die *meidem* in der Reimchronik eher negativ gezeichnet sind und den Ungarn zugeordnet werden. Als **mindere Pferde** galten *veltpferte*, *hengist* (Wallach, z.B. Seifried Helbling-Gedicht XV), *gûl* bzw. *gurre* (wie der Gaul in Walthers Atze-Tönen oder in Enikels Stutenbiss-Episode) sowie der *runcît,* dessen altfrz. Form *roncin* im Namen von Don Quijotes Klepper „**Rosinante**" zu finden ist.[780]

Die Versorgung der Tiere wird in der Chronik mehrfach angesprochen: *dô der summer komen was / und daz den pherften daz graz / maezic was ze sniden.*[781] Ein **Feldpferd** erscheint dem Reimchronisten nur im Konnex mit dem Inaugurationsritual des Kärntner Herzogs auf dem **Zollfeld** erwähnenswert, wo ein Bauer *ûf dem stein* sitze und einen Stier sowie *ein veltphert, daz niht darbe* und von *wîz und swarzer varbe* sei, an der Leine halte.[782]

Packpferde (*soumaere*) transportieren Güter mittels spezieller Vorrichtungen wie Packsattel, Saumschrein, Felleisen und Reiseladen. An **Transportträgern** nennt der Reimchronist *soumsatel*, *lad*, *wâtseck, bulgen, sac, velîs* und *soumschrîn.*[783] Der *wâtsac* ist eine Mantel-

---

[778] V. 11415f. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 95. DIES. Das Pferd als Fortbewegungs- und Transportmittel, In: Medium Aevum Quotidianum 53 (2006), S. 17-43. Im mhd. gab es kein Wort für Zelter weshalb sie als "sanft tragende" oder *zeltend phert* umschrieben werden.

[779] V. 7356, 8942, 15749 *ûf den verdacten raviten*. 15748f. *tiwer phelle lagen* / *ûf den ravîten* 16040f. *diu ravît.*

[780] Ebd. DIES. Pferd, horse, cheval, In: Tiere in der Literatur des Mittelalters. Vgl. http://www.encyclopaedia-animalium.germanistik.uni-mainz.de/Tierlexikon%20Textdateien/Probeartikel%20Pferd.pdf (05.05.2017).
Ottokar schildert *runzînen* als prächtige Streitrösser, die goldene Decken tragen. V. 5667. *ûf sînem meidem er sâ*

[781] V. 26466ff., 31362ff., 32070ff. u.ö.

[782] V. 19990ff. Der Bauer bediene sich dabei *windischer rede*, räumt den Herzogsstuhl für den neuen Fürsten und *unterwint sich schier / des veltpherts und des stier.* Die exakteste Beschreibung der Inauguration hat Abt Johann von Viktring über die Einsetzung Meinhards II. von Tirol am 1. September 1286 überliefert. Vgl. Johann von VIKTRING, Liber Certarum Historiarum, In: MGH, SS rer. Germ. 36/1, S. 251ff.

[783] V. 1657ff. Die *knehte* und *kameraere fuorten in ir bulgen* die Kleider der Herren und beaufsichtigen aufmerksam *velîs und soum*, 35071 *lad und soumschrîn* 88440. u.ö.

oder **Reisetasche**, die Ottokar aus der Gaal gemeinsam mit **Saumschreinen** nennt: *wâtseck, bulgen, soumschrîn.*[784] Bulgen sind **Ledersäcke**, Saumschreine Reisekasten, die man auf Pferde und Saumtiere packte. Saumschreine treten in der Chronik primär auf, wenn Frauen reisen, Waren und Schätze verladen oder transportiert werden: *manigen soumaer hiez er laden / mit silber und mit golde* (V. 37741f.). Die *soumaere trougen harte swaere* und werden von Knechten geführt, die auf *velîs und soum* aufpassen. Es gibt **Saumtierführer** und **Knechte** wie Pferd- und Trossknechte, *schiltkneht oder rennaere* (Reitknechte).[785] Knechte führen in ihren *soumsetel salz von Ûzsê,* dass sie *baz snüeren in ir salzsecke* (V. 26181ff.). Obacht galt es beim Laden walten zu lassen: *manigen soumsatel brach, / den dâ zerdruct daz golt.*[786] **Maultiere** und **Esel** kommen im Karst, in Akkon und als Metapher vor, wenn König Ottokar II. zum *mülrossel* wird, das den *wolf* (König Rudolf I.) wittere und ausschlage.

> *„ez boumt sich ûf unde rect / und sleht ûf hinden unde vorn*
> *houwund mit gespizten ôrn / mit lûter stimme ez rêrt.“*[787]

In **Friaul** *ûf dem Karste* lässt der Patriarch von Aquileia *phert, esel oder mûl / … / mit melwe, fleische unde wîn* beladen.[788] In **unwegsamem Gelände** sind es Maultiere, Esel und *soumaere,* die zum Einsatz kommen. Bei der Belagerung Akkons tauchen neben *esel* und *miul* Trampeltiere *(olbendin), dromedarî* und *kemmel* auf, die beladen werden.[789] **Packpferde** übernahmen auf steilen Burgwegen Transporte (V. 24095f.) und mussten im Wald, auf Pässen und im Reisetross *swaere tragen* (V. 80227). Wer krank ist, wird quer übers Pferd oder auf eine **Rossbahre** gelegt: Den *Wîzeneckaer* hievt man *sâ ûf eine rospâr*, Tage später stirbt er (V. 62505ff.); zu Hugo von Taufers heißt es: *einen siechtum zôch er sich an* und ließ sich *füern ûf einer rospâr*, bevor er in den *hangunden wagen* umsteigt (V. 31455ff.).

Über das **Reitervolk der Ungarn** spottet Ottokar aus der Gaal, dass sie nur auf *meidem, die sanfte tragen,* reiten könnten und nicht auf **echten Schlachtrössern**.[790] Die Ungarn dächten an nichts anderes als *daz ir phert gras haben,* und König Bela würde an einem *wagen voller knobelouch* länger herumkauen als Ottokar an tausend *bachen* (V. 6924ff.).

---

[784] V. 88440. Vgl. Hugo von TRIMBERGS Renner V. 14345 *Der wâtsecke heize wir vür uns binden.* Ulrich von TÜRHEIMS Rennewart, V. 127 *mit wâtsecken und mit soumen.* Siehe ddie Seifried Helbling-Texte unter 4.2.4.
[785] V. 35146 und 64723.
[786] V. 12426f. Saumtiere: 1657, 26608 *ûf den soumaeren* 32261, 34799 Saumsattel: 12426 *manigen soumsatel brach*, 26181 *gerehten ir soumsetel.* Etwa 130x wird in der Reimchronik etwas beladen, wobei 43x Schiffe, Wagen und Packpferde überladen werden: Vgl.: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).
[787] V. 14783ff. Die sechs Maultiernennung verteilen sich auf: 4x *mûl*, 1x *miul* und 1x *mülrossel*.
[788] V. 34751ff. *melwe* = Melone, 34892 und 35118ff.
[789] V. 48720 *esel, miul und olbendin / swarz man der mohte gweinn, / dromedarî, kemmel und merrinder.* 49277f. *der olbenden sîn / und der kemmelîn* 49343f. *die selben geladen hâten / ûf olbendin envollen.*
[790] V. 16126ff. Vgl. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 96. Die ungarischen Pferde waren kleiner, schneller und wendiger als die schwere Reiterei der Ritterheere.

Sieht man von den Pferden als Hauptverkehrsmittel auf dem Landweg ab, so bleibt in der Reimchronik eine überschaubare Anzahl an **Land-Fahrzeugen** übrig. Ottokar aus der Gaal verwendet die Begriffe *wagen/wegen* (32x), *karren*, *kamerwagen* und *karrotschen* (jeweils 4x), *rospâr* (2x), *kobellachen* und *hangunder wagen* (jeweils 1x).[791] Worin unterscheiden sich diese **Wagen,** und für welche Zwecke werden sie in der Reimchronik eingesetzt? Der **Karren** (lat. *carrus*) ist ein einfacher Wagen mit zwei Rädern und begegnet im Zuge von Kämpfen in Flandern. Im Feldlager werden *karren* und Zelte behütet, für die Heerfahrt wird **Wegzehrung** *ûf die karren gelegt.*[792] Danach sind es *karren und wegen* (alle Wagen), die bei einer Herberge *stân*, bevor die Franzosen *die wegen und die karren* angreifen (anrennen).[793]

Die **Karrotschen** sind besondere Wagen, die **Feldzeichen** oder Banner trugen und wichtige Statussymbole waren. Bei Wolfram von Eschenbach begegnen sie im Willehalm und im Parzival, wo *vier karrâschen manec tiwer goltvaz* tragen.[794] In der Kreuzfahrt des Thüringer Landgrafen führt man einen goldenen **Bildbaum** *uf den karrotschen versmit / mit îsen starc*.[795] Bei Akkon eilen die Krieger *zuo den karrotschen gên / darûf sach man stên / sîn abgoter schône* (V. 50795ff.), in Flandern werden Karrotschen besonders beschützt:

> *„iren karrotschen wart / grôz huote gegeben,*
> *hinden vor und enneben. / darûf was ir baniere.“*[796]

Bannerwagen waren Statussymbole, die nicht an den Feind fallen sollten. Vor Bannerwagen spannt man nur **edle Rösser**: *diu ors und diu ravît / diu ir karrotschen zugen* (V. 76107f.). Von weitem sah man bereits die prunkvollen *karrotschen,* auf denen die Bannerfahnen im Wind wehten: *ein sturmvane breit / darûf gestecket swebte* (V. 72139ff.).

Die Mehrheit der von Ottokar angesprochenen *wegen* stehen mit Kriegszügen in Verbindung. Mehrmals lässt der Chronist **Kriegswagen** mit schweren Waffen beladen: *zehant man die wegen holte, / die diu geruste truogen* (V. 30397ff.). König Ottokar II. habe zum Feldzug gegen Pressburg *vier hundert wegen* mit *driboc, katzen und mangen, / ebenhôch ûf siulen langen* sowie schwere *rutten und tummeraere* vorbereiten lassen. Die behelfsmäßige **Donaubrücke** habe gleichzeitig *wol hundert wegen* tragen müssen.[797]

---

[791] Vgl. die Abfrage der Begriffe unter: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (27.01.2015).
[792] V. 64714, 65011 und 76168f.
[793] V. 74288ff. Die dabei eroberten Wagen *fuortens in ir phleg / ir strâze unde weg.* Als Methaper: *swaz zwên und sibenzic wegen / stein mohten getragen / bî nahten und bî tagen.*
76085ff., 76168ff. und 92605ff. *ûf wegen gevazzen / (...) der bischolf im gewan / wegen sô vil.* u.ö.
[794] Karl LACHMANN (Hrsg.), Wolfram von ESCHENBACH, Parzival, S. 237, V. 22 und S. 809, V. 20.
[795] V. 1364ff., 6517 *ein karrotsche, dar in ein kuniclich siz*, 6923 *der karrotsche*, 76093ff. u.ö.
[796] V. 64486 *des carrochs unde der baniere.*
[797] V. 10855ff. und 21273ff. Im Zuge der Eroberung von Krakau durch Heinrich von Breslau heißt es, dass zwölfhundert *wegen* kamen von denen *hundert wegen / rutten, blîden unde katzen* für den Kampf trugen.

Blaschitz hebt die **Belagerung** von Burg Falkenberg im Straßertal hervor, bei der 72 Wagen Tag und Nacht Steine aus dem 20 km entferten Eggenburg für die Beschießung herankarrten:

„swarz zwên und sibenzic wegen / stein mohten getragen, / bî nahten und bî tagen. / (...) / swaz man steine darzuo nam, / von Egenberge daz kam / beinzigen gefuort dar.“[798]

Bei der Fehde zwischen den Habsburgern und Salzburg habe der Bischof Wagen vorbereiten lassen, um **Burgen zu brechen**: *vil wegen hiez er vazzen* / *mit rutten unde mit phetraeren / und mit antwerken swaeren* (V. 28644ff.). Ähnlich bei der **Fehde** zwischen Albrecht I. und Graf Yban: *ûz der Niwenstat / beruste man ir aller wegen,* um gegen Johann von Güssing zu ziehen. Man habe *hundert wegen* vorbereitet, *die diu geruste truogen*. Auf den Wagen seien *tumeraer, rutten unde mangen, / ebenhôch ûf siulen langen / unde allez daz gerust* gelegen, um die Mauern zu überwinden (29828ff.). Auch wenn die Zahlen des Chronisten fraglich bleiben, er lässt Waffen für die Heerfahrten auf **schwere Trosswagen** verladen.
Neben Kriegsgerät lässt Ottokar aus der Gaal Lasten und Proviant auf Wagen transportieren. So werden *manigen swaeren last* auf **Versorgungswagen** geschaffen, *daz er ze kost wolt hân / zder reise* oder *ir wegen* werden *mit kost geladen alle.*[799] Manchmal ist die Versorgung unterwegs schwierig: *weder kost noch fuoter vanten* sie (V. 31922). Wie ein Waren-Potpourri liest sich hingegen der **Konvoi**, der von St. Veit weggeschafft wird:

„ol, wîn unde bier, / ballen, bette wurden schier / ûf zwein hundert wegen oder mêr / gen Friesach gefüeret her; / weize, korn unde mel, / hiute, balc unde vel, / kupher, zin unde blî / ze füeren wâren si vil frî; / pheffer, seife unde îsen / des sach man manigen wagen wîsen.“[800]

Bei den Kämpfen 1304 mit Böhmen seien *vil wegen* für **Getreide** hergerichtet worden:

„ir wegen sach man tragen / her ûz allertegelich / ein getreid unzellich / daz in der hervart / allez daz geriht wart / daz wegen mohten geleisten. /si roubten unde reisten (...)“

in Böhmen und in Mähren (V. 83565ff.). Daneben sind es immer wieder **Kriegswagen**, die durch die Chronik poltern.[801] Der Chronist berichtet von den Wagenburgen der Kumanen, die *zeinander bunden all ir wegen* und die **Gefangenen** an *die wegen vaste / mit stricken und mit*

[798] V. 74258ff. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 98. Vgl. Cont. Zwetl. 3, In: MGH, SS 9, S. 659.
[799] V. 19657ff., 30406ff. *daz wol hundert wegen last / ein nagel niht gebrast / ez waer dâ volliclich*. 31865f.
[800] V. 60827ff.
[801] V. 358, 10850ff., 21279, 29831, 30397. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 98. Neben Waffen und Gefangenen werden auch Tote transportiert, wie der ermordete König Albrecht I., den man auf einen „eilig aus der Stadt herbeigebrachten Wagen“ legte. V. 94826ff. *dô hiez der bischolf drât / den kunic heben und tragen / ûf ein bereiten wagen, / der ûz der stat was komen.*

baste knüpften (V. 84733ff.). **Wagenburgen** sind seit der Antike bekannt und kamen u.a. in der Völkerwanderung zum Einsatz (siehe 1.3). Im Spätmittelalter setzten die Hussiten auf diese Form der **mobilen Verteidigung** und schützten ihre Marschlager mit einem Wagenring, der bei der Schlacht von Tachau 1427 aus hunderten Wagen bestand.[802]

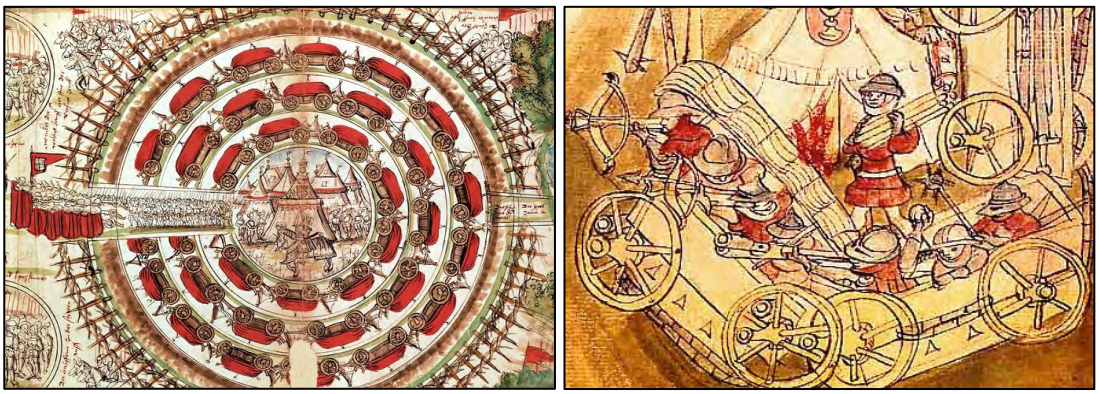


Abb. 88 - Stilisierte Wagenburg der Hussiten, die als mobile Lagerfestung diente (14./15. Jh.)

Im Zuge der **Schlacht bei Dürnkrut** und Jedenspeigen beschuldigt der Reimchronist die Kumanen, dass sie das Chaos der Kämpfe zu **Plünderungen** von Kammerwagen, Saumschreinen und Reisesäcken genutzt hätten: *da begunden si zerutten / manigen kamerwagen, / manic soumschrîn wart zeslagen.* Sie hätten an sich gerissen, was darin lag, darunter seien auch Reisetaschen gewesen: *manic wolberâten wâtsac / wart genomen.*[803]

Kammerwagen dienten dem Adel zum Transport von Kleidung, Hausrat und Schätzen. König Ottokars *soumaer und kamerwagen / sach man swaere tragen* (V. 80226f.), während im Kammerwagen der Dame *ir kleider und ir kleinât* befördert wird (V. 86972). Zur Hochzeit fahren *die frouwen* in Wagen, und auf der Straße herrscht **Gedränge**, sodass die Ritter *vor den wegen und enneben* reiten müssen (V. 7810ff.). Meist sind es *frouwen*, die *ûf den wegen dâ-her varen* (V. 11403f.). Wagen und Zelte des **königlichen Trosses** fallen auf: *der kunic lac ze velt, / dâ heten wegen und gezelt / ir ieglicher besunder* (V. 357ff.), Amtleute betreuen ihn: *sîn amtliut, die sach man hin varn; / soumaer und kamerwagen* (V. 97870ff.).

In einer der letzten Szenen, bevor die Chronik endet, schildert Ottokar aus der Gaal eine Feuersbrunst in **Völkermarkt**. Als die Leute aus der Stadt flüchten, blockiert *ein geladener Wagen* das Stadttor und viele *sliefen durch den wagen unden* (V. 95603ff.). Generell war die **Fortbewegung mittels Wagen** im Mittelalter weniger üblich. Die meisten Menschen reisten *ze rosse oder ze fuoze* und kamen dementsprechend *ze fuoze unde geriten.*[804] Die Wagen der Reimchronik lassen sich bei näherer Betrachtung in **vier Kategorien** einteilen:

[802] Miloslav POLIVKA, Wagenburg, In: Lex. MA VIII, Sp 1907. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Wagenburg. (05.05.2017),
[803] V. 17123ff. Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Vielschichtigkeit der Straße, S. 100.
[804] V. 11259, 47286 und 47458. *ze rosse und ze füezen.*

Erstens **Bauernwagen**, die in der feudalen Agrargesellschaft auf den Feldern und in den Dörfern bis zum nächsten Marktort unterwegs waren. Zu den Bauernwagen zähle ich zweirädrige Karren und einfache vierrädrige Leiter- und Arbeitswagen. Zweitens Kriegskarren und **Kriegswagen**, die stärker beschlagen waren und zum Transport von Waffen und Lebensmittel dienten. Eine spezielle Form sind Karrotschen, die prunkvolle Feldzeichen und Banner trugen. Drittens **Handels-** und **Frachtwagen,** auf denen Kaufleute Salz, Getreide, Eisen, Tuch, Wein und andere Güter beförderten. Viertens die **Kammerwagen** und **Edelkarrossen** des Adels, die den Hofrat und die Damen transportierten und eleganter waren. Besondere Formen sind der mit Tuch bespannte **Kobelwagen** und die hängenden Wagen, die an Lederriemen hingen und eine Art Federung für den „Ritt" über holprige Straßen boten.[805]

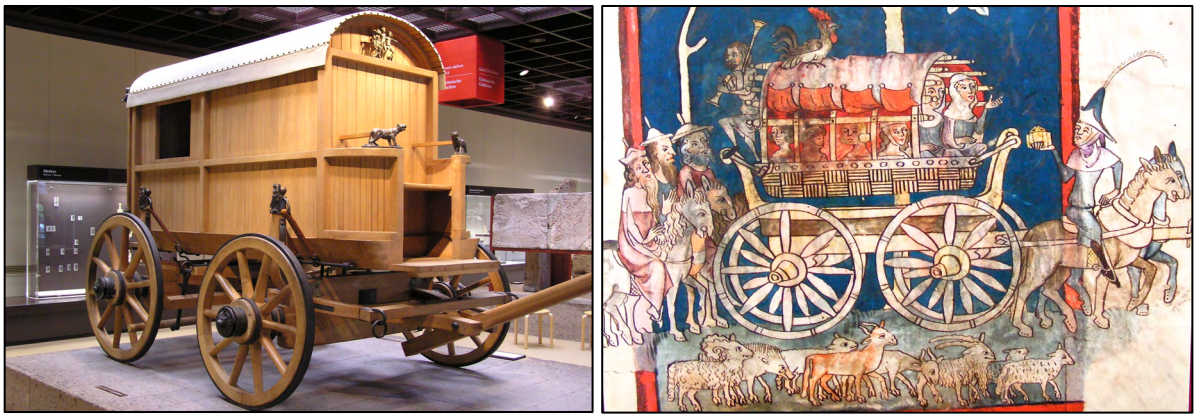


Abb. 89 - Gefederter Römerwagen (Köln) und Hängender Wagen in Rudolf von Ems Weltchronik.

Im Tross der reisenden Adelszüge waren verschiedene Wagentypen unterwegs. Mehrmals bildet der Reimchronist Spezifika **reisender Frauen** ab. Die österr. Herzogin Elisabeth lässt er im **feinen Kobelwagen** zum Hoftag in Nürnberg vorfahren:

> *„ûf die wegen muost man machen / solhiu kobellachen*
> *von sîden und von golde (...) diu frouwe kom gevarn."*[806]

Für adelige Männer war der Ritt im Sattel standesgemäß. Bei der Ankunft hoher **Adelsdamen** drängen sich **Schaulustige am Wegrand** und bestaunen die feinen *kamerwagen*, die *ir kleider und ir kleinât* tragen.[807] Wenn Frauen reisen, rückt für den Reimchronisten das Wetter ins Blickfeld - *dô si kom ûf den wagen, / siwe sêr daz weter nider gienc* (V. 6590f.). Wenn Frauen reiten, dann im **Seitsitz** und auf sanft tragenden Pferden: *die kuniginne sazt man sâ / ûf ein phert, daz eben truoc* (V. 11415f.). Frauen, Kleriker und höher gestellte Kranke reisten mit

[805] Zum Kobelwagen: Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Vielschichtigkeit der Straße, S. 99.
[806] V. 73291ff. Vor lauter Schaulustigen sei *bî dem wege daz gras / hin dan sô verr getret / als der ez gesenget het. / fursten, frîn und grâven / sach man hurtlichen draven / bî den wegen für und nider.*
[807] V. 11403f. *da die frouwen ûf den wegen / dâher voaren wolden,* 75305ff. und 86373 u.ö.

zeltende pfert und **Reisewagen**. Hugo von Taufers fährt mit einem Wagen, weil er *kranc wart, / sô daz in muoste tragen / sîn hangunder wagen, / der gie sanft und seine.* Der beschriebene **hängende Wagen** verfügte im Gegensatz zu den vielen ungefederten Gefährten über „eine Art Aufhängung, vielleicht mit Lederriemen," wie Gertrud Blaschitz schreibt.

„Bei anspruchsvolleren Wagen bestand der Wagenkasten aus Korbgeflecht oder einer Bretterkonstruktion, die Abdeckung aus Holzreifen, an die mitunter kostbare Decken oder Häute (...) geknüpft wurden, sodass solche Fuhrwerke wie Planwagen aussahen."[808]

III. Fortbewegung auf den Wasserwegen

Über die **Transportmittel** zu Wasser schreibt Gertrud Blaschitz knapp:

„Die nautische Terminologie auf Wasserstraßen umfasst die Begriffe 'Schiff' (schef, schif), 'Zille' (zulle) und 'Floß' (flôz); zuständig ist der Schiffer bzw. Fährmann (schefman)."[809]

Diesbezüglich ist Blaschitz im Text einiges entgangen, denn der Chronist verwendet ein wesentlich breiteres Vokabular und nennt an **Wasserfahrzeugen** auch Ruderboote (*galîn*), Kähne (*barken*), große Schiffe (*kiele*), Kocken (*kocken*), Last- oder Handelsschiff (*terret*) und Renner (*renneholz*). Ruderboote bzw. Galeeren werden als *galî(e)n* ein gutes Duztend Mal in der Reimchronik erwähnt und von anderen **Schiffstypen** klar unterschieden:[810]

„kiele oder galîn, / barken, kocken oder terret, / die man in dô het
von Venedin gesant, / darin zugen sie zehant / pfert, mûl und ros."[811]

Es spricht für sich, dass der Autor im Konnex mit der Seemacht **Venedig** den ganzen Fundus seines Schiffsvokabulars offenbart. Die häufig genannten *kiele* sind **größere Schiffe**, weshalb sie schwer und beladen begegnen: *die Venediaere / manigen kiel swaere / über mer sanden* (V. 48245ff.).[812] Die **Barke** ist ein kleiner Kahn, den man ziehen kann - *ein barken het er gezogen* (V. 51770) - die **Kocke** ist im Gegensatz zur länglichen Galeere (*galîe*) ein großes Schiff mit rundlichem Bug und Heck, das viel Platz bietet: *er fuort in sînen kocken / hundert ritter in den wert.*[813] Eine Art **Handelsschiff** dürfte die *terret* sein, die *ûf dem Rîn* in einer

[808] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 98.
[809] Ebd. S. 103.
[810] V. 3739ff. *daz der Franzoisaere her / wurd bereitet ûf daz mer / mit vier und ahtzic galîen.* 3869 *die bewâgen sich der kiele dâ / und kêrten mit den galîen sâ* 4462ff. *sîn gziuc an ein galîen truoc,* 4499ff., 4580 *ûz den galîn ûf zwêne kiel,* 34178ff., 48252 und 48264f. *die ûf dem wazzer truoc / manic galî und kock.*
[811] V. 34887ff.
[812] V. 251 *ze rossen und in kielen* 3817, 3857ff. 3880 *die kiel und swaz man darûf sach,* 4582, 4629, 44582, 50535 *dâmit luoden ire kiel*, 51454 *hab, / diu in wol geviel, / die truogens ûf die kiel.* u.ö.
[813] V. 3990f., 34251f. *ûf kocken oder ûf galîn,* 48265.

Flotte fährt - *terret, kocken, galîn / mêre denn drîzic* oder **Geschütze** (*blîden*) bei Venedig transportieren.[814] Als die Venezier gegen Triest segeln, begegnen *segel, anker oder seil / und swaz ze schiffung gehôrt,* und die Besatzung schifft sich zur Heerfahrt ein - *mit schalle / schiften si sich an.* (V. 34138ff.) Im Zuge der **Kämpfe um Sizilien** zwischen Arragon und den Anjous spielt eine Szene auf einer *terret*, in der die Königin von Arragon von der Gefangennahme ihres Widersachers erfährt. Ein **Eilbote** fährt daraufhin *in einem snelle renneholz,* um die gute Nachricht *der kunigin* zu überbringen. Die Königin ist *ûf einem terret / ûf des meres fluot* unterwegs und wird von *funf galîen* begleitet. Als der **Späher** *der oben in der keibe saz,* das *renneholz* nahen sieht, meldet er die Ankunft des Boten, der gute Nachrichten überbringt und dafür *botenbrôt* fordert. Schließlich werden die Gefangenen *ûz den galîn ûf zwêne kiel verladen,* und die Königin segelt gegen Apulien weiter.[815]

In der Reimchronik finden sich auch **Zillen**: *sie giengen an die zullen / und fuoren über den phlûm / (...) gegen Wienen.*[816] Zillen sind mit Bootstypen wie dem Weidling oder dem Nachen verwandt und im Donauraum bis heute in Gebrauch (siehe 3.1). Für Friedensverhandlungen trifft man sich auf einer neutralen **Donauinsel**: *si fuoren in einen wert, / der mitten in der Tuonou lac* mit *zullen* (V. 10361ff.). Dramatisch schildert der Reimchronist den **Unfalltod** des jungen Hartmann von Habsburg, der in einer Zille **auf dem Rhein** verunglückt sei. Hartmann war der Lieblingssohn von Rudolf I. und fuhr im Dezember 1281 mit anderen Adeligen *zu tal ûf dem Rîn / ûf einer zullen bî der naht*. Während sich Rudolfs Sohn *an des scheffes want* lehnte und einschlief, sei auch dem *schefman* der Schlaf in die Augen gestiegen und *daz schef zebrach.* Das Schiff kam zu nah ans Ufer heran und der **Schiffschnabel** bzw. Bug (*grans*) habe sich in einem großen Ast verfangen: *der selbe ast die zullen vienc* und *truoc si nider sô tief, / daz daz wazzer darin lief / und die zulle versanc* (V. 18838ff).

Der Chronist setzt häufig **Parallel-Montagen** ein. Beim Tod Hartmanns schildert er zunächst, wie Rudolf von Habsburg *über den Pirn* nach Linz zieht, montiert dann den tragischen Unfall seines Sohnes Hartmann am Rhein dazwischen und fährt mit Rudolfs Reaktion (dem König *sneit* das Herze) und dessen Weiterreise von Linz nach Wien fort (V. 18813ff.).

Die Bezeichnung **Zille** war am Rhein zwar nicht gebräuchlich, aber als Zillen werden nicht nur kleine Boote, sondern auch große Schiffe bis zu über 40 m Länge bezeichnet, die für

---

[814] V. 81317ff., *an den zugen ... / an den riemen*, 4510f. *ûf einem terret / uf des meres fluot,* 4726, 5146 *in terreten und in galîn*, 34246 *der herzog zehant / von Venedi sant / grôzer blîden* (Geschütze, Anm.) *viere / ... / gerihtet ûf terret,* 34888. Vgl. Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Reimchronik, MGH Dt. Chron. 5/2, S. 1397.

[815] V. 4460ff. Hier wird auf die Seeschlacht am 5. Juni 1284 in der Bucht von Neapel angespielt, wo man *des Karls schef* überwand und seine Leute gefangen nahm. Im Zuge dieser Szene ist von einem *meister einer galîn* der die Flotte anführt und von *funf und zwanzic galîen* und weiteren Schiffen die Rede. 4495ff. *des Karls schef wart überwunden / und die herren al gebunden, / die darûf mit im fuoren ... dô sant man die galîen hin*

[816] V. 3711 *daz man sach zellen unde wegen*, 10374 *in die zullen,* 14650ff. und 18838ff.

einen **Adelstross** repräsentativ gewesen wären. Neweklowsky schreibt: „Unter einer Zille versteht man ein gut gebautes und für den längeren Gebrauch bestimmtes Fahrzeug, (...), von der kleinsten bis zur größten Art," wobei die Assoziation zu den kleinen **Waidzillen** von 6 - 8m Länge daher rühre, dass diese „das Wort Zille enthalten, während die großen Zillen ihre eigenen Namen führen."[817] Auf **Transportschiffe** wird Essen für das Fest bei Fischamend geliefert: *diu Tuonouwe kûm getruoc / in den scheffen der spîse last* (V. 7791f).

Neben der allgemeinen Bezeichnung **Schiff** (*schiff, scheffen, schiffunge*) begegnen in der Chronik auch **Flöße**: *ûf der Muore si ze tal / ûf einem flôze wolden varn.*[818] Flöße waren einfache Wasserfahrzeuge, die man für Holztransporte und Überfahrten benutzte. Die Fortbewegung auf Flüssen war gefährlich: *ûf einem schiffe / oder ûf eim zebrosten flôz* konnten Reisende ihrer Habe *blôz* werden und wer schwere *harnasch* trug, konnte *lîht ertrinken.*[819] Während Barken und Flöße relativ leicht zu ziehen waren, *ich züg als lîht an einem seil / wider wazzer einen flôz,* war das **Treideln** flussaufwärts mühselig: *ê man diu schef zôch enpor*.[820] Um das Treideln zu ermöglichen, mussten am Ufer Wege freigeschlagen und gewartet werden, auf denen Pferde die Schiffe gegen die Strömung aufwärts zogen.

Angenehmer war die **Naufahrt,** also die Fortbewegung stromabwärts von Kreuzzugsheeren und Adelstrossen, von (süddeutschen) Kaufleuten und Klosterschiffen. Ob das in der Reimchronik und in anderen Quellen verwendete *zetal varn* eine **Schiffsfahrt** oder den **Ritt** entlang eines Flusses anspricht, geht meist nicht aus den Textstellen hervor. Rudolf lässt, bevor er *zetal* nach Österreich fährt, *schiffunge* vorbereiten (V. 13810), und das Fahren *ûf der Tuonou zetal* (V. 41048) meint eine Schiffsfahrt; andere Passagen wie *dô kunic Albreht den Rîn / gen Kolne fuor zetal* (V. 78991f.) oder *zetal gegen Âch* (V. 12779) sind offener gehalten.

Während unterschiedliche **Schiffstypen** und einzelne **Schiffsreisen** in der Reimchronik Konturen bekommen, bleiben die **Schiffer** selbst relativ blass. Nur vereinzelt treten sie ins Bewusstsein und werden *marnaere* (1x), *schefman* (3x) oder *verge* (8x) genannt.[821]

Überfahrten spricht der Reimchronist direkt als *urvar* (6x) und *übervart* (5x) und indirekt als *über füeren*, *hinüber kommen* oder *über daz wazzer* setzen an.[822] Beim Urvar zwischen

---

[817] Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flösserei 1, S. 171f.

[818] V. 20053ff. *mit dem flôz herzuo* (...) *ûf dem flôze wârn.* 27054, 31088 *ûf daz wazzer einen flôz,* 13861, 46261 *ein schef was bereit,* 47649 *mit schiffunge ûf daz mer,* 49409, 51465ff. *ûf diu schef gefuort,* 50497ff. *wol zweinzic schef (...) ûf iriu schef si slichen* 50515ff. *an diu schef* 97167 *die tôten ûz den scheffen tragen.* u.ö.

[819] V. 3835ff. *von dem schiffe hin dan,/ hât er iht harnasch an, / er mac so tiefe sinken,/ dâvon er lîht ertrinken / muoz in dem wâg.* 88838ff.

[820] V. 982f., 4752 und 51770 *ein barken het er gezogen.*

[821] V. 4548 *zuo dem marnaer si sprach,* 9715 *daz si über füeren*, 15277 *mit den er datz Heinburg über vuor,* 15354 *hinüber kommen* 65654 *enouwevart.* Einschiffen: V. 152, 34154, 47649 und 48214. Fährmänner bzw. Schiffleute: V. 3830f. *unz daz der verge spricht: / zieht balde wider umbe,* V. 18845 *schefman* der Hartmann von Habsburg am Rhein in den Tod fährt und 87090. V. 3830, 87109 und 97210ff.

[822] V. 94684ff. *daz di vergen ... diu schef ... über brâhten*. 96976f. *ân vergen und ân kneht, ... diu ruoder ziehen.*

Traismauer *gegen Stein* nennt der Chronist Rapoten von Urvar (V. 82931ff.). Noch genauer scheint Ottokar aus der Gaal die Überfahrten im **Wiener Raum** zu kennen. Er lässt die Böhmen und Rudolf I. von Habsburg *her ze Niwenburg an daz urvar* kommen, wo man *über daz wazzer* setzt oder mit *zullen über den phlûm* fährt (V. 14543ff.). Dem Reimchronisten sind neben Klosterneuburg die **Überfahrt-Stationen** bei Korneuburg, Stadlau, Enzersdorf und Albern geläufig. Als Herzog Albrecht I. 1304 in Böhmen steht und der Winter das Heer bedroht - *vor froste dô geschach / liuten unde rossen wê* - sei er zu Allerheiligen nach Österreich heimgekehrt und habe das Heer entlassen. Die vielen Menschen setzten an mehreren **Fährstellen** über, da die **Infrastruktur** ob des Ansturms überlastet war:

> *„die dâ muosten über Tuonouwe, / ze Niunburc und ze Stadlouwe, / her, hin unde dar / alumb an diu urvar / die liute teilten sich, / daz ot si kurzlich / kaemen über daz wazzer.“*[823]

Urfahre hatten strategische Bedeutung und seien auf Befehl Albrechts I. von Wachen *über al, / swaz man urvar erkande / in Ôsterrîch* besetzt und *starc* geschützt worden. Es galt eine **Donau-Überfahrt** Herzog Ottos III. von Bayern zu verhindern, der nach Ungarn wollte, um sich zum König krönen zu lassen: *dô man / alsô behuot der Tuonou urvar* war Otto *diu übervart / allenthalp versetzet.* Er wendet eine List an, bei der Perthold geholfen habe. Dieser sei als Freisinger Lehensmann *enhalp Tuonouwe zEnzestorf / ûf dem hûse* gesessen; von dort habe man *hinze den Albarn* geschickt, wo *zwei schef* und ein *schefman* warteten (V. 86885ff.). Der **Fährmann** weiß, dass er *niemen über füeren* soll, den er nicht kenne, er wird von Perthold angelogen, dass es sich um einen hohen **Gast des Wiener Hofes** handle. *Alsô wart der verg betrogen* (...) *si über fuorte der schefman*, der dafür ein *phert* geschenkt bekommen habe (V. 86901ff.). Perthold sei danach gefangen genommen worden, und Herzog Otto III. habe gespottet, wer da beim *urvar* (...) *hiete übersehen / die übervart* (V. 87281ff.).

Knapp hundert Jahre später ist eine ähnliche Überfahrt in mehreren Quellen überliefert. Am 11. Nov. 1403 gelang dem in Wien inhaftierten Böhmenkönig Wenzel IV. die Flucht aus der Stadt. Beim **Stadlauer Urfahr** übersetzt der König mit Hilfe von Hans von Liechtenstein die Donau und wird von 50 Schützen vom Donauufer bis Nikolsburg begleitet.[824]

Insgesamt zeigt sich in der Reimchronik ein Überhang des allgemeinen **nautischen Begriffs** *schiff* mit rund 40 Nennungen, gefolgt von *galîe* (20x), *kiel* (16x), *terret* (6x), *flôz*, *zulle* und *kocke* je (5x), *barke* und *renneholz* je (2x).[825] Diesen rund **100 Schiff** Belegen (im Durch-

[823] V. 85383ff.

[824] MGH Dt. Chron. 6, S. 241. *Do prach er durch ein podem in ein marstall und rait selbstunster gen Stadlaw (...). Do er uber fuor, do wartt sein her Hanns von Liechtenstain mit L schueczen und fuort in gen Nikelspurgk und schickt in haim gen Prag.* Vgl. Ferdinand OPLL, Nachrichten aus dem mittelalterlichen Wien, S. 108f.

[825] Vgl. die Abfrage der Begriffe unter: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (05.05.2017).

schnitt alle 950 Verse) stehen im Text weniger als halb soviele **Wagen-Belege** gegenüber. Freilich kommen auf den Landwegen die Pferde und die Füße der Menschen als wichtigste **Fortbewegungsmittel** hinzu, dennoch relativiert sich bei näherer Betrachtung der Schiffspassagen Blaschitzs Aussage, dass „die **Transportmittel zu Wasser** im Vergleich zu jenen auf dem Land beim Reimchronisten von untergeordneter Bedeutung" seien.[826]

Auffallend ist, dass die Chronik kaum **Häfen** nennt, einzig im Mittelmeer (Akkon und Süditalien) werden Meereshafen (*habe*) erwähnt: *die bewâgen sich der kiele dâ / und kêrten mit den galîen sâ / ûz der habe ûf daz mer.*[827] An Flüssen landete man am Ufer an, wovon die **Urfahre** nebst Namen wie „Kai", „Lände" oder „Salzgries" (**Salzschiffe**) künden.



Abb. 90 - Bootsfahrt auf dem Bodensee im Salemer Abtsbrevier 1493/95.

IV. Weitere „Mobilitätsaspekte" - wer ist unterwegs?

Die Erzählstränge der Reimchronik werden von den **Landesherren** und ihren Aktivitäten getragen. Ottokar erzählt primär über einen *kunic* (>4000x), *herzog* (1682x), *bischof* (1440x) oder *fürsten* (>900x) und leitet die jeweiligen Ereignisse gerne mit der **Anreise der Protagonisten** ein. Ottokars Protagonisten sind häufig unterwegs, wodurch er Dynamik in seine Erzählung bringt. Deutlich weniger Präsenz haben *frouwe* (ca. 380x) *burgaer* (181x), *ritter* (ca. 160x) und *koufliute* (14x). Rund um die **Fahrten** der Reimchronik tummeln sich Boten und Gesandte. Der Reimchronist schickt viele *boten* (476x), *brief* (201x) und *boteschaften* (189x) ab.[828] Die **Boten** kommen, gehen, fahren, rennen, reiten. Da die Adressaten selbst oft unterwegs sind, müssen die Boten manchmal hinterher reisen (V. 27628ff.).

Zehn Mal lässt er **Botenbrot** fordern (*man gewan daz botenbrôt*), das als Lohn für gute Nachrichten gilt.[829] Als die Nachricht von Rudolfs Königswahl 1276 die Runde macht freuen sich die Boten: *man gewan daz botenbrôt / den Rîn ûf und zetal / in den steten über al* (V.

[826] Gertrud BLASCHITZ, Land- und Wasserstraßen, In: Die Vielschichtigkeit der Straße, S. 103.
[827] V. 3853 *in einer habe ûf dem mer.* 3871, 3875, 4932 und 49933. *datze Ackers diu hab.*
[828] „Bote" (476) und „Botschaft" (189) erbringen zusammen fast 700 Treffer, Briefe finden sich rund 200 Mal: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at (27.01.2016)
[829] V. 4535, 12542, 12634, 12727, 21574, 52931, 54469, 54488 und 62417.

12634ff.). *Botenbrôt* wird erbeten und gefordert: *her, gebt mir daz botenbrôt!*[830]
Was lässt sich über die **Botschaften** selbst sagen? Die Botschaft wird *mit boten und mit brieven* (V. 2471) übermittelt, angehört und vorgelesen - *sô man ir botschaft gelas.* Boten machen *die botschaft und diu maere kunt* und werden *in botschaft gesant.* Sie können *mit heimelicher botschaft* unterwegs sein oder Botschaft *von fremden landen bringen.*[831] Allerdings sollten Boten nicht unter **Spionageverdacht** geraten, denn wer *fremde botschaft in daz lant* bringt, solche *boten solde man zehant henken oder ratprechen* (V. 13799ff.).
Freilich war nicht jede Botschaft positiv: *nû kom ein bote dar, / der brâhte boesiu maere* heißt es, als Rudolf I. vom Unfalltod seines Sohnes Hartmann erfährt (siehe oben). Ob dieser Botschaft *sneit* das Herz des Königs (V. 18834). Von den vielen **Boten-** und **Briefpassagen** möchte ich eine herausheben, in welcher ein Bote bei Herzog Albrecht I. eintrifft:

> *„der hiez Peter der Wahtelsac, / der gap dem herzogen einen brief. / einem schrîbaer er dô rief, / der den brief las; / swaz daran geschriben was, / daz sagt er im dô.“*[832]

Wachtelsack ist ein sprechender Name für einen Boten, der in seiner Tasche, seinem Sack, Botschaften durchs Land führt. Der Herzog kann nicht lesen und braucht einen Schreiber, um den Inhalt des Briefes zu erfahren. Den **Fahrenden** widmet Blaschitz in ihrem Aufsatz bis auf eine Bemerkung zu den *grôjeraere* und *lantvaraere* kaum Aufmerksamkeit. *Grôjeraere* waren Ausrufer, die Nachrichten durch das Land trugen; aus dieser Tätigkeit gehen im Spätmittelalter die **Herolde** hervor, deren Ursprünge Kruse im Milieu fahrender **Gaukler** und **Spielleute** sieht, aus dem sie sich seit dem 12. Jh. entwickelt hätten. Einer der ersten überlieferten deutschsprachigen *Heralden* ist der österr. Wappendichter **Peter Suchenwirt**.[833]
In seiner Reimchronik spricht Ottokar von *sô vil der gernden diet*, Scharen von Fahrenden, die er als *arme diet*, *varende diet* oder *ellende* bezeichnet.[834] Zur **Präsenz der Fahrenden** in der Reimchronik hat sich bereits Seemüller im Vorwort seiner Edition geäußert. Ihm fiel auf, dass Ottokar aus der Gaal recht früh in seinem Werk König Manfred von Sizilien ob seiner Freigiebigkeit gegenüber den *ellenden geste* lobt und der Chronist „offenbar in seinem eigenen Namen“ spricht und sich „in eine Reihe mit den Gästen, den Fahrenden“ stellt, wobei es innerhalb der Fahrender ein breites **soziales Spektrum** gab (siehe 2.3.1).[835]

---

[830] V. 4535, 12542, 21574, 54469ff. und 62415.
[831] V. 423, 1627, 2065ff., 2346, 53798, 63844, 68228. u.ö.
[832] V. 41555ff. Im Zuge von Verhandlungen werden *boten* und *fridebrieve* hin und her gesandt: V. 43476ff. *frides brieve hiez man schrîben / und sande die hin nider; / solch solde man her wider / fridebrieve senden.*
[833] Holger KRUSE, Herolde, In: Residenzenforschung 15/II, S. 311ff.
[834] V. 881ff. *den ellenden* und *ellenden gest*. 8201 *die varunden ellenden*. 40459 *die ellenden armen* 69344, *diu varende diet* 71224 *ellende diet* 73709ff. und 74003 *diu varnde diet. ... si von dem hove sungen.*
[835] Joseph SEEMÜLLER, Reimchronik 1, S. XCIIIff. V. 908ff. *sô waen ich, ... durch daz, ir edlen herren gebt.*

Mehrfach schildert der Text, wie **das Fahrende Volk** beschenkt wird: *die varunden ellenden / vertigt er sô guotlich, / daz sie alle wurden rîch* heißt es da, oder die *varenden diete* erhalten *rennegewant* und bekommen etwas vom *imbîz* ab.[836] Bei Hochzeiten und feierlichen Anlässen erhielten Fahrende *kleider und ander hab*, wodurch man *der varnden diet vertreip / kummer und armuot*.[837] Mit diesen *ellenden* macht sich **der fahrende Autor** freilich nicht gemein, gilt er doch als **ritterlicher Dienstmann** der Liechtensteiner und stand der Familie Ulrichs von Liechtenstein nahe (siehe 4.2.2). Seemüller spricht von einer „spielmannsmäßigen Überlieferung" des Autors, der viele **Ich-Formeln** gebraucht, die von einem engen Kontakt zwischen dem Vortragenden und seinem Publikum künden, wie *daz tuon ich iu bekant.*[838]
Spielmänner (*spilman*) werden in der Reimchronik nicht explizit genannt, sie sind aber als *varende* und **Musiker** wie *videlaere, gîgaere* oder *tambûre man* präsent.[839] Bei Festen wird getanzt, gespielt und musiziert, wobei Spielmänner im Baumgarten nicht fehlen durften:

„herphen, rotten, videln, / des was der boumgart voller;
pusûn, phîfen, holler, / des wart sô vil dâ gehôrt"[840]

Manche Spielmänner waren mit ihren Familien unterwegs, manche mit **Spielfrauen**, denen man auch Liebesdienste unterstellte. Diesen zweifelhaften Ruf nutzt der Chronist, um ein *wîbe* am **Königshof** zu schildern, *diu kunde videln unde singen,* sei *hubsch unde kluoc* mit *list genuoc* gewesen und habe vom König Pferde und *kamerwagen* erhalten (V. 86331ff.).
Gleich zu Beginn werden einige **Spielmänner** als *meister* angepriesen (*meister Wildunc* u.a.), die zu *guoten doene* und *süezen tanz* aufgespielt hätten, während sich der Autor weigert, die Namen von herkömmlichen Spielleuten, *die noch vidlaere hiezen,* aufzuzählen.[841] Der soziale Status war innerhalb der **Spielmannszunft** breit gestreut und reichte von anerkannten Superstars wie Walther von der Vogelweide bis zu ärmlichen Lumpenbettlern, die kleine Einlagen dargeboten haben. Bei der Hochzeit von König Bela und Kunigunde bekamen die Fahrenden nicht nur Geschenke, sie sind auch **Gewährsleute** dafür, dass die Feier einzigartig war. Selbst *manic alt varender man*, der viel herumgekommen war, musste eingestehen, dass er etwas so Prächtiges noch nie gesehen habe. Von *einem varenden man* konnte der Hof **Neuigkeiten**

[836] V. 8201ff. und 67973ff. Graf Wilhelm von Heunburg wird ob seiner Mildtätigkeit gepriesen 2674ff. und 16330ff. König Wenzel II. und andere Adelige ebenso 86548ff.
[837] V. 68146f. und 75695f.
[838] Joseph SEEMÜLLER, Reimchronik 1, S. CXVIIIf. Mehrere formelhafte Passagen sind nach SEEMÜLLER aus Spielmannsepen entlehnt, wobei insbesondere eine Nähe zu Wolfram von Eschenbach auffalle und immer wieder Versatzstücke aus der mhd. Dichtung eingeflossen sind.
[839] V. 351ff., 8041 und 16072.
[840] V. 68064ff., 8041ff. *sô grôz was der tambûre schal, / von pûken und pusûnen. / swer dâ iht het zu rûnen.*
[841] V. 305ff., 677ff. und 718ff. *ir hiet ûf iwer seitensnuor / mit drivaltigem swanz / gemachet ein sô süezen tan.* Joseph SEEMÜLLER, Reimchronik, In: MGH, Dt. Chron. 5/1, S. CXVI. Von den meisterlichen Minnesänger aus König Manfreds Kreis scheint nur einer urkundlich belegt zu sein.

erfahren, sich mit **Schaustücken** unterhalten oder sich lobpreisen lassen:

„varende diet / sungen manic liet / ze lobe und ze prîs / von Ôsterrîch dem fursten wîs"[842]

Mehrmals sind Ottokars Protagonisten *ze fuoze* unterwegs, wie es für die meisten Fahrenden und Pilger üblich war. Die gebräuchlichsten Verben der **Fortbewegung** sind in der Chronik: *komen* (ca. 2550x), *varn* (660x), *kêren* (628x), *gân* (508x), *rîten* (475x) und *sânt* (406x), während *ziehen* (143x), *rennen* (58x) *wandern* (26x) oder *loufen* (22x) selten sind.[843]

Pilger treten in der Reimchronik stets in Verbindung mit **Straßen** auf. Die Unsicherheit auf den Straßen wird an **Überfällen** auf Pilger und Kaufleute festgemacht (siehe oben).[844] Zur Salzburger Provinzialsynode reisten im November 1288 laut Reimchronist neben Bischöfen und Prälaten so viele *pilgerîn und büezaere* an, *daz alle die strâzen / wâren vol*. Im Umkreis von einer *mîle* hätten die **Gäste** die Felder um die Stadt belagert, denn die *herberge wârn dâ tiwer: / man sach dâ meniger fiwer / ûf dem gevilde brinnen.* Neben der Kälte und der schlechten Versorgung setzte den Gästen das Gedränge zu, bei dem es Tote gegeben habe. In der Kirche brachten die **Büßer** und *die pilgrîn* Opfer dar und zogen abends zurück in die mobile Zeltstadt, während *die bischolf und die phaffen* in ihre **Herbergen** fuhren.[845]

Über die Geißler, deren religiöser Eifer sich ab 1260/61 von Italien aus entlang der **Verkehrswege** rasch über den Alpenraum hinaus ausgebreitet hatten, schreibt der Chronist: *sô sluogen si sich selbe an / mit geiseln, daz daz bluot ran* (V. 9446f.). Die **Geißlerbewegung** ist ein weiteres Beispiel dafür, wie Straßen der Interaktion und der Kommunikation dienten.

In der Einleitung der ausführlichen Akkon-Episode schildert der Chronist die Stadt. In der Burg gebe es *vil geste*, / *pilgrîn von fremden landen* und **tadellose Straßen**: *ein strâz, diu was niht enge* durchzog *die stat nâch der lenge*. Sie unterstand den Venezianern und sei *geziugt und wol bereit* gewesen, auch die Genueser *hâten der selben strâzen eine.*[846] Die **Prunkstaße** selbst wird als *diu gazze* bezeichnet, an der *turne und palas* liegen. Der Bischof habe die Pfaffen Akkons aufgefordert, sie *solden in allen gazzen* (...) *gegen gotes vîanden* predigen. Zum **Kreuzzug** der Könige von Spanien und Frankreich heißt es:

„si füeren über mer / ietweder mit grôzem her (...)
ûf die heiden / ze trôst dem heiligen lande."[847]

---

[842] V. 7831, 69407 und 97515.
[843] Vgl. die Abfrage der Begriffe unter: http://www.mhdbdb.sbg.ac.at. (05.05.2017).
[844] V. 1360f. *an den strâzen man ab brach / pilgrînen und koufliuten.*
[845] V. 28185ff. Vgl. Cont. Vind. zu 1288, In: MGH SS 9, S. 714f.
[846] V. 44650ff. In *manigen kiel swaeren* lässt der Reimchronist die Kreuzfahrer eintreffen. Den Aufbruch des franz. und span. Königs schildert er zuvor ab V. 19394ff.: (...) *daz si füeren über mer / ietweder mit grôzem her.*
[847] V. 19387f., 44670f. *turne und palas / was diu gazze wol berâten*. 51020ff.

Die **Heerfahrten** ins Heilige Land bezeichneten die zeitgenössischen Quellen nicht als Kreuzzüge sondern als „das Kreuz nehmen" oder „über Meer fahren" (siehe 2.3.2).
Als *reise* bezeichnet die Reimchronik gemäß dem ahd. *rîsan* vorwiegend **Kriegszüge**, wobei *rouben unde reisen* das Plündern meint (V. 83574). Anlässlich von *reise* (95x) und *hervart* (64x) geht die Chronik auch auf **Aspekte der Kriegslogistik** und des Transports ein. Ottokar aus der Gaal bezeichnet Vorhut und Aufklärer als *wartliute* und *fürrennaere*, die als Späher zum Einsatz kommen, und er führt neben Marschall und verschiedenen Knechten Spezialisten wie *rotmeister* (Rottenmeister)*, herruofaere* (Heerrufer) und *tulmetsch* an.[848]
Verluste auf der **Flucht** bringt der Reimchronist mit **unkundigen Führern** in Verbindung. Bei Kämpfen in Ungarn hätten *die Kernaere den meisten schaden* erlitten, *wand in wâren unkunt / die stîge und die strâzen* (V. 30947ff.) In der **Schlacht an der March** 1278 waren es die *pôlanischen gesten*, die *irre unde wîselos* umher liefen, weil ihnen *daz lant unkunt* war (V. 17090ff.). Im Zuge einer Flucht erwähnt der Reimchronist den Begriff **Fersengeld**, der auch in Rechtsspiegeln begegnet (siehe 3.2.3): *die Unger gâben versengelt* und ziehen Richtung March ab, wo sie vor lauter *stoube* und *molte* die Furt nicht finden können (V. 7414ff.), und die Kumanen geben *versengelt* bei Gefechten bei Horn und Eggenburg (V. 84751).
Entfernungen werden in der Reimchronik mit Meile, Rast oder Tagesreise (*tageweide*) angegeben. Im Winter werden Feldzüge abgebrochen und *die müeden* Kämpfer heimgeschickt. Wenn möglich, gönnen sich die Landesherren eine **Winterruhe**. Wenn *gras ûf dem velde* für die *pherden* wächst*,* kommt wieder Bewegung ins Land (V. 32047ff.).
Der *kunic het herschouwe* und inspiziert seine Truppen (V. 85116), wie es Barbarossa beim 3. Kreuzzug 1189 im **Lager am Vierfeld** tat (siehe 2.2.3). Ein Heerlager braucht Platz, der Chronist berichtet daher über das Lager der Ungarn 1290 an der Schwechat:

> *„si muosten haben rûm / wîten und niht enge,*
> *ein raste nâch der lenge / und ein mîle nâch der breite."*[849]

In der Regel wird die **Heerfahrt** *zuo dem naehsten gras* in Angriff genommen (V. 8558). Ein beliebter Kampfruf des Reimchronisten ist dabei *rossâ ros, sperâ sper!* Bei Schlachten hört man *manic tambûr* sowie *pusûne, pûken und schalmîe* und der *rotmeister* präpariert *diu ros ûf den huof* mit einem *spiz.*[850] Den Kreuzzügen, insbesondere dem **Fall Akkons** 1291 widmet

[848] V. 29189f. *über den Tûren sîne vart / der herruofaere gebôt.* Späher: V. 29235, 29918 und 84717 u.ö. Wächter: V. 1471 *der vînde wartliute dâ,* 34780f. *si sanden ... wartliut ûf die strâz* u.ö. Ein Dolmetscher kann *ir beider sprâch* V. 7461 und 75054.
[849] V. 42950ff.
[850] V. 15837ff., 16072f., 32972f. *manic tambûr erschalte, / diu herhorn man erhalte*. 57130ff. Beim Anmarsch könne man den *dôz von den huofslegen* der Berittenen eine *halbe mîle* weit hören.

Ottokar aus der Gaal beinahe zehntausend Verse. Er macht die Christen für den Ausbruch der Kämpfe verantwortlich; italienische Kaufleute hätten durch den **Seehandel** ebenso profitiert wie die heidnischen Fürsten, die hohe Geleit- und Zolleinnahmen abgeschöpft haben. Als die Kämpfe beginnen, wechselt Ottokar in den Modus der **stereotypen Heidenkritik**. Libertz-Grün meint hierzu, dass diese Mischung aus Christenkritik, Heidenidealisierung und -Diffamierung Rückschlüsse auf das damalige **Maß an Toleranz** zulasse.[851]

Selten kommen in der Chronik *gazzen* zur Sprache, die sich in Akkon, Paris und Friesach befinden, wobei ein **Gassenname** begegnet, der dem Reim dient: *bî der burc ein gazze lac, / diu ist geheizen der Sac*.[852] Jemand, der die Wege kennt und die *wege wîs* (V. 22278), gilt als „weise" und „erfahren". Diese Attribute treffen auf Ottokar aus der Gaal zweifelsohne zu, wie die **realitätsnahen Straßen-** und **Verkehrsbilder** seiner Reimchronik zeigen.

Generell äußert sich der Chronist wertschätzend über die Städte, verurteilt aber Adelsrevolten und Aufstände. Wien sei gegen den Willen Paltrams vom Freithof an König Rudolf I. von Habsburg übergeben worden, weil der *povel* fürchtete, bei der Belagerung zu verhungern.[853] Paltram galt als Anhänger Ottokars II., floh 1278 nach Bayern und kehrte von einer **Pilgerfahrt** ins Heilige Land nicht wieder. Jans Enikel soll mütterlicherseits mit Paltram vom Freithof verwandt gewesen sein (siehe 4.2.3). Diese und andere **Spurensuchen** bleiben allerdings zukünftiger Untersuchungen und Forschung vorbehalten.

Mit den Worten Ottokars aus der Gaal möchte ich nunmehr meine weitläufigen Reise-Expertisen der mittelalterlichen Verkehrswelt beschließen:

„daz ich sinnelôser man / der werlt ze dienste hân getân / daz best, daz ich vermoht."[854]



Abb. 91 - Eines der schönsten Wagen-Motive des Mittelalters findet sich im Luttrell Psalter (um 1330).

[851] V. 44863ff. und 44934ff. Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter, S. 147ff.
[852] V. 44670f. *turne und palas / was diu gazze wol berâten,* 51020f. *si solden in allen gazzen / ûf stên unde predigen,* 51337 *striten ûf dem platze*, 57895 *in der gazzen ... rîten*, 57907 und 76721 *umbe ziehen in den gazzen*,
[853] V. 14194ff. Der *povel unde diu gemein* wird in der Reimchronik öfters genannt. V. 32430ff., 65660ff., 71224, 98352ff. Der Chronist schwärmt über die Wienerinnen: V. 1812 *ir vindet zWienen schoene wîp*.
[854] V. 41ff. *nû bit ich alle die, / die hernâch und die hie / an disem buoche lesen, / daz si mir genaedic wesen*.

„Irre nicht mehr umher! Du wirst weder dazu kommen deine Aufzeichnungen zu lesen, noch die Taten der alten Griechen und Römer. (...) Eile daher zum Ziel!“

(Mark Aurel)

5. RESÜMEE

Die Erforschung der mittelalterlichen **Reise-** und **Mobilitätskultur** im nö. Raum und im Reich, der Wechsel zwischen regionalen und transeuropäischen Perspektiven, quellenkritische Oberflächen- und Tiefenbohrungen sowie die transdisziplinären Ansätze mögen die Stärke und die Schwäche dieser Arbeit zugleich sein. Mir erschien dieser „Gangwechsel“ für ein Thema wie „Reise und Mobilität“ geeignet, schließlich machen Reisende, Händler und Verkehr selten an Landesgrenzen halt, sondern treten in assoziierte Räume und Infrastrukturen ein.
Am Ende dieser **Forschungsreise** soll ein Resümee stehen, das die wichtigsten Meilensteine und Streckenabschnitte Revue passieren lässt. Ausgangspunkt dieser Arbeit war der Naturraum und die Topografie des Landes Niederösterreich. Da Landschaften zu allen Zeiten die Fortbewegung und die Siedlungstätigkeit der Menschen beeinflussen und prägen, ist der **naturräumliche Faktor** nicht hoch genug einzuschätzen. Letztlich treten in den 6 Übersichtskarten (siehe Beilage) die naturräumlichen Komponenten und die Leitkorridore zu Tage.
Die Leitlinien bzw. **Leitkorridore** der räumlichen Mobilität werden stets von Wasserwegen, zugänglichen Gebieten und Barrieren wie dichten Wäldern oder alpinem Gelände vorgegeben. Allen voran ist im Untersuchungsgebiet die Donau zu nennen, bildete das **Donautal** doch den bedeutendsten Verkehrskorridor der mittelalterlichen Landes- und Verkehrsgeschichte. Freilich war die Donau, wie andere große Flüsse, Barriere und Brücke zugleich (Karte 1+4).

Die **Naturgewalt der Donau** führte in römischer Zeit zur Aufgabe des in Bau befindlichen Lagers von Albing und zerstörte etwa die Hälfte der Anlage von Zwentendorf, ein Fünftel des Lagers in Tulln sowie die Nordwest-Ecke des Legionslagers Vindobona.
Im Mittelalter fielen der Mautort **Rosdorf** (Oö.), die nö. Fährübergänge **Marchwartsurfar**, Ringelsee oder Altstadlau sowie weitere donaunahe Siedlungen den Donaufluten zum Opfer. Damit ist die Donau das prägendste naturräumliche Element im Untersuchungsgebiet, das zudem die Fortbewegung der Siedler, Händler und Reisenden aller Art nachhaltig beeinflusst hat. Wie die Donau und andere Flüsse ihren Lauf (Wasserweg) immer wieder verlagert haben, so unterlagen auch die **Landwege** einer gewissen Verlaufsdynamik, sei es:

a) durch die Ausbildung breiter Hohlwegfächer wie im Leithagebirge.
b) durch die Ergänzung des bestehenden Netzwerks und die Entstehung neuer Nebenwege.
c) durch Umwelteinflüsse oder dem Neubau von Wegeabschnitten samt Trassenadaptionen.
d) durch den mittelalterlichen Straßenzwang, der bestimmte Handelsrouten bevorzugte, die Güterströme beeinflusste und so gleichzeitig andere Wegverläufe ausbootete.

Für die Jäger und Sammler der ausgehenden Altsteinzeit galt **Mobilität** als *conditio humana*. Mit der **Sesshaftigkeit** des Menschen änderte sich zwar die vormalige nomadische Lebensweise nachhaltig, dennoch kann die räumliche Mobilität als transhistorisch-anthropologische Konstante angesehen werden, denn Menschen waren zu allen Zeiten und in allen Kulturkreisen unterwegs (im Durchschnitt etwa eineinhalb Stunden pro Tag).
Den Trägern der **keltischen Kultur** verdankt das Verkehrswesen Impulse im Bereich des Brücken-, Straßen-, Wagen- und Schiffbaus. Davon zeugen neben den Brücken im Schweizer Ort La Tène in Österreich der Prunkwagen aus dem steirischen Strettweg, das Goldschiffchen vom Dürrnberg bei Hallein, der kunstvoll verzierte Achsnagel eines Wagens aus Radlberg oder das Wagen-Relief der Situla von Kuffarn aus dem nö. Raum.
Die **Römer** konnten in Pannonien und Noricum an prähistorische Fernwege wie die Bernsteinstraße und den Donaulauf sowie an die Errungenschaften der Kelten anknüpfen. Der norisch-pannonische **Straßenbau** erlebte im 1. und 2. Jh. kräftige Impulse und erreichte unter den Severern einen Höhepunkt. Gegen 300 n. Chr. gingen die Aktivitäten im Straßenbau zurück: In der Völkerwanderungszeit kamen sie zum Erliegen, das Straßen- und Verkehrsnetz als solches verfiel. Dennoch spielte die **spätantike Verkehrsstruktur** bis weit ins Mittelalter hinein eine tragende Rolle. Die Römer entwickelten im Bereich des Straßenbaus, den sie teils von den Etruskern übernommen hatten, eine in Europa kaum zuvor gesehene und lange danach nicht mehr erreichte Qualität, deren Reste mancherorts überdauert haben.

In der römischen Kaiserzeit kamen am **Donaulimes**, wie anderswo im Reich, Verbände aus fernen Regionen (Spanien, Dalmatien, Kleinasien) zum Einsatz. Generell kann von einer kosmopolitischen und äußerst mobilen (Männer)-Gesellschaft gesprochen und der Limes als eine Art **Zoll-** und **Außengrenze** gesehen werden, die den Waren- und Personenverkehr lenkte. Zudem spülte der religiöse Synkretismus orientalische Mysterienkulte (persischer Mithras, phrygische Kybele, thrakische Donaureiter, syrischer Baal, ägyptische Isis) an die Donau. Unter **Septimus Severus** und seinen Nachfolgern kam es im norisch-pannonischen Raum zu Restaurierungen von Brücken und Wegen, die teils propagandistische Ziele verfolgten. Auf mehreren Meilensteinen findet sich die Formel *vias et pontes vetust(ate) conlapsas restit(uit)*.

Karte 1 zeigt, dass sich gut zwanzig römische Meilensteine im Untersuchungsgebiet erhalten haben, die sich im Raum **Tulln** und **Wien** konzentrieren (hier fällt eine räumliche Überschneidung mit den königlichen Aufenthalten zwischen 791 bis 1281 auf (Karte 2).
Der Verbleib weiterer **Meilensteine** steht wohl mit Steinraub oder der Verwendung hölzerner Wegmarken in Verbindung, wie es für Provinzialstraßen nicht unüblich war. Germanische **Marktplätze** am nördlichen Donauufer, wie sie auch in der Vita Severini begegnen, bildeten beliebte Anlaufpunkte. Hier versorgten sich Römer und Provinziale mit pflanzlichen und tierischen Produkten und boten Terra Sigillata und andere Güter zum Verkauf feil.

In Nö. und Wien sind **Römerstraßen** vor allem im Bereich der Limesstützpunkte und deren Zivilsiedlungen gut dokumentiert. So verlaufen etwa die Währinger Straße, die Landstraße und der Rennweg weitgehend entlang der alten Limesstraße. Befestigte Beläge gab es bestenfalls im Lager- und Zivilstadtbereich - die meisten Straßen waren bestreute bzw. **gestampfte Kiesstraßen**, wie der Befund im Umfeld der Meilensteinen von Gemeinlebarn bei Traismauer dokumentiert. Von diesen *viae stratae* leitet sich das deutsche Wort Straße her. Obwohl es keine Straßen in der Qualität der berühmten Via Appia in Nö. gab, waren einzelne Trassen stabil genug, um abschnittsweise Jahrhunderte lang wegbar zu bleiben.
Problematisch bleibt die **Trassierung von Altstraßen** in Nö. schon deshalb, weil weniger als 1% (eher ein Promille-Wert) des vermeintlichen Straßennetzes archäologisch untersucht wurde. Dies trifft sowohl auf die römischen Straßen als auch auf die mittelalterlichen Verkehrs-wege zu. Daher muss sich die Forschung **interdisziplinärer Methoden** bedienen und Kataster, Orts- und Flurnamen, Schriftquellen, Realien, Begehungen, Luftbilder oder Geländemodelle hinzuziehen, um sich ein Bild des Verkehrswesens machen zu können.

Julia Klammer konnte in einer neueren Arbeit anhand von digitalen Geländemodellen im Hinterland von Mautern zeigen, wie komplex neben der Trassierung die **Datierung von Straßenabschnitten** ist. Dabei wies sie vermeintlichen Römerstraßen wie jener im Kupfertal relativ-chronologisch einen jüngeren Zeithorizont zu. Die Entstehungszeit der sogenannten „Römerbrücke“ von Lanzing ist in der Forschung seit langem umstritten. Für das Mittelalter lässt sich sagen, dass hier eine Straße verlaufen ist, da unmittelbar westlich der alten Steinbrücke der Flurname Hochstraße liegt und östlich der Brücke die nur 2,5 km entfernte „Fuhrmänner-Siedlung“ **Korning** anschließt (Abb. 81). Das 1170 genannte *Charnarn* leitet sich etymologisch von Fuhrmännern ab - das Alter der Brücke bleibt weiterhin unklar.
Hohlwegbündel wie jenes im Leithagebirge sind kaum datierbar, wieder lässt sich nur indirekt etwa durch die Aktivität von Steinbrüchen, die Datierung von Steinarbeiten oder die Bau-

aktivitäten im Umland sagen, dass eine Nutzung im Mittelalter sehr wahrscheinlich ist. Bei Furten ist mir in Nö. kein einziger historischer Übergang bekannt, der zugeordnet und archäologisch untersucht werden konnte - dies liegt in der Natur einer Furt begründet.
Die älteste **Brückennennung** des Landes betrifft die *pons Isis*, die in der Tabula Peutingeriana verzeichnet ist und einen Stützpunkt „Ybbsbrücke“ bei Neumarkt/Ybbs markiert. Die erste Nennung einer **mittelalterlichen Brücke** taucht im nö. Raum 1021 mit der *Zuntinesprucca* bei Großenzersdorf und dem Sachsengang auf, dazwischen sind über 600 Jahre lang keine Brücken im heutigen Nö. fassbar. Ab dem 12. Jh. nehmen Hinweise auf Brücken in den **Ortsnamen** zu (Karte 5), wenngleich aufgrund des vorherrschenden Baumaterials Holz kaum archäologische Funde erhalten sind. Während dieser Befund wenig überrascht, verwundert es doch, dass an der österreichischen **Donau** bislang kein einziger archäologischer Schiffsfund zu Tage getreten ist, vom Altenwörther Wrack aus der Zeit um 1810 einmal abgesehen. Zum Vergleich: Am Main und Rhein liegen archäologische Schiffsfunde unterschiedlicher Zeithorizonte vor.

Nach dem Zusammenbruch der antiken Staatlichkeit gelang den Karolingern auf Reichsebene eine Konsolidierung des **Verkehrswesens** und mit den Awarenzügen und der Ostmission die Eingliederung des nö. Donauraums ins Reich. Danach verloren die Herrscher die Straßen und Brücken wieder aus ihrem Blickfeld. Thomas Szabo spricht in diesem Kontext zurecht von einer **Wiederentdeckung der Straße** im 12. Jh., die, wie sollte es anders sein, in Norditalien ihren Ausgang genommen hat. Zuvor waren Straßen bestenfalls Raummarker in den Quellen - dieses Bild bestätigt die Analyse der Raumrezeption in jenen Urkunden, die topografische Hinweise auf den nö. Raum beinhalten. In ausgewählten Quellen von 832 bis 1310 habe ich **topografische Anhaltspunkte** herausgearbeitet und natürliche Raummarker von künstlichen, also vom Menschen erschaffenen, sowie von Sonder- und Mischformen unterschieden. **Natürliche Marker** sind u.a. Gewässer, Bergzüge, Wälder oder markante Bäume, während Grabhügel, Meilensteine, Siedlungen, gesetzte Grenzsteine oder Altstraßen **künstliche Marker** sein können und die Umgehung bzw. der Umritt zu den Sonderformen zu zählen ist.
In den frühen Urkunden des 9. bis 11. Jh. tritt vor allem die ehemalige **römische Limesstraße** südlich der Donau hervor. Sie wird in den Quellen als *Erdgastegi* (832 bei Pöchlarn), *strata publica* (837 bei Amstetten), *lapidea platea* (nach 895 bei Hollenburg), *strata legittima* (902/07 bei Enns) und *strata publica ... Hohstraza* (1011 bei Hengstberg im Ennswald) geführt und entspricht dem bedeutendsten mittelalterlichen Landweg auf dem Boden des heutigen Niederösterreich, der sogenannten **Südlichen Donautalstraße**. Sie verlief zwischen *Lauriacum*/Enns und *Carnuntum*/Hainburg, wobei auffällt, dass diese frühen Straßennennungen ausschließlich im westlichen Straßenabschnitt begegnen, galt es den Osten doch erst zu durchdringen.

Nördlich der Donau fehlten Römerstraßen zwar, dennoch gab es auch hier **Altstraßen**, die ab der Mitte des 11. Jh. meist volkssprachlich konnotiert in den Quellen als Orientierungslinien begegnen: *platea Ungarica* (1045 Ungarnstraße), *platea ... lantstraz* (1054 Nördliche Donautalstraße), *ad stratam Lauentenburch* (1056 Lundenburger Straße), *Plechuntirwech* (1083 Pleketer Weg), *Perehardesstich* (1083 Pernhardtsteig), *Griezstich* (vor 1121 Griesteig), *via que antiquitus dicitur Bolenstic* (1139 Polansteig), *via ... Beheimestic* (1139 Böhmsteig), *Weitraher weg* (1147 Weitraer Straße)*, Kremser strâze,* Rittsteig etc. Wie das Attribut *antiquitus* beim Polan- oder Böhmsteig anzeigt, haben viele dieser Wege einen alten Ursprung und bildeten im Zuge des hochmittelalterlichen **Landesausbaus** das Grundgerüst für eine rege Siedlungstätigkeit, die ihrerseits wiederum neue Verbindungen und ein dichteres **Wegenetz** entstehen ließ.

Bezüglich der **Migration** in den nö. Raum lässt sich sagen, dass über die Details der Auswanderung sowie deren Logistik und Organisation wenig bekannt ist. Da sich die Klöster Donauflotten hielten, um Wein und Getreide zu importieren und es vor allem Klöster und Adelige waren, die an einer Stabilisierung und an einem kolonisatorischen Ausbau des Ostlandes Interesse hatte, dürfen Transport- und Logistikaktivitäten angenommen werden.
Die **Kolonisation** ging sehr planvoll vor sich, wie neue Funde östlich von Hollabrunn unterstreichen. Laserscans haben Gründerdörfer aus dem 12. Jh. im Waldboden lokalisierbar gemacht, die wie auf dem Reißbrett entworfene Grundrisse zeigen. Die Wüstung Krales verfügte über eine **zentrale Dorfstraße**, um die sich 30-40 Hofstellen in Form eines Straßendorfes gruppierten. Im Norden lag eine Erdholzburg, das Gründerdorf war von Erdwällen umgeben, die Nachbarorte waren in allen vier Himmelsrichtungen etwa 2-3 km entfernt und mittels Überlandstraßen mit Krales verbunden. Sowohl die Dorf- als auch die Überlandstraßen waren einfach **befestigte Erdstraßen**, die mit ebenso einfachen Mitteln instand gehalten wurden (Auffüllen, Einebnen). Solche Straßen waren in weiten Teilen Europas bis ins 19. Jh. gang und gäbe. Lediglich in Zentralorten oder auf bestimmten Wegabschnitten wie der Venediger Straße bei Traiskirchen gab es Pflasterungen oder befestigte **Kiesel-** und **Kalksteinbeläge**, die für Lastentransporte von Vorteil waren, während Reiter eher weichere Böden bevorzugten.
Generell waren alle sozialen Schichten des europäischen Mittelalters unterwegs, allerdings in unterschiedlichem Ausmaß. Innerhalb des Bauernstandes der Feudalgesellschaft gab es:

* **Binnenmobilität** im Umland (Feldwirtschaft, Viehtrieb, Lebensunterhalt, Holzarbeiten)
* **Regionale Mobilität** (Fahrten zum nächsten Marktplatz, Spann- und Transportdienste für den Grundherrn, teilweise Ehemigration der Töchter etc.)
* **Auswanderung** und **Migration** (z.B. im Rahmen der Ostkolonisation)

Zu den mobilsten Gruppen des europäischen Mittelalters zählten die sogenannten Fahrenden. Das **Fahrende Volk** (*varnde liute, gernde diet*) ist eine Sammelbezeichnung für „mobile Entertainer", zu denen Spielmänner und -frauen, Minnesänger und viele andere Schausteller zählten. Diese Gruppe der meist Unbehausten und Heimatlosen versinnbildlicht wie keine andere die Lebensweise des *homo viator*, wenngleich es große soziale Unterschiede innerhalb dieser illustren Schicht gab. Während **Walther von der Vogelweide** ausrief - *ich hân lande vil gesehen* - und zu den Stars der Szene zählte, gab es am untersten Ende der Fahrenden versehrte Bettler, die sich auf Schemelchen voranschleppten und auf Almosen hofften.
Minnesänger zogen viel umher, überbrachten Nachrichten und waren gern gesehene Gäste an den Höfen - *der iu´maere bringet, daz bin ich.* Dies zeigt sich auch in den **Reiserechnungen Bischof Wolfgers** von Passau 1203/04, die einen Einblick in seine Österreichischen Reisen geben. Berühmt ist der Pelzmantel geworden, den Bischof Wolfger *apud Zeizemurum Walthero cantori de Vogelweide* schenkte - dies ist die einzige Nennung Walthers außerhalb literarischer Quellen. Zudem zeigen die Reiserechnungen, dass ständig **Boten** am umherziehenden Hof des Passauer Bischofs eintrafen und wieder abgingen, **Überfahrten** gemacht wurden, viele Spielleute auftraten sowie Unterhaltung und Genüsse wie Falknerei, Essen und Trinken nicht zu kurz kamen. Ausgaben finden sich *pro vino bono* ebenso wie für **Pferdezubehör** (Sattel, Saumzeug, Steigbügel, Lederriemen, Saumschreine, Hufeisen, Reisebeutel).
Wolfger gilt zurecht als Mäzen des **Nibelungenliedes**, in dem der nö. Donauraum als einzige Landschaft topografische Konturen bekommt. Generell zeigt sich, das die mhd. Textquellen teils sehr reale **Reiserahmen** schildern und z.B. Bulgen, Saumschreine, Reiseladen und Fellleisen in ähnlicher Form begegnen wie in Wolfgers realen Reiserechnungen. Daher habe ich mich intensiv mit Reiseaspekten in mhd. Texten beschäftigt (siehe unten).

Die **Aufenthaltsorte der Babenberger** zeigen eine allmähliche Verschiebung der Pfalzorte Richtung Osten. Möglicherweise war Lorch/Enns der erste Stützpunkt, bevor sich die Babenberger zunächst in Melk, Gars, Tulln, Klosterneuburg, Wien und Wr. Neustadt niederließen. Waren sie anfangs noch auf **Sonderrechte** wie Marchfutter, Gastung und Burgwerk in einem unterentwickelten Grenzland angewiesen, so trugen sie wesentlich zu einer Verbesserung der Infrastruktur im 1156 zum Herzogtum erhobenen Österreich bei. Von einer **aktiven Verkehrspolitik** kann man unter den weitgereisten Herzögen Leopold V. und Leopold VI. sprechen, die beide ein beachtliches Itinerar von jeweils über 30.000 km während ihrer Regentschaft zurückgelegt haben. Beide brachen zu zwei **Kreuzzügen** auf und kehrten zweimal lebend wieder, beide besuchten zahlreiche Hoftage im Reich und hielten sich in Österreich und der Steiermark vorwiegend in den Städten auf, wenn sie nicht gerade unterwegs waren.

Unter ihnen werden weitreichende Markt- und Zollordnungen erlassen und **infrastrukturelle Akzente** gesetzt. Es kam zum Ausbau der südlichen Ausfallsstraße vor dem Kärntnertor in Wien, zur Gründung von Laa/Thaya und Wr. Neustadt samt Erneuerung von Teilabschnitten der Venediger Straße, zum Erwerb des italienischen Maut- und Hafenortes Pordenone oder dem Ankauf von Linz und weiterer **Stützpunkte** in Oö. und Nö. Außerdem ließ man eine Steinbrücke über die Save errichten, förderte den Handel durch Stadtrechtsprivilegien und versuchte mit der Gründung des Stifts Lilienfeld und dem Ausbau der Semmering Passstraße die babenbergischen **Herzogtümer** Steiermark und Österreich besser zu verbinden.

Neben dem Itinerar der Babenberger sind die Reisewege der fränkisch-deutschen Könige östlich der Enns von Interesse. Die **Königsaufenthalte** in Nö. und Wien von Karl dem Großen bis zu Rudolf I. (791-1281) weisen den Donauraum, vor allem den Tullner und Wiener Raum, als Kernlandschaft aus (Karte 2). Sieht man vom einmaligen Besuch Karlmanns in Baden 869 und dem Itinerar Rudolfs im Zuge des Konflikts mit Ottokar II. und der Gewinnung Österreichs für die Habsburger ab, so betreffen alle Ausstellungsorte der Diplome das Donautal.
In knapp 500 Jahren verschlägt es dreizehn fränkisch-deutsche Könige in den nö. Donauraum, wenngleich ihre Besuche im **Südosten des Reiches** rar blieben und meist Kriegszüge und Anlasspolitik die Herrscher donauabwärts führten. Nach Karls Awarenzügen halten sich fünf weitere Karolinger, vier Salier und drei Staufer in Nö. auf, während unter den Ottonen gut 130 Jahre lang kein Itinerar östlich der Enns überliefert ist. Mit König Rudolf I. und seiner Ankunft in Österreich änderte sich ab 1276 vieles. Karte 3 stellt **Rudolfs Reisewege** in den Jahren 1276 bis 1281 dar. Fast fünf Jahre lang wird Wien zum Zentrum des königlichen Hofes und rückt damit von der Peripherie erstmals ins Zentrum der königlichen **Herrschaftspräsenz**.
Schon auf dem Weg donauabwärts nach Wien schmiedete Rudolf I. wichtige Bündnisse. Wien wird für Jahre zur **Residenzstadt** des Habsburgers, der sich 1277 die Unterstützung der Ungarn sicherte und bei einer Rundreise über Hainburg - Bruck/Mur - Wr. Neustadt - Wien seine neue Machtbasis absicherte. Das **Itinerar 1278** ist ganz von der Auseinandersetzung mit König Ottokar II. geprägt und lässt Rudolf nach dem Sieg in der Schlacht am *Chrutervelt* zunächst in den mährischen und danach in den **böhmischen Raum** ziehen. Im Jahr darauf bricht Rudolf I. von Wien über die Venediger Straße in die Steiermark auf und zieht über Graz, Judenburg und den Pyhrn nach Linz, bevor 1280 ein weiterer Aufenthalt in Böhmen und Mähren folgt, der ihn über Znaim und Seefeld wohl entlang der Hollabrunner Straße zurück nach Wien führt. 1281 bereitet Rudolf seine **Abreise aus Wien** vor und wird nicht zurückkehren.
Rudolfs Itinerar von 1281 bis zu seinem Tod 1291 spielt sich vorwiegend in den Kernlandschaften des Reichs ab. Bewegend berichtet der Österreichische Reimchronist vom **letzten Ritt**

des sterbenden Königs, der sich von Straßburg über Hagenau und Germersheim nach Speyer schleppte, dass die Menschen *zuo den strâzen îlen, daz er sie sach und si in.*

In dieser Beschreibung kommt ein wesentlicher Aspekt des **Reisekönigtums** zum Ausdruck, die Verwirklichung von Herrschaft durch Präsenz - *de itinere regis per regna*. Gerade bei Dynastiewechsel war der Umritt - wie ihn Wipo von Konrad II. überliefert hat - wichtig. Als **Kernraum** der fränkisch-deutschen Könige gilt das **Rhein-Main Gebiet**, wobei das Reisen hoch zu Ross standesgemäß war und flussabwärts Schiffe eine schnelle Fortbewegungsoption boten. Wagen waren hingegen für Adelige, (literarische) Helden und Ritter verpönt und wurden anfangs nur von Frauen, Kranken oder hohen Geistlichen benutzt, bevor in der Neuzeit die schicken **Kutschen** aus dem ungarischen Kocs allmählich ins Rampenlicht rückten.

Neben herrschaftlichen Erfordernissen und persönlichen Charakterzügen und Vorlieben nahm der Gesundheitszustand der Könige Einfluss auf deren **Itinerar**. Karl der Große litt gegen Ende seines Lebens unter schwerer Gicht und drosselte in seinen letzten Regentschaftsjahren die **Reisetätigkeit** auf ein Minimum. Rudolf I. schleppte sich mit letzter Kraft nach Speyer, um am Tag nach seiner Ankunft zu sterben. Friedrich III. wurde zu Unrecht eine hohe **Immobilität** unterstellt, die ihm den Beinamen „Erzschlafmütze des Heiligen Röm. Reiches" einbrachte - tatsächlich weist sein Itinerar aufgrund seiner langen Regentschaft fast 34.000 km auf. Übertroffen wird dieser Wert von Karl dem Großen, der genauso gut **Karl** „**der Weitgereiste**" genannt werden könnte, legte er doch hochgerechnet über 40.000 km zurück.

Selbst mit der Entstehung von **Residenzstädten** wie München (Wittelsbacher), Prag (Luxemburger) oder Wien (Habsburger) sollte das Reisen der Könige sowie jenes der adeligen und bischöflichen Höfe kaum ein Ende nehmen. Hinzu kam, dass der weit verzweigte Streubesitz, zahlreiche Konflikte und politische wie familiäre Agenden stets Mobilität erforderten.

Letztlich ist die **persönliche Präsenz** bis heute Teil der Repräsentation und Machtausübung geblieben: Air Force One, Staatslimousinen oder Papamobil sind gewissermaßen die modernen Entsprechungen der herrschaftlichen Fortbewegung, die im Mittelalter vorwiegend mit dem wichtigsten Transportmittel auf den Landwegen in Verbindung stand - dem Pferd.

Straßen und **öffentliche Räume** sind generell wichtige Interaktionsorte. Die Römer errichteten ihre Gräberstraßen entlang der großen Ausfallswege, um sich Aufmerksamkeit zu sichern und symbolisch am Leben der Nachwelt teilzunehmen. Im Mittelalter kam man von Gräberstraßen zwar ab, aber Umzüge, Prozessionen, (Macht)Demonstrationen, symbolische Akte, Empfänge, Geleite sowie der Rechtsvollzug fanden auf öffentlichen Verkehrsflächen statt.

Mittelalterliche **Richtstätten** lagen an zentralen Plätzen, wo man anprangerte oder an weithin sichtbaren Erhöhungen im Umfeld der Straßenzüge, wovon Galgen- und Gerichtsberge künden.

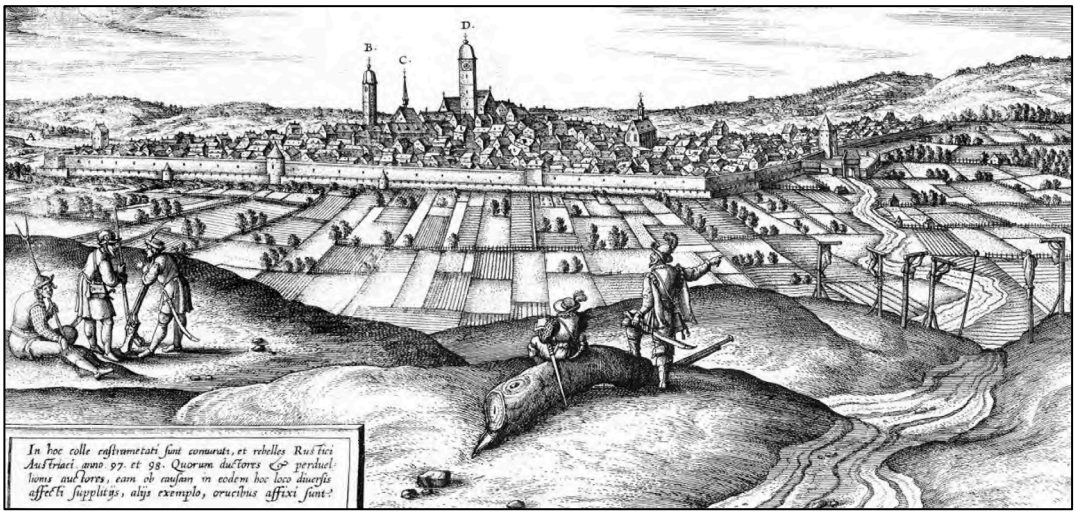


Abb. 92 - Richtstätte am Wegrand vor St. Pölten und Straße mit Geleisspuren und Steinen.

Die **Spinnerin am Kreuz** an der Triester Straße bei Wien ist ebenso zu nennen wie die Straße bei St. Pölten, wo man Delinquenten am Wegrand zur Schau stellte (Abb. 92).
Als wesentlicher **Mobilitätsmotor** darf neben den Umweltbedingungen (Natur, Klima, ökonomische bzw. soziokulturelle Faktoren) die **Religion** angesehen werden, die im christlich geprägten europäischen Mittelalter Nah- und Fernwallfahrten, Prozessionen, Geißlerzüge oder die martialischen Kreuzzüge im Dienste Gottes auf den Weg brachte und darüber hinaus weitreichenden Einfluss auf den Reisealltag der Menschen nahm. Bezüglich des **Reisealltags** ist etwa an Wegkreuze, Brücken- und Reiseheilige, Reisealtäre und Feldmessen sowie an Hospize und Pilgerherbergen zu denken. Zu erwähnen sind ferner religiös konnotierte **Weg-Metaphern**, Apostelreisen, der *homo viator*, der zeitlebens unterwegs zu Gott ist, Wandermönche, Missionierung, reisende Scholare, kirchliche Gesandtschaften oder die Berufsmigration von Klerikern und Handwerkern, die für Kloster- und Kathedralbauten durch Europa zogen.
Der Aufbruch zu einer **wichtigen Reise** erfolgte stets an hohen kirchlichen Festtagen. Ulrich von Liechtenstein wählte für seine ritterliche Fahrt den Georgstag aus, Leopold V. trat zu Mariä Himmelfahrt am 15. August 1190 seinen Kreuzzug von Wien Richtung Venedig an, um nur zwei Beispiele zu nennen. Kriegszüge, Krönungsfahrten und wichtige Reisen wurden also mit dem **Kirchenkalender** akkordiert und sollten unter einer guten Fügung stehen.

Da es kaum Untersuchungen zu den mittelalterlichen **Donauübergängen** im nö. Raum gibt, liegt mit Karte 4 nun eine Grundlage für weitere Forschungsarbeiten vor. Beim Vergleich der heutigen Donauübergänge mit jenen des Mittelalters fällt eine Kontinuität der **Übertrittbereiche** auf. Nicht alle Anlegestationen des Mittelalters lassen sich exakt lokalisieren, und die modernen Übergänge haben sich teils verlagert, aber die angesteuerten Uferabschnitte sind

meist gleich geblieben. Unterhalb von **Mauthausen** quert heute die Brücke der B 123 die Donau, wo im Hinterland die *strata publica Hohstraza* lag. Zudem gab es bei Mauthausen und Enns eine mittelalterliche Überfuhr und von 1502/05 bis 1662 eine Brücke, die am südlichen Ufer auf nö. Boden anlandete. Bedeutend war in diesem Bereich ferner der **Ennsübergang**, wo die Römer eine Holzbrücke errichteten und der Hl. Florian im Jahr 304 sein Martyrium erlitt. Im Frühmittelalter verfiel die Römerbrücke, weshalb in der Raffelstettener Zollordnung und danach von *transitus* bzw. *passagium* über die Enns die Rede ist, bevor spätestens seit 1176 wieder eine Brücke über die Enns führte - *de plaustris per pontem transeuntibus*.

Bei der Überfuhr Mitterkirchen - **Wallsee/Ufer** steht heute ein Donaukraftwerk mit Passiermöglichkeit, südlich von **Grein** liegt die Donaubrücke der Greiner Straße B 119, bei Ybbs das Donaukraftwerk **Ybbs-Persenbeug** mit der B 25 Überfahrt, und bei kleineren Übergängen wie Marbach - Krummnußbaum oder in der Wachau gibt es heute noch Ausflugsfähren.

Im Bereich der mittelalterlichen Überfahrt östlich von **Pöchlarn** - westlich von Weitenegg (Urfar) überbrückt die Donaubrücke Pöchlarn (B 209) den Fluss, östlich von Melk quert die Melker Straße. In der **Wachau** war die Donau aufgrund des schmalen Flussbetts gut zu queren und Doppelorte wie Aggsbach Markt - Aggsbach Dorf oder Spitz -Arnsdorf entstanden. Im engen Talkessel eröffneten lokale Fähren die Verbindung zu den transdanubischen Nachbarorten. Östlich der Wachau lagen mit **Förthof**/Stein - Mautern und **Marchwartsurfar/**Theiss - Hollenburg zwei bedeutende Querungen, die mehrere Straßenzüge verbanden (Kamptalstraße, Rittsteig, Traisental etc.). Heute stehen hier drei Donaubrücken: zwischen Förthof - Mautern, östlich von Krems sowie östlich von **Hollenburg**, wo die Brücke der S 33 unterhalb der alten Überfahrt quert. Marchwartsurfar kam im 13. Jh. durch ein Hochwasser ab und wurde durch eine neue Anlegestelle bei Theiss ersetzt. Ob es bei Traismauer - Grafenwörth eine Überfuhr gab, darf bezweifelt werden, schließlich war die Donau hier sehr breit und verästelt, und die Mündungen der Traisen und des Kamp bildeten zusätzliche Sumpfzonen.

Im Mittelalter folgte donauabwärts ein breiter mäandernder Auwaldkorridor, der lediglich bei **Tulln** eine günstige Überfahrt bot - trotz Donauregulierung sind bis heute zwischen Tulln und Wien keine Donaubrücken entstanden. Der Wiener Raum war im Mittelalter fährtechnisch gut erschlossen, lagen doch die Übergänge **Klosterneuburg** - Korneuburg, Nußdorf/**Altenurvar** - Jedlsee (1. Wr. Urfahr), Stadlau (2. Wr. Urfahr) und Großenzersdorf - Albern (3. Wr. Urfahr) im Umland. Hinzu kamen im **Marchfeld** die Übergänge bei Schönau - Fischamend und Orth - Haslau, wo es heute Ausflugsfähren gibt und wo der bedeutende Übergang **Stopfenreuth** - Dt. Altenburg liegt, der schon der Bernsteinroute diente, die Römer zum Bau von Carnuntum bewog und heute die einzige Stelle ist, die über eine Marchfeldbrücke verfügt.

Im 15. Jh. erwuchs den Fähren Konkurrenz durch **Brückenbauten**, die in Wien (1439), Krems (1463) und Mauthausen (1502/05) entstanden. Die Verlagerung der Donauarme führte in Wien gut 120 Jahre nach der Errichtung des dreifachen Brückenbaus Schlagbrücke - Wolfsbrücke - Langebrücke im 16. Jh. zu einer Reorganisation der Brückenkonstellation.

Wie kaum ein anderer Verkehrsplatz des Landes versinnbildlicht der **Michaelerplatz** in Wien Kontinuität und Wandel zugleich. Hier lag bereits in römischer Zeit eine Straßenkreuzung, im Mittelalter ein Platz-Ensemble, später ein neuzeitliches Palasttor sowie der barocke Sternplatz Fischer von Erlachs und heute ein Kreisverkehr, auf dem die Fiakerfahrer Touristen aus aller Welt über historische Pflastersteine kutschieren. **Pflasterungen** griffen erst im Spätmittelalter um sich und sind in den Wiener Rechnungsbüchern seit 1368 überliefert. Die hiesigen Pflasterer hießen „**Überleger**" - ein Stück ihrer Arbeit soll auf der Freyung zu sehen sein.
Selbst im ausgehenden Mittelalter waren nicht einmal alle **Stadtstraßen** innerhalb der Stadtmauern durchgehend gepflastert, von den Dorf- und Überlandstraßen ganz zu schweigen. Ein Grund hierfür lag in den Kosten, was sich im Sinnspruch „(das ist) ein teures Pflaster" erhalten haben. Schon die Römer wussten, dass das Geld auf der Straße liegt, weil der Straßenbau teuer kam. Ein Schwerpunkt meiner Untersuchung galt der „**Mobilität der Sprache**", gehen doch viele Begriffe und Redewendungen im Deutschen auf die Mobilität früherer Tage zurück und haben teilweise ihren Ursprung im Mittelalter. Es ist kein Zufall, wenn wir davon sprechen, dass jemand erfahren, bewandert oder weise ist. Vielfältig sind die **Metaphern**, die mit der räumlichen Mobilität des Menschen in Verbindung stehen. Sie reichen von „die Zügel in der Hand haben" und „den Karren aus dem Dreck ziehen" über „unter die Räder kommen" und „vom rechten Weg abkommen" bis hin zu „wer zuerst kommt mahlt zuerst" oder „Steigbügelhalter für jemanden sein". Das Steigbügel halten steht mit dem **Stratordienst** (*officium stratoris*) in Verbindung, der ebenso um 1235 im Sachsenspiegel verschriftlicht wurde wie die ersten **Verkehrs-** und **Vorrangregeln**, aus denen sich der Sinnspruch „wer zuerst kommt" herleitet. Ursprünglich sollte der König dem Papst symbolisch den Steigbügel als Geste der Unterwerfung halten und sein Pferd am Saumzeug führen - ein Akt, der wie vieles andere auch als Topos in der mhd. Literatur begegnet (König Rother, Parzival u.a.).

Die Auswertung der nö. **Ortsnamen mit Verkehrsbezug** hat gut 100 Treffer mit den Grundwörtern auf -bruck, -fahrt, -furt, - maut, -ros, -spital, -steig, -straß, -urfar, -wart, -weg und -zoll sowie eine Gruppe von Sondernamen ergeben, die spezielle Mobilitätsaspekte anzeigen. Hierzu zähle ich Scheiblingstein (*Meilsteyn*), Chorherrn und Korning, die sich als *Charcharen* bzw. *Charnarn* Siedlungen von Fuhrleuten ansprechen, Stopfenreuth, das als *Stvopherrich* ebenso

auf Pferdezucht und -handel verweist wie Stallarn, das eine Pferdestation und Stallungen im Namen birgt - oder die Eselsiedlungen Essling (*Eselarn*) und Nöslbauer (*Eslern*) an der heutigen Bundesstaße 1 (B1). Diese Siedlungen lagen in einem **verkehrsdynamischen Umfeld** und stehen mit Verkehrsdienstleistungen und mittelalterlicher Mobilität in Zusammenhang.
In Karte 5 habe ich alle Ortsnamen mit Verkehrsbezügen berücksichtigt, die bis zum Jahr 1300 erstmals in Urkunden aufscheinen und somit Hinweise auf den **hochmittelalterlichen Verkehr** geben können. Dabei kristallisieren sich 70 Siedlungen heraus, die vorwiegend entlang des **Donautals** sowie im **Wiener Becken** Richtung Semmering (*Cerwalt*) und Wechsel (*Hartberg*) liegen. Entlang der Alpenausläufer im Süden sowie nördlich der Donau dünnen sich die Treffer aus. Im Waldviertel finden sich vorwiegend -bruck Namen, die mit Altstraßen in Verbindung stehen dürften, entlang des Manhartsberges und im südöstlichen Weinviertel liegen mehrere Orte mit Verkehrsbezug. Auffällig ist, dass das offene und dicht besiedelte Weinviertel lediglich an seinen Rändern „Verkehrsnamen" aufweist und sonst weitgehend ohne derartige Namensbildungen auskommt. Auf die Probleme, die eine **Trassierung von Altstraßen** mit sich bringt, wurde oben bereits eingegangen. Für das Kartenwerk habe ich mich entschieden, auf das Wegenetz von Peter Csendes zurückzugreifen, wenngleich es in mehreren Abschnitten Diskussionsbedarf gibt. So bin ich mir sicher, dass entlang der **Perschling** eine Straße verlief, die in den Karten 1 und 4 berücksichtigt wird und durch Meilensteine und die Brückenorte Atzenbrugg und Wieselbruck, beide im 12. Jh. genannt, eindeutig belegbar ist.
Der Verlauf des **Polan-** und **Böhmsteigs** wird seid Jahrzehnten kontrovers ausgelegt und mag synonym für das komplexe Gebilde von Altstraßen stehen, deren letztgültige Verläufe nur teilweise lokalisierbar sind. Zudem sollte die Forschung davon abrücken, von einzelnen fixen Trassen auszugehen, da Straßen immer aus **Haupt-** und **Nebenwegen**, Abkürzungen und alternierenden Routen bestehen und sich über die Zeit zumindest teilweise auch verlagern konnten. Generell wäre es wünschenswert, wenn sich Forscher aus unterschiedlichen Disziplinen weiterhin dem **Straßen-** und **Verkehrswesen** des Landes annehmen würden.

Abschließend möchte ich auf die **mhd. Literatur** eingehen, der ich im Hauptkapitel 4 breiten Raum gewidmet habe. In den mhd. Texten finden sich Aspekte einer „**Reise-** und **Mobilitätskultur**", die ich in den Kapiteln 4.2.1 bis 4.2.5 herausgefiltert habe. Als Texte mit Bezug zu Nö. habe ich das Nibelungenlied, die Venusfahrt Ulrich von Liechtensteins, die Weltchronik und das Fürstenbuch des „echten Wieners" Jans Enikel, die Satire-Gedichte des „echten Österreichers" im sogenannten Seifried Helbling sowie die fast 100.000 Verse umfassende Österreichische Reimchronik des Steirers Ottokar aus der Gaal eingehend untersucht.

Da ich die **mhd. Texte** jeweils am Ende der Kapitel zusammengefasst und analysiert habe, möchte ich mich hier kurz halten. Generell sind die Protagonisten der mhd. Literatur ständig unterwegs und der „**öffentliche Raum**“ sowie der Reiserahmen nimmt viel Platz ein.
Dabei treffen literarische und gesellschaftliche Topoi auf „unfrisierte Passagen“ und es galt sowohl quantitativ als auch qualitativ die mhd. Texte zu analysieren. Welche **Vokabel der Fortbewegung** und der **Mobilität** benutzen die einzelnen Autoren in welcher Häufigkeit? Und welche finden sich nur bei ihnen beziehungsweise fallen aufgrund ihres seltenen Gebrauches auf? Gerade selten benutzte Begriffe wie Wegkreuz, Reisekapelle (*kappelsoume*), Renner und türkische Sattel (*louffer* und *türksen satel*) oder Wagengeleise (*wagenleisen*) und ein gefederter Wagenkasten (*hangunder wagen*) ergänzen das Bild des Reisens im Mittelalter.

Im Nibelungenlied begegnet ein detailreicher im Donauraum realitätsnaher **Reiserahmen**, der die Strapazen unterwegs, Hochwasser führende Flüsse, Überfahrten, staubige Straßen, gefährliche Wegabschnitte, erschöpfte Menschen und Tiere, die Suche nach Quartieren, die Versorgung des Trosses oder das Bedürfnis nach Ruhepausen im Auge behält. Beispielsweise bricht Kriemhild zu ihrer Brautfahrt auf, ohne ausreichende **Schmiedewaren** anfertigen zu können, weil der Aufbruch schnell erfolgen musste. Einerseits behalten die Autoren den Kontext ihres Werkes über weite Strecken im Auge - wenngleich auch rein fiktive Passagen begegnen - andererseits kannte das Publikum die **Strapazen der Reisen** und Fahrten aus eigener, leidvoller Erfahrung, wodurch kognitive Straßen- und Reise-Bilder abgerufen wurden.
Bemerkenswert ist, dass die **bayerischen Straßen** im Nibelungenlied stets negativ konnotiert sind und mit Straßenraub und Gefahr in Verbindung stehen. Ihnen steht das höfische Österreich gegenüber, wo Rüdiger von Pöchlarn seinen Sitz hat und Kriemhild auf ihrer Brautfahrt auf der alten Limesstraße südlich der Donau reist. Zwischen Traun und Enns empfängt Rüdiger Kriemhild auf dem **Ennsfeld** und geleitet sie bis zu den Hunnen. An dieser Stelle lagerten schon die Heere Karls des Großen, als sie gegen die Awaren zogen, auch andere Heerfahrten stoppten auf dieser weiten Fläche, die ausreichend Platz für große Zeltstädte bot.
Am detailreichsten ist **Kriemhilds Itinerar** zwischen Pöchlarn und Gran (Karte 6), wobei ich den Aspekt des Wegweisens bei Melk hervorheben möchte. In der archaischen Gesellschaft gehörte zum Gastrecht die **ethische Vierregel**, wonach jedem Fremden und Reisenden Wasser, Feuer, Obdach und Auskünfte über den Weg zustanden. Im Laufe des Hochmittelalters geht die archaische **Gastfreundschaft** aufgrund des erhöhten Verkehrs- und Reiseaufkommens allmählich in eine geldwirtschaftlich-kommerzielle Gastlichkeit übe. Zudem entstehen neben den Passhospizen vermehrt Herbergen, Pferdestationen sowie Gasthäuser.

Auf den **Straßen der Heldenepik** übernehmen erfahrene Figuren die Rolle der **Wegweiser**. In der Rabenschlacht ist es Hildebrand, der *die straze leite*, im Nibelungenlied Hagen, *dem sint die wege von kinde / her zen Hiunen* bekannt, bevor an der Donau der Spielmann Volker die Führung des Reisetrosses übernimmt: *dem ist hie wol bekant / stîge unde strâze*. Bei Melk ist es dann Astolt, der den Nibelungen *die strâze in daz Ôsterlant wîste*. Selbst **erfahrene Reisende** kannten nicht überall die besten Verbindungen, sondern je nach Wegabschnitt und Region zieht man unterschiedliche Wegekundige zu Rate. Das Wissen ob der lokalen und regionalen **Topografie** ist bedeutsam. Dabei können auch jüngere Figuren ihr Wissen vermitteln, wie die Venusfahrt zeigt, in der **Kol Fronhof** Ulrich von Liechtenstein auf Seitenstraßen durch das Weinviertel führt: *er kunde die strâzze gar alle wol / gegen Wienen durch daz lant* (Karte 6). Kol Fronhof ist Knappe des Domvogts und wird erst später als *mîn her Kol* angesprochen. Er wurde erst nach der **Weg-Passage** im Text Ritter und kannte demnach schon als junger Mann die Seitenstraßen und Geheimwege durch Niederösterreich.

Mit seiner **Venusfahrt** hat Ulrich von Liechtenstein ein Itinerar der im 13. Jh. aufstrebenden Handelsroute entlang der **Venediger Straße** überliefert. Seine Heimat lag im mittleren Abschnitt dieser Strecke, rund um Burg Liechtenstein südlich von Judenburg und seinem Lieblingssitz Frauenburg, die beide im Murtal liegen. Von hier ritt Ulrich real wie fiktional als Artus und Frau Venus verkleidet über den Semmering und durchquerte **Niederösterreich**. Seine Routenbeschreibung ist überaus realistisch, insbesondere was die jeweiligen Tagesstrecken und Herbergen betrifft, die der Autor aus eigener Anschauung kannte.

In der Venusfahrt zieht ein **Gefolge** von etwa 20 Personen mit Ulrichs alter ego von Venedig bis Böhmen. Diese rund 600 km werden in Etappen von durchschnittlich rund 25 km bewältigt, wobei Ulrich Turnier- und Ruhetage einplant. Nach dem Abstieg jenseits des Semmerings drosselt Ulrich die **Etappen** auf knapp 15 km, also einen Halbtagesritt zwischen Gloggnitz und Neunkirchen bzw. auf etwa 20 km zwischen Neunkirchen und Wr. Neustadt. Bei Wr. Neustadt gönnt Ulrich seinem Helden ein erfrischendes Bad, der Autor macht sich zudem stets Gedanken über die **Quartiere am Weg**. Von Wr. Neustadt zieht er an die Piesting (bei Steinabrückl?), wo er die alte Grenze zwischen der Steiermark und Niederösterreich überschreitet.

Weiter geht es über Möllersdorf, wo 1994 ein Abschnitt der **Venediger Straße** freigelegt wurde, der aus befestigten Kalksteinen bestand (Abb. 83 und Karte 6). Die Strecke Wr. Neustadt - Traiskirchen - Wien umfasst zwei **Tagesreisen** von jeweils gut 30 km. Hernach folgt das Passagium zwischen Kloster- und Korneuburg, weshalb Ulrichs kleiner Tross einen Tag für die 18 km von Wien in die Kornspeicherstadt benötigt. Von Korneuburg nach Mistelbach sputete man sich und schaffte 38 km, um tags darauf nach 30 km in Feldsberg anzukommen.

Insgesamt wirkt **Ulrichs Reiserahmen** bzw. sein beschriebenes Itinerar sehr realitätsnah, bleibt dabei aber formelhaft, wenn es um seinen ritterlichen Zug, die Herbergen oder die Tjoste und Buhurte geht. Neben den Turnieren und der ritterlichen Fahrt ist es vor allem der Aufbruch des Reisetrosses bei Venedig, der den Rezipienten detailreich vor Auge geführt wird. Ulrich lässt das rund zwanzig Personen umfassende **Gefolge** von Frau Venus mit einer Reisenote untermalt aufbrechen und alle Herbergen am Weg informieren, dass man bald eintreffe.
Neben den Reisebildern kreierten die mhd. Autoren auch akustische Reisebegleitungen: Zur **Geräuschkulisse** gehörten klaffende Hufe im Nibelungenlied, donnernde Zusammenstöße bei Turnieren in der Venusfahrt, krachende Wagen, die über Stock und Stein im sogenannten Seifried-Helbling poltern etc. Diese Hörbilder sind zwar seltener als visuelle Textimpressionen, sprechen aber ebenso die **sinnlichen Erfahrungswerte** der mittelalterlichen Rezipienten an, die etwa die Hufschläge und Staubwolken auf den Straßen (*diu molte ûf der strâze)* nur allzu gut kannten und mit den **Reisetönen** vertraut waren. Beim Aufbruch erklang häufig Musik - *ein reisenote sie bliesen* -, unterwegs hielt man sich gerne akustisch bei Laune, bei Ankünften, Empfängen oder Schlachten gehörte die Soundkulisse ohnehin zum „guten Ton".

Damit bin ich beinahe am Ende meiner Forschungsreise angekommen. Gewissermaßen eine Ironie der Geschichte ist es, dass die in zeitgenössischen Quellen stets negativ gezeichneten **Reitervölker** aus dem Osten wichtige Errungenschaften nach Europa importierten. So dürften die Skythen den Streitwagen samt dem Habitus des Reiterkriegers vermittelt haben, zudem kannten sie Lederschlaufen als Vorläufer der Steigbügel und ihre Nachfahren, die persischen Sarmaten setzen hölzerne Sättel und **metallene Steigbügel** ein, um für ihre mit Lanzen bewaffneten Panzerreiter mehr Halt zu erreichen. Den Steigbügel selbst dürften die Awaren eingeführt haben, während das **Hufeisen** wahrscheinlich chinesischer Provenienz ist und das Nackenjoch bei den gentilen Tracks der Völkerwanderungszeit erstmals fassbar wird.
Mit dem **Nackenjoch** und der Kummetschirrung, die neben die Brustanspannung der Sielentechnik trat, konnten größere und schwerere Wagen mit weniger Kraftanstrengung gezogen werden. Der Steigbügel senkte den Energieaufwand beim Reiten, verzögert die Ermüdung und wurde stützende Basis für die im europäischen Mittelalter typische Kampfweise der **schweren Reiterei** mit eingelegter Lanze. Während die Reitervölker auf schnelle, mobile Einheiten und leichte Reiterei setzten, sollten die Hengste der verdeckten Kavallerie möglichst durchschlagskräftig sein. Als die **Hengste** der Kreuzfahrer auf die **Stuten** der moslemischen Heere trafen, werden sie wohl anderes im Sinn gehabt haben, als ihre Reiter bestmöglich zu tragen. Pferdenamen sind mir für das Mittelalter nur in der Literatur z.B. im Parzival begegnet - generell wird das Verhältnis zwischen Ritter und Pferd recht kontrovers diskutiert.

Die **mittelalterlichen Straßen** wurden erst im Spätmittelalter wieder besser gewartet bzw. erneuert und erweitert. Bei Königsreisen, großen Heerzügen oder besonderen Anlässen wie Hochzeiten und Konzilen waren zuvor zwar teilweise **Pioniere** unterwegs, um die gröbsten Probleme zu beseitigen. Mehr als Baumstämme entfernen, Schlaglöcher auffüllen oder kaputte Brückenbauten notdürftig zu reparieren passierte lange Zeit kaum.
Die **Reisegeschwindigkeit** blieb während des gesamten Mittelalters hindurch relativ konstant und verbesserte sich höchstens im ausgehenden Mittelalter aufgrund der besseren Infrastruktur. Ein **Tagesmarsch** umfasste im Schnitt 20 bis 35 km, Reitertruppen und **Eilboten** waren freilich schneller und konnten 50-70 km bewältigen. Die höchsten Werte waren auf Schiffen flussabwärts sowie mit **Reiter-Stafetten** erreichbar und konnten 150 km und betragen. Bei Heerzügen und im Reisetross war fast immer Fußvolk und andere „Bremser" dabei, freilich spielte auch die Jahreszeit, das Wetter und die Topografie eine Rolle. Erst ab dem 18. Jh. stieg die Reisegeschwindigkeit an und erreichte mit der Motorisierung nie geahnte Werte.

Im Spätmittelalter kam etwas Bewegung in den **Straßenbau**, etwa durch die Pflasterung von Stadtstraßen, die Verbesserung von Fernwegen und den Bau von Brücken, wie die Beispiele Wien, Mautern und Mauthausen im 15. Jh. zeigen. Außerdem entstanden im Spätmittelalter vermehrt **Pferdestationen** und mit dem Start der **Postkurse** um 1500 gelang es, an den römischen *cursus publicus* anzuknüpfen. Generell lassen sich im ausgehenden Mittelalter mehrere Tendenzen beobachten. Zum einen nahmen ritterliche Fahrten und die Verschriftlichung von **Reiseberichten** stark zu, der Wallfahrtsboom verlagerte sich Richtung Nahwallfahrten und steuerte fast ausschließlich europäische Destinationen (anstelle der Reise ins Hl. Land) an, und Gesellen- wie Studienreisen führten neue Schichten auf die Straßen und ins Ausland.
Letztlich können die **Reise-** und **Abenteuerbereitschaft** des ausgehenden Mittelalters und der menschliche Drang nach Mobilität als Ursprung für die europäische Expansion und die **Entdeckungen der Neuzeit** angesehen werden, wenngleich die damit einher gehende Kolonisation und beginnende Globalisierung nicht nur positive Entwicklungen hervorgebracht hat.

Mit einem Reise-Zitat Goethes habe ich meine **Mobilitätsstudie** eingeleitet, mit seinen Worten möchte ich sie nun schließen: *„Man reist ja nicht, um anzukommen."* Eine Antwort auf die Frage, ob die Reisenden des Mittelalters mit derlei Erfahrung bewandert gewesen sind, möge sich die routinierte Leserin und der sattelfeste Leser selbst erweisen.

Abstract (Dt.)

Mobilität ist eine transhistorisch-anthropologische Konstante, die quer durch alle Kulturkreise und Zeithorizonte begegnet: vom Jagen und Sammeln der Urzeit bis zum modernen Berufsverkehr im 21. Jh. Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dem Thema „Reise und Mobilität im Mittelalter - am Beispiel des niederösterreichischen Raumes“.

Ausgangspunkt dieser Mobilitätsstudie ist der Naturraum Niederösterreich, mit seiner spezifischen Topografie und seinen Wasserwegen, die Leitlinien von Wander- und Siedlungsbewegungen waren. Im Mittelalter bildete das Donautal einen transeuropäischen Handels- und Verkehrskorridor, der Schauplatz einer vielfältigen Mobilität war.
Welche Kontinuitäten und Zäsuren sind dabei fassbar? Wie sah die „Reise- und Mobilitätskultur“ aus? Welche sozialen Schichten waren unterwegs? Was lässt sich über Infrastruktur und Transportmittel sagen? Welche Motive führten zu Ortswechsel? Gab es eine Art „Verkehrspolitik“? Welche Mobilitätsaspekte transportiert die mhd. Literatur?

Neben dem Quellenstudium orientiert sich diese Arbeit an interdisziplinären Methoden und berücksichtigt die historische Geografie samt der Altstraßen- und Itinerarforschung ebenso, wie die Umwelt- und Siedlungsgeschichte, die Landes- und Mentalitätsgeschichte oder die Archäologie und Germanistik. Metaphysisch-spirituelle Reiselandschaften, wie sie in Metaphern, religiösen Fahrten oder literarisch-fiktionalen Texten begegnen, runden die Reisebilder dieser Untersuchung ab und stellen eine vielfältige und ausdifferenzierte „Reise- und Mobilitätskultur“ des Mittelalters in einem transeuropäischen Kontext vor.

Abstract (Engl.)

Mobility is a transhistorical anthropological constant encountered across all cultures und time horizons: from the hunting and gathering of the prehistoric age to contemporary commuter traffic of the 21st century. The present thesis deals with the topic "Travel and mobility in the Middle Ages using the example of the Lower Austrian area".

The starting point of this study of mobility is the natural region of Lower Austria with its specific topography and waterways which were the pathways of migration and settlement. In the Middle Ages, the Danube valley was a trans-European trading and transport corridor which was the setting for diverse mobility.

What are the tangible continuities and turning points here? What characteristics did the "travel and mobility culture" have? Which social classes were on the move? What can be said about infrastructure and the means of transportation? What motives lead to relocation? Was there a "transportation policy"? What aspects of mobility does Middle High German literature convey?

This thesis draws on a study of sources as well as on interdisciplinary methods and considers historical geography, including research into historic roads and into itineraries, in addition to environmental and settlement history, regional history and history of mentalities or archaeology and German studies. Metaphysical and spiritual travel landscapes evident in metaphors, religious journeys or literary fiction complete the explored imagery of travel and offer a multi-faced and distinct "travel and mobility culture" of the Middle Ages seen in a trans-European context.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ahd.	althochdeutsch
AÖG	Archiv für Kunde österreichischer Geschichtsquellen
ArchÖ	Archäologie Österreichs
ASINOE	Archäologisch Sozial Initiative Niederösterreich
AUF	Archiv für Urkundenforschung
BDLG	Blätter für deutsche Landesgeschichte
BUB	Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich
Cap.	Capitularia (regum Francorum)
CIL	Corpus Inscriptionum Latinarum (Epigraphik-Datenbank)
DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters
DERS	Derselbe
DIES	Dieselbe
DVLG	Deutsche Vierteljahresschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte
engl.	englisch
F	Fürstenbuch des Jans Enikel
FD	Frauendienst des Ulrichs von Liechtenstein
FÖ	Fundberichte aus Österreich
fol.	Folio
FRA	Fontes Rerum Austriacarum
frz.	französisch
FSGA	Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe
gr.	griechisch
Hist Jb	Historisches Jahrbuch
Hrsg.	Herausgeber
HHStA	Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien
HONB	Historisches Ortsnamenbuch von Niederösterreich
H-Soz-u-Kult	Humanities - Sozial und Kulturgeschichte
IfÖG	Institut für österreichische Geschichtsforschung
JbVGStW	Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien
JbLkNö	Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich
JbMvW	Jahrbuch des Musealvereines Wels
Jg.	Jahrgang
Jh.	Jahrhundert
Kap.	Kapitel
lat.	lateinisch
Lex MA	Lexikon des Mittelalters
MB	Monumenta Boica - Quellensammlung zur bayerischen Geschichte
MbLkNö	Monatsblätter des Vereins für Landeskunde von Niederösterreich

mhd.	mittelhochdeutsch
MGH	Monumenta Germaniae Historica
MIÖG	Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung
MKSA	Mitteilungen des Kremser Stadtarchivs
NdsJb	Niedersächsisches Jahrbuch
NF	Neue Folge
NL	Nibelungenlied
Nö.	Niederösterreich
NÖ LA	Niederösterreichisches Landesarchiv
NÖ UB	Niederösterreichisches Urkundenbuch
	(Nicht zu verwechseln mit: Urkundenbuch des aufgehobenen Chorherrenstiftes St. Pölten)
ÖAW	Österreichische Akademie der Wissenschaften
ÖGL	Österreich in Geschichte und Literatur
ÖK	Österreichische Karte
ON	Ortsnamen
österr.	österreichisch
Oö.	Oberösterreich
OÖ UB	Oberösterreichisches Urkundenbuch
PN	Personennamen
RGA	Reallexikon der Germanischen Altertumskunde
RhVjbll	Rheinische Vierteljahrsblätter
RI	Regesta Imperii
RÖ	Römisches Österreich
RPG	Repertorium Poenitentiariae Germanicum
SBdHVIN	Sammelblatt des Historischen Vereins Ingolstadt
sog.	sogenannt
SH	Seifried Helbling
SUB	Salzburger Urkundenbuch
Top NÖ	Topografie von Niederösterreich
TF	Die Traditionen des Hochstifts Freising
UBLOE	Urkundenbuch des Landes ob der Enns
UH	Unsere Heimat - Zeitschrift für Landeskunde von Niederösterreich
VF	Venusfahrt des Ulrichs von Liechtenstein
VIÖG	Veröffentlichungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung
VOMB	Viertel ober dem Manhartsberg
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
VUMB	Viertel unter dem Manhartsberg
WBGN	Wiener Beiträge zur Geschichte der Neuzeit
W	Weltchronik des Jans Enikel
ZBLG	Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte

Bildnachweis

1. Räumliche Mobilität

Abb. 1 Topografische Karte von Niederösterreich, Quelle: Verlag Ed. Hölzl.

Abb. 2 Donauaufnahme bei Hauslau und in der Wachau, Quelle: Fotoarchiv idw - Infodienst Wissenschaft, http://www.idw-online.de sowie Nostalgie Tours, www.cusoon.at (05.05.2017).

Abb. 3 Josephinische Landesaufnahme 1764-87, Sektion 71. Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 4 Keltischer Achsnagel aus Radlberg (Nö.) im Stadtmuseum St. Pölten. Quelle: http://stadtmuseum-stpoelten.at/STADTMUSEUM/permanente_Austellung/Archaeologie (05.05.2017). Streitwagen-Szene, Situla von Kuffern, Original im NHM Wien. Quelle: http://www.akg-images.de.

Abb. 5 Römisches Straßennetz nach Demis, www.demis.nl (05.05.2017). Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 6 Römischer Fasswagen, Original im Römischen Museum Augsburg, Foto: Ingrid Tamerl https://www.uibk.ac.at/klassische-archaeologie/Institut/Diplomarbeiten/TamerlDipl.html (05.05.2017). Reisewagen an der Außenseite der Kirche in Maria Saal (Kärnten), Foto: Anton Prock.

Abb. 7 Römerstraße VII, Quelle: Asterix als Gladiator, Asterix Gesamtausgabe Band II, S. 28.

Abb. 8 Grenzformalitäten, Quelle: Asterix bei den Goten, Asterix Gesamtausgabe Band I, S. 142.

Abb. 9 Limes in Nö., Quelle: IfÖG - http://www.limes-oesterreich.at/html/maps.php (05.05.2017).

Abb. 10 Screenshot aus der Doku „Verschwundene Wege“ von Uta Birk nach Josef Stern. Modell eines Limeswachturms samt Durchlass, Limesmuseum Aalen. Quelle: Badische Heimat - https://www.zum.de/Faecher/G/BW/Landeskunde/rhein/geschichte/roemer/orte/aalen/ausstellung.htm.

Abb. 11 Rekonstruktion der Porta Principalis in Vindobona, Quelle: 7reasons.net. Lageplan von Vindobona und seiner Römerstraßen, Stadtarchäologie Wien.

Abb. 12 Rekonstruktion der römischen Kreuzung am Michaelerplatz, Quelle: 7reasons.net. Ausgrabung am Wiener Michaelerplatz, Foto: Stadtarchäologie Wien.

Abb. 13 „Antike Südosttangente“, Aspanger Bahnhof (Wien) 2011, Foto: Thomas Lindermayer.

Abb. 14 Römerwege im Kupfertal, Dunkelsteiner Wald (Nö.) 2010, Foto: Thomas Lindermayer.

Abb. 15 Römische Meilensteine von Tulln und Nitzing im Römermuseum Tulln bzw. in situ. Goldener Meilenstein (Milliarium Aureum) in Rom, Quelle: Wikimedia, CC BY-SA 3.0.

Abb. 16 Rekonstruktion der Gräberstraße vor Carnuntum, Quelle: 7reasons.net. Grabsteine des Titus Calidius Severus im Römermuseum Carnuntum und des Lucius Calidus Eroticus im Louvre.

Abb. 17 Screenshot aus der ZDF-Dokureihe „Sturm über Europa“ von Christian Feyerabend, D 2002.

Abb. 18 Wirkungsraum des Heiligen Severin nach einer Karte auf www.baiovarii.com (05.05.2017).

Abb. 19 Romantisierter Abzug der Romanen mit dem Sarg des Hl. Severins, In: Dietmar Straub, Severin - zwischen Römerzeit und Völkerwanderung, S. 18.

Abb. 20 Umrechnungstabelle: Meilen - Leugen - Rasten. Nach Helmut Weigel, Ostfranken im frühen Mittelalter. In: Blätter für deutsche Landesgeschichte (1959), S. 152.

Abb. 21 Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana, Sektion 4 West, ÖNB Cod. 324. Quelle: Bildarchiv Wien. Ausschnitt der Wiener U-Bahn Stationen, Quelle: Wiener Linien.

2. Unterwegs im Mittelalter

Abb. 22 Reiterstein von Hornhausen, Landesmuseum für Vorgeschichte in Halle/Saale, Landesdenkmalamt Sachsen-Anhalt, Foto: Juraj Lipták. Fränkische Panzerreiter im Stuttgarter Psalter um 830. Quelle: Württembergische Landesbibliothek Stuttgart Cod. Bibl. fol. 23. CC-BY-NC-ND.

Abb. 23 Reitkünste und Pferdezucht in der ungarischen Puszta im 21. Jh.

Abb. 24 Hochmittelalterliche Trense und zwei Steigbügel aus geschmiedetem Eisen.
Quelle: Ungarischen Nationalmuseum in Budapest, Foto: József Hapák.

Abb. 25 Grenzbaum aus dem Franziszeischen Kataster und in situ im Leithagebirge.
Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen bzw. LA/IUHA Wien.

Abb. 26 Mark Hollenburg und die *superior via* bei Stiefern. Karten-Entwurf: Günter Marian,
Graphik: Richard Hübl. In: Niederösterreichisches Urkundenbuch Band I, S. 109 und 111.

Abb. 27 Umritt von Hadmar I. und Abt Hermann von Zwettl, nach 1310. Zwettler Bärenhaut fol. 12r., Stiftsarchiv Zwettl Handschriften 2/1. Quelle: Wikimedia/manuscripta.at, gemeinfrei.

Abb. 28 Sachsenspiegel - Heidelberger Bilderhandschrift, Universitätsbibliothek Heidelberg Cod. Pal. germ. 164, fol. 26v, Screenshot, Quelle: http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg164/ (05.05.2017). Brücken- und Straßenbau nach Nobert Ohler, Reisen im Mittelalter, S. 51.

Abb. 29 Siedlungsstränge und Wüstungen im Bereich Enzersdorf - Langes Thal nach Kurt Bors 1989.

Abb. 30 Grundriss der Wüstung Krales mit Straße und Herrensitz nach Heinz Bidner. Quelle: https://www.enzersdorf-im-thale.at/versunkene-orte/krales-i/historische-quellen/ (05.05.2017).

Abb. 31 Grundriss von Pernersdorf, google maps. Entwurf: Thomas Lindermayer, Grafik: Antina Zlatkova.

Abb. 32 Historische Aufnahme aus der Haugsdorfer Kellertrift um 1885. Anonym.

Abb. 33 Ausritt Leopolds III., Altarbild von Rueland Frueauf dem Jüngeren 1505. Stiftmuseum Klosterneuburg. Quelle: The Yorck Project: 10.000 Meisterwerke der Malerei, Wikimedia, gemeinfrei. Rückkehr Leopolds VI. vom Kreuzzug 1219, Gemälde von Joseph Matthias Trenkwald 1872, Privatbesitz, Quelle: Bildarchiv ÖNB, Inventarnummer L 24942-C.

Abb. 34 Markgraf Leopolds III. (Siegel links) und Rudolf I. (Siegel rechts) aus der Siegelsammlung, Virtuelles Museum der Uni Graz (CC BY-NC-SA 4.0). Reitersiegel mitte: Federzeichnung von Karl Ritter von Sieg, In: Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, Band Steiermark (1890), S. 103. Bildnachweis ÖNB, Inventarnr.: Pk 1131, 1905.

Abb. 35 Itinerar Ottos des Großen, Kartographie: G. Papay, Otto der Große - Magdeburg und Europa. LA Sachsen-Anhalt 2001. Quelle: http://www.ottonenzeit.de/musik/reisekong/reisek1.htm (05.05.2017).

Abb. 36 Ausstellungsorte der Merowingerurkunden - Demoversion von MGH, Screenshot, Quelle: http://www.mgh.de/dmgh/geo/demo/merowinger/ (05.05.2017).

Abb. 37 Karl im Kriegswagen, Buchminiatur aus dem 14. Jh., Foto: Der Spiegel, Geschichte Nr. 6 (2012), S. 23. Das Original der Reiterstatuette befindet sich im Pariser Louvre.

Abb. 38 Ungarnkriege und Sieg Otto I. in der Lechfeldschlacht, Sächsischen Weltchronik um 1270. Quelle: Forschungs- und Landesbibliothek Gotha, Ms. Memb. I 90, fol. 85v. Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 39 Heinrich IV. zieht im Winter 1076/77 über die Alpen nach Canossa. Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 40 Zelt-Geburt Friedrichs II., Biblioteca Apostolica Vaticana, Rom Cod. Chigi L VIII 296, fol. 65v. Weglegung bei Konstanzes Abreise. Burgerbibliothek Bern, Cod. 120. II Liber ad honorem Augusti fol. 138r. Beide Abbildungen: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 41 Barbarossa lässt die Wege für das Kreuzzugsheer bereiten. Petrus de Ebulo - *Liber ad honorem Augusti* um 1196, Burgerbibliothek Bern, Cod. 120. II, fol. 143r. Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 42 Gefangennahme und Unterwerfung von Richard Löwenherz. Petrus de Ebulo - *Liber ad honorem Augusti* um 1196, Burgerbibliothek Bern, Cod. 120. II, fol. 129r. Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 43 „Walter-Zeile“ in den Reiserechnungen Wolfgers von Erla. Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 44 Das Itinerar von Wolfgers erster österr. Reise nach Hedwig Heger, Lebenszeugnis, Beilage.

Abb. 45 Jongleur im Legendarium austriacum um 1190, Heiligenkreuz Stiftsbibliothek MS 11, fol. 71v. Spielmann und Tänzerin, Miniatur aus dem Chorherrenstift Seckau, 14. Jh., Universitätsbibliothek Graz, HS 287, fol. 163r, Quelle: http://mugi.hfmt-hamburg.de/spielfrauen/1/mima.html# (05.05.2017).

Abb. 46 Fahrendes Volk, Holzschnitt im Herzog-Anton-Ulrich-Museum Braunschweig (15. Jh.). Scan: Alois Niederstätter, Das Jahrhundert der Mitte, S. 121. Holzschnitt des Petrarcameisters, „Von der Artney bayder Glück“, Augsburg 1532. Quelle: http://www.naves-historia.de/moselbande.htm (05.05.2017).

Abb. 47 Hl. Gallus, St. Galler Handschrift, um 1450, In: Die Geschichte des Kanton Zürich Band I, Quelle: Wikimedia, gemeinfrei. *Manuscriptum translationis germanicae* um 1460, Universitätsbibliothek Heidelberg, Cod. Pal. Germ. 60, fol. 179v. Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 48 Französische Darstellung von Peter dem Eremiten um 1270, „Roman du Chevalier du Cygne“, Paris BnF Arsenal, Ms 3139 fol. 176v, Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 49 Darstellung eines Kreuzzuges, Quelle: Manfred Hiebl - http://www.manfredhiebl.de/Wilhelm-von-Tyrus/wilhelm-von-tyrus.htm (05.05.2017).

Abb. 50 Kreuzfahrt Friedrichs I. und Geleit Wolfgers von Passau, Hans Part, Babenberger Stammbaum um 1490, Stift Klosterneuburg. Quelle: http://geschichte.landesmuseum.net / Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 51 Sebastien Mamerot und Jean Colombe, „Les passages d'outremer" um 1490, Wikimedia, gemeinfrei. Vgl. Français 5594, fol. 211r, http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b72000271/f437.image (05.05.2017). Ankunft der Kreuzfahrer in Konstantinopel, wahrscheinlich nach Jean Fouquet um 1460. Quelle: https://www.wikiart.org/de/jean-fouquet (05.05.2017).

3. Schnittpunkte und Wandel

Abb. 52 Römerstraßen bei Carnuntum und Hohlwegbündel bei Mannersdorf am Leithagebirge. Quelle: Luftbildarchiv (LA)/ Institut für Ur- und Frühgeschichte Wien (IUHA).

Abb. 53 Bohlenweg bei Leermos am Fernpasss an der Via Claudia Augusta. Quelle: Tirolatlas http://tirolatlas.uibk.ac.at/kids/modules/history/index.py/singlepage?lang=de (05.05.2017). Kiesbelag am Hauptplatz in Tulln. Quelle: AS - Archäologie Service, Ute Scholz.

Abb. 54 Straßenpflaster auf der Freyung in Wien, Quelle: WienWiki, CC BY-SA 3.0. „Verlorene Gasse" in Tulln, Quelle: AS - Archäologie Service, Ute Scholz.

Abb. 55 Historische Aufnahmen der Kreisbildstelle Lingen (heute Medienzentrum Emsland). http://www.heuerleute.de/hand-und-spanndienste-waren-eine-besondere-last/ (05.05.2017).

Abb. 56 Weserfähre von Hävern, Quelle: www.haevern.de (05.05.2017). Sturm über Europa - Die Völkerwanderung von Christian Feyerabend, D 2002. Quelle: ZDF-Mediathek (Screenshot).

Abb. 57 Rekonstruktion des Fährprahms Haithabu IV nach Hans Joachim Kühn 2004.

Abb. 58 Digitalisat der Universitätsbibliothek Düsseldorf nach Matthias Merian 1679, gemeinfrei.

Abb. 59 Ennsbrücke von Osten, Caspar Vischer 1593, Foto: Museum Lauriacum. Hl. Florian Albrecht Altdorfer um 1520. Quelle: Sammlung Pinakothek. https://www.sammlung.pinakothek.de/de/artist/albrecht-altdorfer/florianslegende-die-gefangennahme-des-hl-florian-auf-der-ennsbruecke (05.05.2017), CC BY-SA 4.0.

Abb. 60 Teppich von Bayeux - Szene 38 (Ausschnitt). Quelle: Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 61 Damensitz im *Liber ad honorem*, als Siegel der Herzogin von Burgund und im Nibelungenlied. Petrus de Ebulo - *Liber ad honorem Augusti* um 1196, Burgerbibliothek Bern, Cod. 120 II, fol. 124r. Siegelsammlung, Virtuelles Museum der Uni Graz - http://gams.uni-graz.at/context:sis (05.05.2017), Staatsbibliothek Berlin, Hundeshagens HS um 1440, Ms. germ. fol. 855. Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 62 Belagerung von Regensburg, Babenberger-Stammbaum von Hans Part um 1490 im Stift Klosterneuburg. Quelle: IMAREAL - www.imareal.sbg.ac.at (05.05.2017).

Abb. 63 Hieronymus Bosch, Der Hausierer um 1500. Google Cultural Institut, Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 64 Sachsenspiegel - Heidelberger Bilderhandschrift, Universitätsbibliothek Heidelberg Cod. Pal. germ. 164, fol. 13v. Screenshot, http://www.sachsenspiegel-online.de (05.05.2017).

Abb. 65 Konzilchronik des Ulrich Richental, Rosgartenmuseum Konstanz, Handschrift 1 um 1455 bzw. kolorierte Federzeichnung um 1470 ÖNB, Cod. Nr. 3044, fol. 34v. Imareal 006700.

Abb. 66 Karlsbrücke um 1880 und Karl IV. nach Jan Vilimek, Screenshots, Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 67 Schauplätze des Raffelstettener Zollweistums an der Donau. Screenshot aus dem Internet.

Abb. 68 Sachsenspiegel - Oldenburger Handschrift. Landesbibliothek Oldenburg CIM I 410, fol. 6v. Screenshot, http://digital.lb-oldenburg.de/ihd/content/pageview/192441 (05.05.2017).

Abb. 69 Sachsenspiegel - Wolfenbüttler Bilderhandschrift, Bibliothek Wolfenbüttel, Cod. Guelf. 3.1 Aug. 2° fol. 28r. Screenshot, http://www.sachsenspiegel-online.de (05.05.2017).
Sachsenspiegel - Heidelberger Bilderhandschrift, Universitätsbibliothek Heidelberg Cod. Pal. germ. 164, fol. 11v. Screenshot, http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg164/ (05.05.2017).

Abb. 70. Sachsenspiegel - Heidelberger Bilderhandschrift, Universitätsbibliothek Heidelberg Cod. Pal. germ. 164, fol. 9v. Screenshot, http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg164/ (05.05.2017).

Abb. 71 Sachsenspiegel - Wolfenbüttler Bilderhandschrift, Bibliothek Wolfenbüttel, Cod. Guelf. 3.1 Aug. 2° fol. 35r und 33v. Screenshot, http://www.sachsenspiegel-online.de (05.05.2017).

Abb. 72 Schwabenspiegel - Der Künige Buch um 1430/40. Original in der Königlichen Bibliothek Brüssel, Cabinet des Manuscrits, ms 14689-91. Screenshot.

Abb. 73 Romzug Heinrichs VII. im *Codex Balduini* Trevirensis um 1340. Original im Landeshauptarchiv Koblenz, Reprint u.a. Deutsches Museum Verkehrszentrum, Screenshot, Wikimedia gemeinfrei.

Abb. 74 Heinrich der Pflasterer im Nürnberger Hausbuch 1425/26, Mendel I, fol. 77r. Screenshot: http://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-77-r (05.05.2017). Screenshot: „Heimsuchung der Hl. Maria“, Flügelaltar des Wr. Schottenmeisters um 1470, Stiftssammlung.

Abb. 75 „Almosenspende des Hl. Wolfgang“, Flügelalter in St. Wolfgang (Oö.) von Michael Pacher um 1480. Holzmalerei „Zwölf-jähriger Jesus im Tempel“ von Herlin Friedrich anno 1462 im Stadtmuseum Nördlingen. Imareal - Institut für Realienkunde Krems, Bild 4683 + 4769.

Abb. 76 Einzug Rudolfs I. in Basel, Gemälde von Franz Pforr um 1810, The Yorck Project - 10.000 Meisterwerke der Malerei, Screenshot, Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 77 Titelblatt „Das Narrenschiff“ von Albrecht Dürer 1494. Basler Ausgabe Ink. 394.4
SLUB Dresden http://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/11823/7/ (05.05.2017).

Abb. 78 Ersttagsbrief anlässlich 500 Jahre Postkurs zwischen Innsbruck und Mechelen 1490-1990.

Abb. 79 Verkehrsraum Karlsplatz um 1500, Grafik zur Ausstellung Am Puls der Stadt - 2000 Jahre Karlsplatz im Wien Museum, nach einer Rekonstruktion von www.7reasons.net.

4. Mobilität der Sprache

Abb. 80 Karren- und Wagenmann im Nürnberger Hausbuch 1425/26, Mendel I, fol. 27v. und 32v. http://www.nuernberger-hausbuecher.de/75-Amb-2-317-27-v/data (05.05.2017).

Abb. 81 Römerbrücke bei Lanzing, Foto: Elfi Hochher. Kartenausschnitt von Lanzing und Umgebung - Screenshot aus dem Nö. Atlas (http://atlas.noe.gv.at), bearbeitet von Thomas Lindermayer.

Abb. 82 Die Donau-Schauplätze des Nibelungenlieds, Entwurf: Ursula Schulz, Grafik: Fabian Hofmann. Haus der Bayerischen Geschichte - https://www.hdbg.eu/m/001/001-015/index.php (05.05.2017).

Abb. 83 Ausgrabung Möllersdorf 1994, Fotos: ASINOE (Archäologisch Soziale Initiative Niederösterreich).

Abb. 84 Codex Manesse (Große Heidelberger Liederhandschrift) um 1300/40, Cod. Pal. germ. 848, fol. 184v., 237r. und 253v. http://digi.ub.uni-heidelberg.de/touch/cpg848/#page/476 (05.05.2017).

Abb. 85 Jans Enikel, Weltchronik um 1420 im Cod. Pal. germ. 336, fol. 168r. Quelle: Universitätsbibliothek Heidelberg, http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0347 (05.05.2017).

Abb. 86 Jans Enikel, Weltchronik um 1420 im Cod. Pal. germ. 336, fol. 225r. und 219r. Quelle: Universitätsbibliothek Heidelberg, http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0463 bzw. http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0451 (05.05.2017).

Abb. 87 Jans Enikel, Weltchronik um 1420 im Cod. Pal. germ. 336, fol. 61r und 60v. Quelle: Universitätsbibliothek Heidelberg, http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0132 bzw. http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/cpg336/0133 (05.05.2017).

Abb. 88 Wagenburg der Hussiten im 15. Jh. IMAGNO/Austrian Archives, Mediennummer 00394091 bzw. Bildarchiv der ÖNB Cod. 3062, fol. 148r. Wikimedia, gemeinfrei.

Abb. 89 Reisewagen im Römisch-Germanischen Museum Köln. Foto: Nicolas von Kospoth, CC BY 2.5. Hängender Wagen, Rudolf von Ems Weltchronik um 1300, Quelle: Züricher Zentralbibliothek, MS Rh. 15, fol. 544. Wikimedia - Deutsches Museum Verkehrszentrum, gemeinfrei.

Abb. 90 Miniatur aus dem Salemer Abtsbrevier 1494/95. Quelle: Universitätsbibliothek Heidelberg, Cod. Sal. IXd, fol. 152r. http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/salIXd/0311 (05.05.2017).

Abb. 91 Illustration im Luttrell-Psalter um 1330, Original: British Library Add MS 42130, fol. 181v und 182r. Screenshot, http://www.bl.uk/manuscripts/Viewer.aspx?ref=add_ms_42130_fs001ar (05.05.2017).

Abb. 92 St. Pölten nach Jacob Hoefnagl 1617, http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/sankt-polten/ (05.05.2017).

Anm.: Ich habe mich bemüht, alle Inhaber der Bildrechte zu kontaktieren und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder einzuholen. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung auftreten, ersuche ich um Kontaktaufnahme.

Quellenverzeichnis

Das Quellenverzeichnis wurde aufgrund des Umfangs der vorliegenden Arbeit wie folgt aufgebaut: Im Quellenverzeichnis finden sich wichtige und mehrfach zitierte Quellen thematisch (Antike Quellen, Mittelhochdeutsche Dichtung, Sonstiges) sowie chronologisch nach Editionen gegliedert: Babenberger Urkundenbuch (BUB), Fontes Rerum Austriacarum (FRA), Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe (FSGA), Monumenta Germaniae Historica (MGH), Niederösterreichisches Urkundenbuch (NÖUB), Regesta Imperii (RI).
Hinsichtlich der breit verwendeten Literatur beschränkt sich das Literaturverzeichnis ebenfalls auf wichtige und mehr-fach genannten Werke. Am Ende findet sich eine Übersicht der Online-Quellen.

Babenberger Urkundenbuch (BUB)

BUB I = Heinrich FICHTENAU (Bearb.), Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich Band 1. Die Siegelurkunden der Babenberger bis 1215, Wien 1950.

BUB II = Heinrich FICHTENAU (Bearb.), Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich Band 2. Die Siegelurkunden der Babenberger und ihrer Nachkommen von 1216-1279, Wien 1955.

BUB III = Oskar MITIS, Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich Band 3. Die Siegel der Babenberger, Wien 1954.

BUB IV/1 = Heide DIENST/HEINRICH FICHTENAU/Oskar MITIS (Bearb.), Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich Band 4/1. Ergänzende Quellen 976-1194, Wien 1968.

BUB IV/2 = Heide DIENST/HEINRICH FICHTENAU/Oskar MITIS (Bearb.), Urkundenbuch zur Geschichte der Babenberger in Österreich Band 4/2. Ergänzende Quellen 1195-1287, Wien 1997.

Österreichische Geschichtsquellen - Fontes rerum Austriacarum (FRA)

FRA II/3 = Johann von FRAST (Hrsg.), Das 'Stiftungen-Buch' des Cistercienser-Klosters Zwetl. - Liber Fundationum Monasterii Zwetlensis, Zweite Abteilung, Band 3, Wien 1851.

FRA II/4 = Maximilian FISCHER (Hrsg.), Codex traditionum ecclesiae collegiate Claustroneoburgensis - continens donationes, fundationes commutationesque hanc ecclesiam attinentes ab Anno Domini 1108 usque circiter 1260, Zweite Abteilung, Band 4, Wien 1851.

FRA II/8 = Wilhelm KARLIN (Hrsg.), Das Saalbuch des Benedictiner-Stiftes Göttweig - mit Erläuterungen und einem diplomatischen Anhange, Zweite Abteilung, Band 8, Wien 1855.

FRA II/10 = Hartmann ZEIBIG (Bearb.), Urkundenbuch des Stiftes Klosterneuburg bis zum Ende des XIV. Jahrhunderts, Zweite Abteilung, Band 10, Wien 1857.

FRA II/11 = Johann Nepomuk WEIS (Hrsg.) Urkunden des Cistercienser-Stiftes Heiligenkreuz im Wiener Walde, Teil 1. Zweite Abteilung, Band 11, Wien 1856.

FRA II/18 = Ernest HAUSWIRTH (Hrsg.), Urkunden der Benedictiner-Abtei Unserer Lieben Frau zu den Schotten in Wien - vom Jahre 1158 bis 1418. Zweite Abteilung, Band 18, Wien 1859.

FRA II/31 = J. ZAHN (Hrsg.), Codex diplomaticus Austriaco-Frisingensis. Urkunden und Urbaren zur Geschichte der ehemals Freisingischen Besitzungen in Österreich Teil 1. Zweite Abteilung, Band 31, Wien 1870.

FRA II/35 = J. ZAHN (Hrsg.), Codex diplomaticus Austriaco-Frisingensis. Urkunden und Urbaren zur Geschichte der ehemals Freisingischen Besitzungen in Österreich Teil 2. Zweite Abteilung, Band 35, Wien 1871.

FRA II/36 = J. ZAHN (Hrsg.), Codex diplomaticus Austriaco-Frisingensis. Urkunden und Urbaren zur Geschichte der ehemals Freisingischen Besitzungen in Österreich Teil 2. Zweite Abteilung, Band 36, Wien 1871.

FRA II/51 = Adalbert FUCHS (Hrsg.), Urkunden und Regesten zur Geschichte des Benedictinerstiftes Göttweig, Teil 1, von 1058-1400. Zweite Abteilung, Band 51, Wien 1901.

FRA II/52 = Adalbert FUCHS (Hrsg.), Urkunden und Regesten zur Geschichte des Benedictinerstiftes Göttweig, Teil 2, von 1401-1468. Zweite Abteilung, Band 52, Wien 1901.

FRA II/67 = Rudolf WOLKAN (Hrsg.), Der Briefwechsel des Eneas Silvius Piccolomini, Briefe als Priester und als Bischof von Triest, Zweite Abteilung, Band 67, Wien 1912.

FRA II/68 = Rudolf WOLKAN (Hrsg.), Brief als Bischof von Siena, Briefe von seiner Erhebung zum Bischof von Siena bis zum Ausgang des Regensburger Reichstages, Zweite Abteilung, Band 68, Wien 1918.

FRA II/69 = Adalbert FUCHS (Hrsg.), Die Traditionsbücher des Benediktinerstiftes Göttweig, Zweite Abteilung, Band 69, Wien 1931.

FRA II/81 = Gerhard WINNER, Die Urkunden des Zisterzienserstiftes Lilienfeld 1111-1892, Zweite Abteilung, Band 81, Wien 1974.

Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgaben (FSGA) -
Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters

FSGA 5 = Reinhold RAU (Hrsg.), Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte, Teil 1: Die Reichsannalen (*Annales regni Francorum*), EINHARD, Leben Karls des Großen (*Vita Karoli Magni*) u.a., Darmstadt 1955.

FSGA 7 = Reinhold RAU (Hrsg.), Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte, Teil 3: Jahrbuch von Fulda (*Annales Fuldenses*), Regino Chronik (*Reginonis chronica*), NOTKER, Taten Karls (*Gesta Karoli*), Darmstadt 1958.

FSGA 8 = Albert BAUER u.a. (Hrsg.), Widukinds Sachsengeschichte (*Res Gestae Saxonicae*) u.a., Darmstadt 1958.

FSGA 11 = Werner TRILLMICH (Hrsg.), Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der hamburgischen Kirche und des Reiches. RIMBERT, Leben Ansgars (*Vita Anskarii*), Adam von BREMEN, Bischofsgeschichte (*Gesta Hammaburg*.), WIPO Taten Kaiser Konrads II. (*Gesta Chuonradi II. Imperatoris*), Darmstadt 1961.

FSGA 12 = Franz-Josef SCHMALE/Irene SCHMALE-OTT (Hrsg.), Quellen zur Geschichte Kaiser Heinrichs IV. (*Fontes historiam Heinrichi IV. imperatoris illustrantes*), Darmstadt 1963.

FSGA 13 = Adolf SCHMIDT/Wolfgang Dietrich FRITZ (Hrsg.), Lampert von HERSFELD, Annalen (*Annales*), Darmstadt 1957.

FSGA 16 = Adolf SCHMIDT/Walther LAMMERS (Hrsg.), Otto Bischof von FREISING, Chronik oder die Geschichte der zwei Staaten (*Chronical sive historia de duabus civitatibus*), Darmstadt 1960.

FSGA 17 = Franz-Josef SCHMALE/Adolf SCHMIDT (Hrsg.), Bischof Otto von FREISING und RAHEWIN, Die Taten Friedrichs oder richtiger Chronica (*Gesta Frederici seu rectius cronica*), Darmstadt 1965.

FSGA 17a = Franz-Josef SCHMALE (Hrsg.), Italische Quellen über die Taten Kaiser Friedrichs I. in Italien und der Brief über den Kreuzzug Kaiser Friedrichs I. (*Epistola de eiusdem expeditione sacra*), Darmstadt 1986.

FSGA 26b = Herbert HELBIG/Lorenz WEINRICH (Hrsg.), Urkunden und erzählende Quellen zur Deutschen Ostsiedlung im Mittelalter. Zweiter Teil: Schlesien, Polen, Böhmen-Mähren, Österreich u.a., Darmstadt 1970.

FSGA 31 = Günther FRANZ (Hrsg.), Quellen zur Geschichte des Deutschen Bauernstandes im Mittelalter, Darmstadt 1967.

FSGA 32 = Lorenz WEINRICH, In: DERS. (Übers.), Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250 (mit dem Raffelstettener Zollweistum, S. 14-19), Darmstadt 1977.

FSGA 33 = Lorenz WEINRICH (Übers.), Quellen zur Verfassungsgeschichte des römisch-deutschen Reiches im Spätmittelalter (1250-1500), Darmstadt 1983.

FSGA 34 = Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER (Übers.), Quellen zur Verfassungsgeschichte der Deutschen Stadt im Mittelalter, Darmstadt 2000.

FSGA 40a = Ulrich NONN (Hrsg.), Quellen zur Alltagsgeschichte im Früh- und Hochmittelalter, Darmstadt 2003.

FSGA 40b = Ulrich NONN (Hrsg.), Quellen zur Alltagsgeschichte im Früh- und Hochmittelalter, Darmstadt 2007.

FSGA 44 = Jürgen SARNOWSKY (Hrsg.), Aneas Silvius de Piccolomini, Historia Austrialis - Österreichische Geschichte, Darmstadt 2005.

FSGA 46 = Folker REICHERT (Hrsg.), Quellen zur Geschichte des Reisens im Spätmittelalter, Darmstadt 2009.

Monumenta Germaniae Historica (MGH)

Abteilung I - Scriptores (Geschichtsschreiber)

SS 9 = Scriptores (in Folio) 9, Georg Heinrich PERTZ (Hrsg.), *Chronica et annales aevi Salici*. Darin enthalten die Annales Austriae editiert von Wilhelm WATTENBACH, Hannover 1851.

SS rer. Germ. 6 = Friedrich KURZE (Hrsg.), *Annales Regni Francorum* (741-829) - *Annales Laurissenses Maiores et Einhardi*, Hannover 1895.

SS rer. Germ. 25 = Oswald HOLDER-EGGER, EINHARDI, *Vita Karoli Magni*, Hannover 1911.

SS rer. Germ. 26 = Theodor MOMMSEN (Hrsg.), EVGIPPII, Vita Severini, Berlin 1898.

SS rer. Germ. NS 5 = A. CHROUST (Hrsg.), Quellen zur Geschichte des Kreuzzuges Kaiser Friedrichs I. (ANSBERT, *Historia de expeditione Friderici imperatoris, Historia peregrinorum* u.a.), Berlin 1928.

SS rer. Germ. NS 12 = Hans F. HAEFELE (Hrsg.), NOTKER der Stammler, Taten Kaiser Karls des Grossen (*Notkeri Balbvli, Gesta Karoli Magni Imperatoris*) Berlin 1959.

Dt. Chron. 3 = Philipp STRAUCH (Hrsg.), Jansen ENIKELS Werke, Weltchronik und Fürstenbuch, (Deutsche Chroniken und andere Geschichtsbücher des Mittelalters 3. Band), Leipzig/Hannover 1900.

Dt. Chron. 5/1 = Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Ottokars Österreichische Reimchronik (Deutsche Chroniken und andere Geschichtsbücher des Mittelalters 5. Band, Erster Teil), Hannover 1890.

Dt. Chron. 5/2 = Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Ottokars Österreichische Reimchronik (Deutsche Chroniken und andere Geschichtsbücher des Mittelalters 5. Band, Zweiter Teil), Hannover 1893.

Abteilung II - Leges (Gesetze)

Capit. 1 = Alfred BORETIUS (Hrsg.), Capitularia regum Francorum, Hannover 1883.

Capit. 2 = Alfred BORETIUS/Victor KRAUSE (Hrsg.), Capitularia regum Francorum, Hannover 1897.

Const. 1 = Ludwig WEILAND (Hrsg.), Constitutiones et acta publica imperatorum et regum (911-1197), Hannover 1893.

Const. 1 = Ludwig WEILAND (Hrsg.), Constitutiones et acta publica imperatorum et regum (1198-1272), Hannover 1896.

Abteilung III - Diplomata (Urkunden)

DD O II / O III = Theodor SICKEL (Hrsg.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Zweiter Band, Die Urkunden Otto des II. / Die Urkunden Otto des III., Berlin 1888-1893.

DD H III = Heinrich III. Diplomata, H. BRESSLAU/P. KEHR (Hrsg.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Fünfter Band, Die Urkunden Heinrichs III., Berlin 1931

DD H IV,1 = Dietrich von GLADISS/Alfred GAWLIK (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Sechster Band, Die Urkunden Heinrichs IV. (1056-1076), Berlin 1941.

DD H IV,2 = Dietrich von GLADISS/Alfred GAWLIK (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Sechster Band, Die Urkunden Heinrichs IV. (1077-1106), Berlin 1952.

DD F I,1 = Heinrich APPELT (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Zehnter Band - Erster Teil, Die Urkunden Friedrichs I. (1152-1158), Hannover 1975.

DD F I,2 = Heinrich APPELT (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Zehnter Band - Zweiter Teil, Die Urkunden Friedrichs I. (1158-1167), Hannover 1979.

DD F I,3 = Heinrich APPELT (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Zehnter Band - Dritter Teil, Die Urkunden Friedrichs I. (1168-1180), Hannover 1985.

DD F I,4 = Heinrich APPELT (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Zehnter Band - Vierter Teil, Die Urkunden Friedrichs I. (1181-1190), Hannover 1990.

DD F II,1 = Walter KOCH (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Vierzehnter Band - Erster Teil, Die Urkunden Friedrichs II. (1198-1212), Hannover 2002.

DD F II,2 = Walter KOCH (Bearb.), Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser, Vierzehnter Band - Zweiter Teil, Die Urkunden Friedrichs II. (1212-1217), Hannover 2007.

Regesta Imperii (RI)

RI I/1 = Engelbert MÜHLBACHER/Johann LECHNER, Die Regesten des Kaiserreichs unter den Karolingern 751-918, Nach Johann BÖHMER, Zweite Auflage, Erster Band, Innsbruck 1908.

RI IV/1,2 = Jan Paul NIEDERKORN/Karel HRUZA (Bearb.), Die Regesten des Kaiserreiches unter Konrad III. 1138-1152, Wien 2008.

RI IV/2,1 = Ferdinand OPLL, Die Regesten des Kaiserreiches unter Friedrich I. 1152-1190, nach Johann Friedrich BÖHMER, Ältere Staufer, Zweite Abteilung, 1. Lieferung, Wien/Köln/Graz 1980.

RI IV/2,2 = Ferdinand OPLL, Die Regesten des Kaiserreiches unter Friedrich I. 1152-1190, nach Johann Friedrich BÖHMER, Ältere Staufer, Zweite Abteilung, 2. Lieferung, Wien/Köln 1991.

RI VI/1 = Oswald REDLICH (Hrsg.), Die Regesten des Kaiserreichs unter Rudolf, Adolf, Albrecht, Heinrich VII. 1273-1313. Erste Abtheilung, Innsbruck 1898.

RI VIII = Alfons HUBER (Hrsg.), Die Regesten des Kaiserreichs unter Karl IV. 1346-1378, Innsbruck 1877.

RI XII = Günter HÖDL (Hrsg.), Die Regesten des Kaiserreichs unter Albrecht II. 1438-1439, Wien/Köln/Graz 1975.

Niederösterreichisches Urkundenbuch (NÖ UB)

NÖ UB Vorausband = Maximilian WELTIN (Bearb.), Niederösterreichisches Urkundenbuch (Vorausband). Die Urkunden des Niederösterreichischen Landesarchivs 1109-1314, St. Pölten 2004.

NÖ UB I = Maximilian WELTIN/Roman ZEHETMAYER (Bearb.), Niederösterreichisches Urkundenbuch, Erster Band, 777 bis 1076, St. Pölten 2008.

NÖ UB II/1 = Dagmar WELTIN/Maximilian WELTIN/Roman ZEHETMAYER (Bearb.), Niederösterreichisches Urkundenbuch, Zweiter Band, 1078-1158, Teil 1, St. Pölten 2013.

NÖ UB II/2 = Maximilian WELTIN/Dagmar WELTIN/ Roman ZEHETMAYER (Bearb.), Niederösterreichisches Urkundenbuch, Zweiter Band, 1078-1158, Teil 2, St. Pölten 2013.

NÖ UB III = Die Drucklegung des Dritten Bandes war bei Redaktionsschluss der Arbeit für Herbst 2017 geplant. Als Niederösterreichisches Urkundenbuch bezeichnete die ältere Forschung zudem das Werk:
Josef LAMPEL (Bearb.), Niederösterreichisches Urkundenbuch. Acta Austriae inferioris. Urkundenbuch des aufgehobenen Chorherrenstiftes Sanct Pölten (976-1400) in zwei Bänden, Wien 1891-1901.

Antike und Spätantike Quellen

AMMIAN, John C. ROLFE (Übers.), Ammianus Marcellinus, History (*Res Gestae*), Volume 1+2, 1939-1950.
Mark AUREL, Wilhelm CAPELLE (ÜBERS.), Selbstbetrachtungen, Stuttgart 2001.
CAESAR, Marieluise DEISSMANN (Übers./Hrsg.), Der Gallische Krieg (*De Bello Gallico*), Stuttgart 2004.
DIODOR, Gerhard WIRTH u.a. (Hrsg.), Griechische Weltgeschichte in zehn Bänden, Stuttgart 1992-2008.
EGERIA, Georg RÖWEKAMP (Hrsg.), Reisebericht (*Itinerarium Egeriae*), Freiburg u.a. 1995.
EUGIPPIUS, Theodor NÜSSLEIN (Hrsg.), Das Leben des heiligen Severin (*Vita Sancti Severini*), Stuttgart 2014.
HERODOT, Wolfgang STAMMLER (Bearb.)/Heinrich STEIN (Übers.), Neun Bücher der Geschichte, Essen.
MAURIKIOS, Georg DENNIS (Hrsg.)/Ernst GAMILLSCHEG (Übers.), Das Strategikon des Maurikios (Mauricii Strategicon), Corpus Fontium Historiae Byzantinae - Series Vindobonensis 17, Wien 1981.
PLINIUS, Roderich KÖNIG u.a. (Hrsg.), Plinius Secundus, Naturkunde (historia naturalis) in 32 Bänden, 1973-2004.
TACITUS, Manfred FUHRMANN (Hrsg./Übers.), Germania, Stuttgart 2007.
Die BIBEL in der Einheitsübersetzung der Heiligen Schrift. Vollständige Schulausgabe, Klagenfurt/Wien 1986.
XENOPHON, Richard KELLER (Übers.), Über die Reitkunst - Der Reiteroberst, Stuttgart 2010.

Mittelhochdeutsche Dichtung

Hartmann von AUE, Albert LEITZMANN (Hrsg.), Erec, Tübingen 1967.
Karl BARTSCH (Hrsg.), Herzog Ernst, Wien 1869.
Karl BARTSCH, Meisterlieder der Kolmarer Liederhandschrift, Stuttgart 1862.
Ingrid BENNEWITZ (Hrsg.)/Peter K. STEIN (Übers.), König Rother. Stuttgart 2000.
Dietrich von BERN, Elisabeht LIENERT u.a. (Hrsg.), Rabenschlacht - textgeschichtliche Ausgabe, Tübingen 2005.
Helmut BRACKERT (Hrsg.), Das Nibelungenlied, Band 1, Mhd. Text und Übertragung, Frankfurt/Main 2008.
Helmut BRACKERT (Hrsg.), Das Nibelungenlied, Band 2, Mhd. Text und Übertragung, Frankfurt/Main 2008.
Helmut BRACKERT, Minnesang, Mhd. Text und Übertragung, Frankfurt/Main 2008.
Wolfram von ESCHENBACH, Wolfgang SPIEWOK (Übers.), Parzival in zwei Bänden, Mhd. Text nach der Ausgabe von Karl LACHMANN, Stuttgart 2014.
Der FREUDENLEERE, Richard NEWALD (Hrsg.), Der Wiener Meehrfahrt, Heidelberg 1930.
Ulrich von LIECHTENSTEIN, Reinhold BECHSTEIN (Hrsg.), Frauendienst, Erster Theil, (= Karl BARTSCH (Hrsg.), Deutsche Dichtungen des Mittelalters, Sechster Band), Leipzig 1888.
Ulrich von LIECHTENSTEIN, Reinhold BECHSTEIN (Hrsg.), Frauendienst, Zweiter Theil, (= Karl BARTSCH (Hrsg.), Deutsche Dichtungen des Mittelalters, Siebenter Band) Leipzig 1888.
Ulrich von LIECHTENSTEIN, Franz Viktor SPECHTLER (Hrsg.), Frauendienst, Aus dem Mittelhochdeutschen ins Neuhochdeutsche übersetzt, Klagenfurt 2000.
Karl LANGOSCH (Hrsg.), Vagantendichtung, Leipzig 1984.
Karl LANGOSCH, Waltharius, Ruodlieb, Märchenepen, Darmstadt 1956.

Ulrich MÜLLER, Die mhd. Lyrik, In: Heinz BERGNER (Hrsg.), Lyrik des Mittelalters II - Probleme und Interpretation, Stuttgart 1998.
Ulrich MÜLLER (Hrsg.), Kreuzzugsdichtung, Berlin 1998.
Wernher der GÄRTNER/Fritz TSCHIRCH (Hrsg./Übers.), Helmbrecht, Mhd./Neuhochdeutsch, Stuttgart 2007.
Neidhart von REUENTHAL, Franz Viktor SPECHTLER u.a. (Hrsg.), Neidhart-Lieder, Texte und Melodien sämtlicher Handschriften und Drucke in drei Bänden, Berlin/New York 2007.
Hugo von TRIMBERG, Gustav EHRISMANN (Hrsg), Der Renner in 4 Bänden, Deutsche Neudrucke - Texte des Mittelalters). Berlin 1970 (Reprint der Ausgabe Tübingen 1908-1911).
Heinrich von VELDEKE, Dieter KARTSCHOKE (Hrsg.), Eneasroman, Stuttgart 1986.
Walther von der VOGELWEIDE, Thomas BEIN (Hrsg.), Leich, Lieder, Sangsprüche. 15., veränderte und um Fassungseditionen erweiterte Auflage der Ausgabe Karl LACHMANNS, Berlin/Boston 2013.
Dieter VOGT, Ritterlehre in der lehrhaften Kleindichtung des Stricker und im sog. Seifried Helbling, Stuttgart 1984.

Sonstige Quellen

Theodor BITTERAUF, Die Traditionen des Hochstifts Freising in zwei Bänden, München 1905-1908.
Heinz BRANDSCH (Hrsg.), *Capitulare de Villis vel Curtis Imperii Caroli Magni* - Die Landgüterordnung Kaiser Karls des Großen, Berlin 1990.
Sebastian BRANT, Manfred LEMMER (Hrsg.), Das Narrenschiff - nach der Erstausgabe Basel 1494 (mit den Zusätzen der Ausgaben von 1495 und 1499), Tübingen 1962.
Bernhard von BREYDENBACH, Peregrinatio in terram sanctam (Reprtint), Saarbrücken, 2008.
CIL = Corpus Inscriptionum Latinarum, Vgl. http://cil.bbaw.de (05.05.2017).
Harald Rainer DERSCHKA, Der Schwabenspiegel, München 2002.
EINHARD/ Evelyn Scherabon FIRCHOW (Übers.), Vita Karoli Magni - Das Leben Karls des Großen, Stuttgart 2008.
Klaus HERBERS (Übers./Komm.), Der Jakobsweg. Ein Pilgerführer aus dem 12. Jahrhundert, Stuttgart 2011.
Theodor von KARAJAN, Seifried Helbling, Leipzig 1844.
Josef LAMPEL/Karl UHLIRZ u.a., Quellen zur Geschichte der Stadt Wien in zehn Bänden, Wien 1895-1927.
Adam MAIDHOF, Die Passauer Urbare Urbare in drei Bänden, Passau 1933-1939.
Eike von REPGOW/ Clausdieter SCHOTT (Hrsg.), Der Sachsenspiegel, Zürich 2006.
Wolfgang SCHMELTZL/August SILBERSTEIN, Ein Lobspruch der Stadt Wien in Österreich, Leipzig 1892.
Joseph SEEMÜLLER (Hrsg.), Seifried Helbling (Der kleine Lucidarius). Reprint der Ausgabe Halle/Saale 1886, Olms, Hildesheim/Zürich/New York 1987.
SUB I = Willibald HAUTHALER (Hrsg.), Salzburger Urkundenbuch Band 1, Traditionscodices, Salzburg 1910.
SUB II = Willibald HAUTHALER (Hrsg.), Salzburger Urkundenbuch Band 2, Urkunden 790-1199, Salzburg 1916.
SUB III = Willibald HAUTHALER (Hrsg.), Salzburger Urkundenbuch Band 3, Urkunden 1200-1246, Salzburg 1918.
SUB IV = Franz MARTIN (Hrsg.), Salzburger Urkundenbuch Band 4, Ausgew. Urkunden 1247-1343, Salzburg 1933.
OÖ UB 1-11 = Erich TRINKS u.a. (Bearb.), Urkundenbuch des Landes ob der Enns, Band 1 bis Band 11, Wien 1852-1983.
Johann Adolf TOMASCHEK (Bearb.), Karl WEISS (Hrsg.), Geschichtsquellen der Stadt Wien, Die Rechte und Freiheiten der Stadt Wien in zwei Bänden, Wien 1877/1879.
Wilhelm TREUE (Hrsg.), Das Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung in Nürnberg, München 1965.

Literaturverzeichnis (Bibliografie)

A

Beate ACKERMANN-ARLT, Das Pferd und seine epische Funktion im mittelhochdeutschen „Prosa-Lancelot“ (Arbeiten zur Frühmittelalterforschung 19), Berlin/New York 1990.

Hildegard ADAM, Zollwesen im Fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben, Stuttgart 1996.

Dieter ALBRECHT (Hrsg.), Regensburg - Stadt der Reichstage, Regensburg 1994.

Volker ALLES (Hrsg.), Reflexbogen. Geschichte und Herstellung, Ludwigshafen 2009.

Gerd ALTHOFF, Heinrich IV., (Gestalten des Mittelalters und der Renaissance), Darmstadt 2006.

Dirk ALVERMANN, Königsherrschaft und Reichsintegration. Eine Untersuchung zur politischen Struktur von regna und imperium zur Zeit Kaiser Ottos (Berliner Historische Studien 28), Berlin 1998.

Hans AMON, Das Spielgrafenamt in Österreich unter und ob der Enns, In: JbVGStW 42 (1986) S.7-33.

Bodo ANKE u.a. (Hrsg.), Reitervölker im Frühmittelalter. Hunnen - Awaren - Ungarn, Stuttgart 2008.

Andreas ANTER (Hrsg.), Die normative Kraft des Faktischen. Das Staatsverständnis Georg Jelineks, Baden-Baden 2004.

Walpurga ANTL-WEISER, Hell wie die Sonne. Die Bernsteinstraße, eine uralte Handelsverbindung, In: Ernst BRUCKMÜLLER/ Franz HUMER (Hrsg.), Erobern - Entdecken - Erleben im Römerland Carnuntum, Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung (Schallaburg 2011), S. 218-229.

Heinrich APPELT, Privilegium minus. Das staufische Kaisertum und die Babenberger in Österreich, Wien 2006.

Peter ARENS, Sturm über Europa. Die Völkerwanderung, (ZDF Reihe, Teil 1 Kimbern und Teutonen), Berlin 2002.

Erik ARNBERGER, Atlas von Niederösterreich und Wien. Wien 1951.

Leopold AUER, Schlacht bei Mailberg am 12.Mai 1082 (Militärhistorische Schriftenreihe 31), Wien 1976.

Rainer AURIG, Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karls IV, In: Gunter und Volker DUDECK (Hrsg.), 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund (1997), S. 67-76.

Peter AUTENGRUBER, Lexikon der Wiener Straßennamen, Wien 2007.

B

Andreas BÄCK, Handbuch der Donauschifffahrt, Via Donau, Wien 2005.

Margit BACHFISCHER, Musikanten, Gaukler und Vaganten. Spielmanuskript im Mittelalter, Augsburg 1998.

Bernd W. BAHN, Gedanken zur Wege- und Straßenforschung in Mitteldeutschland, In: Archäologie in Sachsen-Anhalt 8 (1998) S. 3-9.

Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung im Donaugebiet. Konferenzbeiträge in Szeget zum mittelalterlichen Rechtstransfer deutscher Spiegel, Berlin/Boston 2015.

Herbert BANNERT, „Herr Wirt, die Rechnung!“ Ein Grabstein aus Aesernia (CIL IX 2689) und einige Bemerkungen zur Interpretation von Text und Bild, In: Franziska BEUTLER / Wolfgang HAMETER (Hrsg.), „Eine ganz gewöhnliche Inschrift ...“ Festschrift für Ekkehard Weber (Althistorisch-Epigraphische Studien 5), Österreichische Gesellschaft für Archäologie (Wien 2005) S. 203-214.

Klaus BARTELS, Maut und Zoll, In: Neue Zürcher Zeitung 09.03.2015, Nr. 56.

Hans BAUER, Die römischen Fernstraßen zwischen Iller und Salzach nach dem Itinerarium Antonini und der Tabula Peutingeriana. Neue Forschungsergebnisse zu den Routenführungen (Geschichtswissenschaften 18), München 2007.

Reinhard BAUER, Flurnamensammlung in Bayern, Verband für Orts- und Flurnamenforschung, München 1980.

Hermann BAUSINGER u.a. (Hrsg). Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991.

Anton BECKER, Donauübergänge in Österreich, In: Hugo HASSINGER/Karl LECHNER (Hrsg.), Ausgewählte Schriften mit einer Bibliografie, Wien 1948.
Anton BECKER, Der Weg der Venusfahrt Ulrich von Liechtensteins in Nö., In: MbLkNö 11 (Wien 1924/25), S. 34-46.
Anton BECKER, Bernsteinstraße, In: Hugo HASSINGER/Karl LECHNER (Hrsg.), Ausgewählte Schriften mit einer Bibliografie, Wien 1948.
Ilona BECKER, Die Pferde aus dem sächsischen Gräberfeld Rullstorf, In: Manfred RECH (Hrsg.), Pferdeopfer – Reiterkrieger (Bremer Archäologische Blätter - Beiheft 4), Bremen 2006.
Wolfgang BEHRINGER, Kulturgeschichte des Klimas. Von der Eiszeit bis zur globalen Erwärmung, München 2010.
Wolfgang BEHRINGER, Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, München 1990.
Hans-Jürgen BEIER, Wandern oder nicht Wandern, In: Hans-Jürgen BEIER/Alexandra Krenn-Leeb (Hrsg.) u.a., Varia Neolithica V. Mobilität, Migration und Kommunikation in Europa während des Neolithicums und der Bronzezeit (Beiträge UFG Mitteleuropa 53), Langenweißbach 2006.
Richard BELTRAME, Die Flurnamen von Fischamend in Niederösterreich, Wien 1984.
Helmut BENDER: Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen (Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands 20), Gesellschaft für Vor- und Frühgeschichte in Württemberg und Hohenzollern mit Unterstützung des Württembergischen Landesmuseum Stuttgart und der Stadt Aalen, Stuttgart/Württemberg 1978.
Helmut BENDER : Transportwege, Mittel des Transports und Nachrichtenwesen in der römischen Antike; In: Der Mensch in seiner Umwelt, Humanistische Bildung Heft 6 (1983), S. 137-177.
Helmut BENDER: Verkehrs- und Transportwesen in der römischen Kaiserzeit, In: Herbert JANKUHN u.a., Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 5, Göttingen 1989, S. 108-154.
Christian BENEDIK (Hrsg.)/Richard BÖSEL, Der Michaelerplatz in Wien. Wien 1991.
Jean-Francois BERGIER, Die Geschichte vom Salz, Frankfurt/Main 1989.
Heinz BERGNER (Hrsg.)/Geoffrey CHAUCER, The Canterbury Tales, Stuttgart 1982.
Günter BERNT, Carmina Burana, Stuttgart 2012.
Christa BERTELSMEIER-KIERST, Kommunikation und Herrschaft. Zum volkssprachlichen Verschriftungsprozess des Rechts im 13. Jahrhundert, Stuttgart 2008.
Artur BETZ/Ekkehard WEBER, Aus Österreichs römischer Vergangenheit, Wien 1990.
Helmut BEUMANN/Werner SCHRÖDER (Hrsg.), Die transalpinen Verbindungen der Bayern, Alemannen und Franken bis zum 10. Jahrhundert, Ostfildern 1987.
Franziska BEUTLER/Wolfgang HAMETER (Hrsg.), „Eine ganz gewöhnliche Inschrift ...“ Festschrift für Ekkehard Weber (Althistorisch-Epigraphische Studien 5), Wien 2005.
Reinhold BICHLER, Histographie - Ethnographie - Utopie. Gesammelte Schriften Teil 1 - Studien zur Herodots Kunst der Historie, Wiesbaden 2007.
Thomas BILLER (Hrsg.), Crac des Chevaliers. Die Baugeschichte einer Ordensburg der Kreuzfahrerzeit (Forschungen zu Burgen und Schlössern, Sonderband 3), Regensburg 2006.
Günther BINDING, Deutsche Königspfalzen. Von Karl dem Großen bis Friedrich II., Darmstadt 1996.
Anthony R. BIRLEY, Septimius Severus. The African Emperor, London 1999.
Klaus BIRNGRUBER, Vom Machland nach Niederösterreich (und wieder zurück). Die Ritter von Haus auf Clam im Spätmittelalter, In: Mitteilungen aus dem Nö. Landesarchiv 15 (2012). S.116-137.

Helmut BIRKHAN, Die literarische Situation, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.) Ich - Ulrich von Liechtenstein. Literatur und Politik im Mittelalter. Klagenfurt 1999.
Helmut BIRKHAN, Kelten - Versuch einer Gesamtdarstellung. Wien 1999.
Helmut BIRKHAN, Kelten - Bilder ihrer Kultur. Wien 1999.
Helmut BIRKHAN, Ministerialliteratur in Österreich, In: Die Kuenringer. Das Werden des Landes Niederösterreich. Katalog der Niederösterreichischen Landesausstellung 1981, S. 20-36.
Helmut BIRKHAN/Susanne OBERMAYER, Spielgrafenämter In: Die Kuenringer. Das Werden des Landes Niederösterreich. Katalog der Niederösterreichischen Landesausstellung 1981.
Gertrud BLASCHITZ, Das Pferd als Fortbewegungs- und Transportmittel in der deutschsprachigen Literatur des 12. und 13. Jahrhunderts. In: Medium Aevum Quotidianum Band 53 (Krems 2006) S. 17-43.
Gertrud BLASCHITZ, Von der via publica zur mittelalterlichen Heeresstraße - Zur Kontinuität der Römerstraßen in literarischen Quellen, In: Olaf WAGENER (Hrsg.), Der umkämpfte Ort, Berlin u.a. 2009, S. 85-103.
Gertrude BLASCHITZ, Unterwegs in der mittelhochdeutschen Epik des 12. und 13. Jahrhunderts. Das sprachliche und literarische Erscheinungsbild von Weg und Straße in der Heldenepik, im Frauendienst des Ulrich von Liechtenstein und im Helmbrecht von Wernher dem Gärtner, In: Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Köln/Weimar/Wien 2009, S. 185-214.
Gertrude BLASCHITZ, Auf mittelalterlichen Land- und Wasserstraßen. Straßen und Brücken in der steirischen Reimchronik Ottokars von Steiermark, In: DIES./Thomas KÜHTREIBER/ Kornelia HOLZER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit, Wien 2012, S. 67-122.
Laszlo BLAZOVICH, Wirkung des Schwabenspiegels, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung im Donaugebiet, Berlin/Boston 2015, S.13-24.
Bruno BLECKMANN, Die Germanen, München 2009.
Friedrich BLUME/Karl LACHMANN u.a., Die Schriften der Römischen Feldmesser I, Berlin 1848.
Dagmar BÖCKER, Reisegepäck, In: Werner PARAVICINI, Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich (Residenzforschung 15/II), Ostfildern 2005.
Jochen BODE, Via Francigena - Frankenweg. Einer Pilgerreise durch Mittelitalien, Dülmen 2011.
Maria BÖHMER, Untersuchungen zur mittelhochdeutschen Kreuzzugslyrik, Rom 1968.
Gerold BÖNNEN/Alfred HEIT, Mediävistik und horizontale Mobilität. Itinerarforschung im Bereich der mittelalterlichen Geschichte, Trier 1990.
Michael BORGOLTE, Migrationen im Mittelalter, Berlin 2014.
Kurt BORS, Wüstungsforschungen um das „Lange Thal“ bei Hollabrunn, In: Unsere Heimat 59 (1988), S.328-355.
Kurt BORS, Neue Perspektiven zur Siedlungsgeschichte des nördlichen Waldviertels, Archäologisch-geografische Untersuchungen im Raum Raabs/Karlstein/Thaya, Wien 1998.
Kurt BORS/Gerhard HASENHÜNDL, Wüstungsforschung, In: Josef WEICHSELBAUM, Heimatbuch / Chronik von Enzersdorf im Thale und Kleinkadolz, Kleinkadolz ohne Jahresangabe.
Otto BORST, Alltagsleben im Mittelalter, Frankfurt/Main 1986.
Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg 1273-1291. Eine Königsherrschaft zwischen Tradition und Wandel, Köln/Weimar/Wien 1993.
Egon BOSHOF/ Günther FRANZ (Hrsg.), Heinrich IV. Herrscher an einer Zeitwende, Stuttgart 1990.
Egon BOSHOF (Hrsg.), Wolfger von Erla. Bischof von Passau (1191-1204) und Patriarch von Aquileja (1204-1218) als Kirchenfürst und Literaturmäzen, Germanische Bibliothek NF 3, Heidelberg 1994, S.43-67.

Egon BOSHOF, Königtum, Kirche und Mission im Südosten des Reiches . Ausgewählte Aufsätze von Egon Boshof. Festgabe zum 75. Geburtstag, Passau 2012.
Karl BOSL, Frühformen der Gesellschaft im mittelalterlichen Europa, München/Wien 1964.
Helmut BRALL-TUCHEL/Folker REICHERT, Rom - Jerusalem - Santiago. das Pilgertagebuch des Ritters Arnold von Harff 1496-1498, Köln/Wien u.a. 2009.
Klaus BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang im hohen und späten Mittelalter. In: Rainer Christph SCHWINGES (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007, S. 201-228.
Irmengard BRAULIK, Die Flurnamen der Gemeinden Alberndorf, Hadres-Untermarkersdorf, Haugsdorf-Auggenthal und Jetzelsdorf, Dissertation Universität Wien 1968.
Daniela BRAUN, Die Flurnamen der Großgemeinde Mistelbach an der Zaya in Niederösterreich, Diplomarbeit Universität Wien 2004.
Berthold BRECHT, Fragen eines lesenden Arbeiters. Werkausgabe, Frankfurt/Main 1990.
Eveline BRUGGER/Birgit WIEDL, Regesten zur Geschichte der Juden in Österreich im Mittelalter I, Von den Anfängen bis 1338. Institut für Geschichte der Juden in Österreich, Innsbruck 2005.
Carlrichard BRÜHL, Herrscheritinerare, In: DERS. Aus Mittelalter und Diplomatik Band II, Hildesheim u.a. 1983, S. 550-574.
Karl BRUNNER, Die Kuenringer. Adeliges Leben in Niederösterreich, St. Pölten 1980.
Karl BRUNNER/Gerhard JARITZ, Landherr, Bauer, Ackerknecht. Der Bauer im Mittelalter, Wien 1985.
Karl BRUNNER, Welche Marken? In: Helmut FEIGL (Red.), Festgabe des Vereins für Landeskunde von NÖ zum Ostarrichi-Millenium, JbLkNö 62/1 (1996), S. 159-169.
Karl BRUNNER, Herzogtümer und Marken, Vom Ungarnsturm bis ins 12. Jahrhundert, Wien 2003.
Karl BRUNNER, Vielfalt und Wende - Kultur und Gesellschaft im Hochmittelalter, In: Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich - Der Ostalpenraum im Hochmittelalter, Wien 2003, S. 21-116.
Karl BRUNNER, Die „dunkle“ Zeit zwischen den Schlachten (907-955), In: NÖLA 13 (St. Pölten 2008) S. 24-33.
Karl BRUNNER, Umgang mit Geschichte. Gesammelte Aufsätze zu Wissenschaftstheorie, Kultur- und Umwelt-geschichte, Wien u.a. 2009.
Karl BRUNNER, Leopold, der Heilige. Ein Portrait aus dem Frühling des Mittelalters, Wien/Köln u.a. 2009.
Karl BRUNNER, Kleine Kulturgeschichte des Mittelalters, München 2012.
Karl BRUNNER/Thomas KÜHTREIBER, Adelskultur in der Provinz - das niederösterreichische Tullnerfeld als mittelalterliche Kulturlandschaft (12.-14. Jh.), Krems 2016.
Otto BRUNNER, Das Wiener Bürgertum in Jans Enikels Fürstenbuch, In: MIÖG 58 (1950), S. 550-574.
Otto BRUNNER, Die Finanzen der Stadt Wien von den Anfängen bis ins 16. Jahrhundert, Studien aus dem Archiv der Stadt Wien Band 1, Wien 1929.
Otto BRUNNER, Land und Herrschaft. Grundfragen der territorialen Verfassungsgeschichte Österreichs im Mittelalter, Wien/Wiesbaden 1965.
Ernst BRUCKMÜLLER (Hrsg.) u.a., Ostarrîchi - Österreich 996-1996. Menschen, Mythen, Meilensteine, Österreichische Landesausstellung, Horn 1996.
Ernst BRUCKMÜLLER (Hrsg.)/Verena WINIWARTER (Hrsg.), Umweltgeschichte. Zum historischen Verhältnis von Gesellschaft und Geschichte, Wien 2000.
Ernst BRUCKMÜLLER/ Franz HUMER (Hrsg.), Erobern - Entdecken - Erleben im Römerland Carnuntum, Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung, Schallaburg 2011.

Thomas Martin BUCK (Hrsg.), Chronik des Konstanzer Konzils 1414-1418 von Ulrich Richental (Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen 41), Stadtarchiv Konstanz, Konstanz 2014.
Arnold BÜHLER, Der Kreuzzug Friedrich Barbarossas 1187-1190. Bericht eines Augenzeugen, Stuttgart 2002.
Marie Luise BULST, Noch einmal das Itinerarium Peregrinorum, In: DA 21 (1965), S. 593-606.
Joachim BUMKE, Wolfram von Eschenbach, Stuttgart 2004.
Jens Andersen BUNDGARD, Caesar's bridges over the Rhine. In: Acta Architecture 36 (1965) S.87-103.
Alison BURFORD, Heavy transport in Classical Antiquity. In: EHR 13 (1960), S.1-18.
Peter BURGGRAAFF/Klaus-Dieter KLEEFELD (Hrsg.), Perspektiven der Historischen Geografie, Bonn 1997.
Stefan BURMEISTER (Hrsg.)/Mamoun FANSA, Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation, Mainz 2004.
Ulrich BURST/Wolf-Henning PETERSHAGEN, Die Ulmer Schachtel. Ein schwimmendes Kuriosum, Ulm 2001.
Hartwig BÜSEMEYER, Das Königreich der Spielleute. Organisation und Lebenssituation elsässischer Spielleute zwischen Spätmittelalter und Französischer Revolution, Reichelsheim im Odenwald 2003.
Heinrich BÜTTNER, Die Alpenpasspolitik Friedrich Barbarossas, In: Grundfragen der alemannischen Geschichte (Vorträge und Forschungen I), Lindau/Konstanz 1955, S. 243-276.

C

Lionel CASSON, Travel in the Ancient World. New York 1994.
Brigitte CECH/Thomas KÜHTREIBER, Goldbergbaurevier, In: Römisches Österreich 36 (2013).
Raymond CHEVALLIER, Les voies Romaines, Paris 1972, DERS., Roman Roads, London 1976.
Raymond CHEVALLIER, Voyages et deplacements dans l' empire romain, Armand Colin (Paris 1988)
Joseph CHMEL (Hrsg.), Geschichtsforscher 1, Wien 1838, S. 21-27.
John CLARK (Hrsg.), The Medieval Horse and it's Equipment (1150-1450), London 2011.
Anton CHROUST (Hrsg.), Tageno, Ansbert und die Historia peregrinorum. Drei kritische Untersuchungen zur Geschichte des Kreuzzuges Friedrichs I., Graz 1892.
Peter CSENDES, Die Heerfahrten der Deutschen Könige durch Österreich, In: Verkehrswege durch Österreich einst und jetzt, Wien 1969.
Peter CSENDES, Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter, Wien 1969.
Peter CSENDES, Die Aufenthaltsorte der Babenberger in Niederösterreich und Steiermark, In: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien, Band 34 (1978), S. 24-32.
Peter CSENDES, Die Stadtrechtsprivilegien Kaiser Friedrichs II. für Wien, In: Aufsätze, Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters 43 (1987), S. 110-134.
Peter CSENDES, Die Rechtsquellen der Stadt Wien, Fontes iuris 3. Abteilung, Band 9 (=FRA III/9) Wien u.a. 1986.
Peter CSENDES, Heinrich VI. (Gestalten des Mittelalters un der Renaissance), Darmstadt 1993.
Peter CSENDES, Privilegien der Stadt Tulln, In: JbLkNö NF 59 (Wien 1993).
Peter CSENDES, Jans Enekel, In: Lexikon des Mittelalters 3, München 2003.
Peter CSENDES, Zur Infrastruktur in der Babenbergermark um die Jahrtausendwende. In: Roman ZEHET-MAYER (Bearb.), Die Babenbergermark um die Jahrtausendwende = NÖLA 16 (St. Pölten 2014), S. 107-115.
Otto CUNTZ, Itineraria Romana I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense, Berlin 1990.
Felix CZEIKE (Hrsg.), Historisches Lexikon Wien in sechs Bänden, Wien 1992-2004.

D

Falko DAIM, Die Awaren in Niederösterreich (Wissenschaftliche Schriftenreihe Nö. 28, St. Pölten/Wien 1977.
Falko DAIM, Hunnen und Awaren. Reitervölker aus dem Osten, Eisenstadt 1996.

Falko DAIM/ Gerhard REICHHALTER/ Karin und Thomas KÜHTREIBER (Hrsg.), Burgen Waldviertel - Wachau, St. Pölten 2001.
Martin DALLMEIER (Hrsg.), 500 Jahre Post. Ausstellung anlässlich der 500jährigen Wiederkehr der Anfänge der Post in Mitteleuropa 1490 -1990, Regensburg 1990.
Heinrich DANNENBAUER, Paraveredus - Pferd, In: DERS., Grundlagen der mittelalterlichen Welt, Stuttgart 1958.
Johann DANZER, Die Entwege. Rätselhafte Altstraßen zwischen Pitten und Schwarza, In: ÖAI Beiheft 47 (1965/66).
Sigrid Maria DATZBERGER, Die Flurnamen der Marktgemeinde Ybbsitz in Nö., Dissertation Uni Wien 1982.
Dorothea DEMAL, Zur Geschichte der Kremser Spitäler, Diplomarbeit Universität Wien 1985.
Günther DEMBSKI, Eigenprägung und Fremdgeld, In: Roseldorf, – Die Fundmünzen aus Roseldorf“ In: Veronika HOLZER (Hrsg.), Roseldorf - Interdisziplinäre Forschungen zur größten keltischen Zentralsiedlung Österreichs (Schriftenreihe der Forschung im Verbund, Band 102), Wien 2009, S. 87-102.
Dietrich DENECKE, Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft, Göttingen 1969.
Dietrich DENECKE, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, In: Herbert JANKUHN/Reinhard WENSKUS (Hrsg.), Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, (Vor-träge und Forschungen 22) Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte, Sigmaringen 1979, S. 433-483.
Dietrich DENECKE, Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege - eine raumstrukturelle Perspektive, In: Rainer Christoph SCHWINGES, (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte 66, Ostfildern 2007, S. 49-70.
Dietrich DENECKE, Straßen, Reiserouten und Routenbücher (Itinerare) im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Interdisziplinäres Symposiums Gießen 1991, Amsterdam/Atlanta 1992, S. 227-253.
Dietrich DENECKE, Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: Bernd HERRMANN (Hrsg), Mensch und Umwelt im Mittelalter, Stuttgart 1986, S. 207-233.
Dietrich DENECKE, Mittelalterliche Verkehrswege, In: Herbert JANKUHN/Reinhard WENSKUS (Hrsg.), Geschichtswissenschaft und Archäologie (Vorträge und Forschungen 22), Sigmaringen 1979.
Frédéric DENHEZ, Der Weg des weißen Goldes. Eine Kulturgeschichte des Salzes, Kehl 2006.
Hans DERINGER, Die römischen Meilensteine der Provinz Noricum Band 2, Klagenfurt 1953.
Heinrich DETERING (Hrsg.), Reclams Buch der deutschen Gedichte. Vom Mittelalter bis ins 21. Jhd., Stuttgart 2017.
Roman DEUTINGER, Königsherrschaft im Ostfränkischen Reich, Ostfildern 2006.
Heide DIENST, Besiedlungsgeschichte des Waldviertels, In: Helmuth FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen und Siedlungsformen als Quellen zur Besiedelungsgeschichte Niederösterreichis, St. Pölten 1986.
Heide DIENST, Regionalgeschichte und Gesellschaft im Hochmittelalter am Beispiel Österreichs, Habilitationsschrift, Wien 1984.
Heide DIENST, Ostarrichi - oriens - Austria. Probleme österreichischer Identität im Hochmittelalter. In: Jan Paul NIEDERKORN u.a. (Hrsg.), Was heißt Österreich? (Archiv für österreichische Geschichte 136), Wien 1995, S.35-50.
Heide DIENST, Werden und Entwicklung der babenbergischen Mark. In: Österreich im Hochmittelalter (907-1246), Wien 1991, S. 63-102.
Heide DIENST, Leopold VI., In: Neue Deutsche Biographie 14, Berlin 1985.

Maximilian DIESENBERGER, Bayern, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907. Die Schlacht bei Pressburg und das frühmittelalterliche Nö., Katalog zur Ausstellung des Nö. Landesarchiv, St. Pölten 2007.
Maximilian DIESENBERGER, Topografie und Gemeinschaft, In: DERS. (Hrsg.) Eugippius und Severin. Der Autor, der Text und der Heilige (Forschungen zur Geschichte des Mittelalters 2), Wien 2004.
Peter DINZELBACHER (Hrsg.), Europäische Mentalitätsgeschichte, Stuttgart 2008.
Michael DONEUS u.a., Flugzeuggetragenes Laserscanning im Leithagebirge, In: Michael DONEUS/ Monika GRIEBL (Hrsg.), Die Leitha, AÖ Spezial 3, Wien 2015, S. 51-62.
Herbert DONNER, Pilgerfahrten ins Heilige Land. Die ältesten Berichte christlicher Palästinapilger, 4. - 7. Jahrhundert, Stuttgart 2002.
Heinz DOPSCH, Die Länder und das Reich. Der Ostalpenraum im Hochmittelalter, Wien 2003.
Cornel DOSWALD/ Andres BETSCHART, Historische Verkehrswege im Kanton Basel-Stadt, Bern 2004.
Cornel DOSWALD, Erhaltung historischer Verkehrswege. Technische Vollzugshilfe, Bern 2008.
Erika DREYER-EIMBCKE, Alte Straßen im Herzen Europas. Könige - Kaufleute - Fahrendes Volk, Frankfurt 1989.
DUDEN Band 7, Das Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache. Die Geschichte der deutschen Wörter bis zur Gegenwart, Mannheim 2001.

E

Werner ECK, Die staatliche Organisation Italiens in der hohen Kaiserzeit, München 1979.
Fritz EHEIM/Heinrich WEIGL, Die Ortsnamen in Niederösterreich, St. Pölten 1973.
Caspar EHLERS (Hrsg.), Orte der Herrschaft. Mittelalterliche Königspfalzen, Göttingen 2002.
Joachim EHLERS, Otto von Freising. Ein Intellektueller im Mittelalter, München 2013.
Carl Peter EHRENSPERGER, Römische Straßen - Charakterisierung anhand der Linienführung In: Helvetica Archäologica 78 (Zürich 1989) S. 42-77.
Ernst von EICHLER/Heiner LÜCK (Hrsg.), Sachsenspiegel und Magdeburger Recht. Berlin 2008.
Hans EINSLE, Die Ungarnschlacht im Jahre 955 auf dem Lechfeld, Ursachen und Wirkungen, Augsburg 1979.
Gerhard EIS, Vom Werden altdeutscher Dichtung. Literarische Proportionen, Berlin 1962.
Rainer S. ELKAR, Auf der Walz, In: Hermann BAUSINGER/Klaus BAYRER/Gottfried KORFF (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1999.
Detlev ELLMERS, Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, In: Rainer Christoph SCHWINGES (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte LXVI, Ostfildern 2007.
Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Dissertation Neumünster 1972.
Hans ENGBERDING/Bodo THÖNS, Transsib-Handbuch. Unterwegs mit der Transsibirischen Eisenbahn, Berlin 2008.
Roland ENKE/Bettina PROBST (Hrsg.), Via Regia - 800 Jahre Bewegung und Begegnung, Dresden 2011.
Michael ERDRICH/Dieter QUAST (Hrsg.), Die Bernsteinstraße, In: Archäologie in Deutschland, Sonderheft 4 (2014).
Irene ERFEN/Karl- Heinz SPIESS (Hrsg.), Fremdheit und Reisen im Mittelalter, Stuttgart 1997.
Peter ERNST, Die althochdeutschen Siedlungsnamentypen in NÖ und Wien, Wien 1989.
Peter ERNST, Die echten -ing-Namen in Nö., In: Helmuth FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen und Siedlungsformen als Quellen zur Besiedelungsgeschichte Niederösterreichis, St. Pölten 1986.
Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH, Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, Amsterdam/Atlanta 1992.

Xenia von ERTZDORFF (Hrsg.)/Gerhard GIESEMANN, Erkundung und Beschreibung der Welt. Zur Poetik der Reise- und Länderberichte, Amsterdam/New York 2000.
Arnold ESCH, Auf der Straße nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter, In: Rainer C. SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007.
Arnold ESCH, Wahre Geschichten aus dem Mittelalter. Kleine Schicksale selbst erzählt in Schreiben an den Papst, München 2010.
Arnold ESCH, Römische Straßen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Straßen um Rom, Mainz 1997.

F

Edmond FARAL, Les Jongleurs en France au moyen age, Paris 1910.
Werner FAULSTICH, Medien und Öffentlichkeit im Mittelalter 800-1400, Göttingen 1996.
Klaus FEHN/Anngret SIMMS (Hrsg.): Wege der historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung, Ausgewählte Beiträge zum 70. Geburtstag von Dietrich Denecke, Stuttgart 2005.
Helmuth FEIGL, Die Auswertung der Flurnamen für die Geschichtsforschung in Nö, In: Rudolf SCHÜTZEICHEL, Gießener Flurnamen-Kolloquium, Heidelberg 1985, S.365-374.
Helmuth FEIGL, Aufgaben und Probleme des landeskundlichen Wüstungsforschung in Nö., In: DERS./ Andreas KUSTERNIG, Mittelalterliche Wüstungen in Nö., Wien 1983, S.22-54.
Helmuth FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen und Siedlungsformen als Quellen zur Besiedelungsgeschichte Niederösterreichs. St. Pölten 1986.
Helmuth FEIGL (Hrsg.), Die bayerischen Hochstifte und Klöster in der Geschichte Nö., Wien 1989.
Franz Maria FELDHAUS, Die Technik der Antike und des Mittelalters, Paderborn 2012.
Joachim FELDMANN, Alles was Recht ist. Recht, Rechtsentwicklung, Rechtsordnung, Bayerische Landeszentrale für Politische Bildungsarbeit, München 1991.
Sabine FELGENHAUER-SCHMIEDT, Archäologische Beiträge zur mittelalterlichen Siedlungsgeschichte im nordwestlichen Waldviertel, In: JbLkNö 62/2 (Wien 1996), S. 201-215.
Sabine FELGENHAUER-SCHMIEDT, Hausberge im niederösterreichischen Weinviertel, In: Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich 23 (2007), S.163-180.
Thomas FENZ, Das „Kaisertum Rudolf von Habsburgs, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg, Köln 1993.
Heinrich FICHTENAU, Von der Mark zum Herzogtum. Grundlagen und Sinn des Privilegium minus für Österreich, München 1958.
Julius FICKER, Beiträge zur Urkundenlehre Band I, Innsbruck 1877.
Ivana Della PORTELLA (Hrsg.), Via Appia. Entlang der bedeutendsten Straße der Antike, Stuttgart 2003.
Dieter FLACH, Das Zwölftafelgesetz. Texte, Übersetzungen und Erläuterungen, München 1959.
Robert FOSSIER, Das Leben im Mittelalter, Berlin/München 2008.
Kurt FRANZ, Studien zur Soziologie des Spruchdichters in Deutschland im späten 13. Jh, Göppingen 1974.
Fritz FREISING Die Bernsteinstraße aus der Sicht der Straßentrassierung, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Bonn u.a. 1976.
Johannes FREUTSMIEDL, Römische Straßen der Tabula Peutingeriana in Noricum und Raetien, Büchenbach 2005.
Udo FRIEDRICH, Der Ritter und sein Pferd, In: Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur. Mittelalterliche Literatur 1150-1455, Stuttgart/Weimar 2001.
Herwig FRIESINGER (Hrsg.), Studien zur Archäologie der Slawen in Nö., Wien 1971.

Herwig FRIESINGER/Friedrich KRINZINGER (Hrsg.), Der Limes in Österreich, Wien 2002.
Andres FURGER, Der keltische Streitwagen im Experiment, In: ZAK 50/3, Zürich 1993, S. 213-222.
Pierre FÜTTERER, Wege und Herrschaft. Untersuchungen zu Raumerschließung und Raumerfassung in Ostsachsen und Thüringen im 10. und 11. Jh. in zwei Bänden, Regensburg 2016.

G

Paul GANS, Mobilität und Migration in Deutschland. Arbeitskreis Bevölkerungsgeographie. Erfurt u.a. 1995.
Veronika GASSNER/Sonja JILEK/Sabine LADSTÄTTER, Am Rande des Reiches. Die Römer in Österreich (Österreichische Geschichte 15v. Chr - 378 n. Chr.), Wien 2002.
Adolf GAUERT, Das Itinerar Karls des Großen, In: Wolfgang BRAUNFELS (Hrsg.), Karl der Große. Lebenswerk und Nachleben, Düsseldorf 1965.
Heinz GERSTINGER, Frau Venus reitet... Die phantastische Geschichte des Ulrich von Liechtenstein, St. Peter ob Judenburg 1995.
Kurt GENSER, Der österreichische Donaulimes zur Römerzeit (Der römische Limes in Österreich 33), Wien 1986.
Rudolf GERLICH, Wiener Brücken, Wien 1982.
Marion GIEBEL, Reisen in der Antike, Darmstadt 1999.
Hermann GLASER/Thomas WERNER, Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation, Heidelberg 1994.
Hubert GLASER (Hrsg.), Hochstift Freising, Beiträge zur Besitzgeschichte, München 1990.
Paul GLEIRSCHER, Ertauchte Geschichte. Anfänge von Fischerei und Schifffahrt im Alpenraum, Klagenfurt 2006.
Hansgerd GÖCKENJAN, Hilfsvölker und Grenzwächter im mittelalterlichen Ungarn, Stuttgart 1997.
Werner GOEZ, Wolfger, Bischof von Passau, Patriarch von Aquileja, In: DERS., Gestalten des Hochmittelalters. Personengeschichtliche Essays im allgemeinhistorischen Kontext, Darmstadt 1983.
Walter GOFFART, Does the Vita S. Severini have an underside? In: Maximilian DIESENBERGER (Hrsg.) Eugippius und Severin. Der Autor, der Text und der Heilige, Wien 2004, S. 34ff.
Knut GÖRICH, Friedrich Barbarossa. Eine Biographie, München 2011.
René GOSCINNY/Albert UDERZO, Asterix. Die goldene Sichel, Gesamtausgabe Band I, Berlin 2011.
René GOSCINNY/Albert UDERZO, Asterix als Gladiator, Gesamtausgabe Band II, Berlin 2011.
Frauke GRÄNITZ, Landverkehrswege als Faktoren der Kulturlandschaft und des Straßenwesens im Kurfürstentum Sachsen von 1648 bis 1800. Dissertation TU Chemnitz 2007.
Frantisek GRAUS, Fahrende, In: Lexikon des Mittelalters 4, München 2003, Sp. 231.
Frantisek GRAUS, Organisationsformen der Randständigen. Das sogenannte Königreich der Bettler, In: Rechtshistorisches Journal 8 (1989), S. 236-25.
Klaus GREWE, Antike Welt der Technik VIII: Straßen, Brücken und Meilensteine. Spuren römischer Infrastruktur in England. Antike Welt 26 (1995) S. 343-354.
Leopold GRILL, Das Itinerar Ottos von Freising, In: Herwig EBNER (Hrsg.), Festschrift Friedrich Hausmann, Graz 1977, S. 153-177.
Jacob GRIMM, Deutsche Rechtsalterthümer in zwei Bänden, Darmstadt 1955.
Jacob GRIMM, Deutsche Mythologie, Wiesbaden 2003.
Jacob GRIMM, Weisthümer in sieben Bänden, Göttingen 1840-1872.
Arnulf GRÜBLER, Rise and Fall of Infrastructure, Heidelberg 1990.
Karl GUTKAS, Geschichte Niederösterreichs, München 1984.

Karl GUTKAS, König Ottokars Städtepolitik in Österreich und in der Steiermark. In: Böhmisch-österreichische Beziehungen im 13. Jh. Österreich im Großreichprojekt Ottokars II. Premysl, König von Böhmen, Prag 1998.
Heinrich GÜTTENBERGER, Zollstätten und Handelswege nach der Zollordnung von Raffelstetten, Wien 1928.
Benyik GYÖRGY, Einflüsse der Bibel, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung im Donaugebiet. Berlin/Boston 2015, S. 5-13.

H

Johanna HABERL, Wien ist älter. Der heilige Severin und die Frühgeschichte Wiens, Wien/München 1981.
Johanna HABERL, Favianis, Vindobona und Wien, Leiden 1976.
Achim Thomas HACK, Das Empfangszeremoniell bei mittelalterlichen Papst-Kaiser-Treffen, Köln 1999.
Othmar HAGENEDER, Bischof Wolfger von Passau – ein Lügner? Eine Fallstudie zur mittelalterlichen Diplomatie, In: Archiv und Forschung. Das Haus-, Hof- und Staatsarchiv in seiner Bedeutung für die Geschichte Österreichs und Europas, Wr. Beiträge zur Geschichte der Neuzeit 20, Wien/München 1993, S. 19-34.
Dieter HÄGERMANN, Karl der Große und die Schiffahrt, In: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schiffahrt des Mittelalters, Hamburg 2002.
Dieter HÄGERMANN, Pferd, In: Lexikon des Mittelalters 6, München 2003, Sp. 2029.
Dieter HÄGERMANN, Regalien, -politik, -recht, In: Lexikon des Mittelalters 7, München 2003, Sp. 557f.
Sylvia HAHN, Historische Migrationsforschung (Historische Einführung), Frankfurt/Main 2012.
Manfred HAINZMANN, Geschichte der Austria Romana, In: Ingomar WEILER (Hrsg.), Grundzüge der politischen Geschichte des Altertums, Wien/Köln 1998.
Helmut HALFMANN, Itinera principum. Geschichte und Typologie der Kaiserreisen im Röm. Reich, Stuttgart 1986.
Christian HÄNGER, Die Welt im Kopf. Raumbilder und Strategien im Römischen Reich, Göttingen 2001.
Reinhold HANGLER, Seifried Helbling. Ein mittelhochdeutscher Dichter aus der Umgebung des Stiftes Zwettl (Göppinger Arbeiten zur Germanistik), Göppingen 1995.
Ingrid HARTL, Das Feindbild der Kreuzzugslyrik, Bern 2008.
Reinhard HÄRTEL, Itinerar und Regierungsweise Heinrichs VI., In: Atti della Accademia Peloritana 69 (1995), S. 41-64.
Reinhard HÄRTEL (Hrsg.) Neues zum Itinerar Ottos von Freising, In: DERS. (Hrsg.), Geschichte und ihre Quellen. Festschrift für Friedrich Hausmann zum 70.Geburtstag, Graz 1987, S. 37-46.
Wilfried HARTMANN, Karl der Große, Stuttgart 2010.
Wolfgang HARTUNG, Die Spielleute im Mittelalter, Düsseldorf 2003.
Victor HASENÖHRL, Österreichisches Landesrecht im 13. und 14. Jahrhundert, Wien 1867.
Bettina HATHEYER, Das Buch von Akkon. Das Thema Kreuzzug in der Steirischen Reimchronik des Ottokar aus der Gaal, Göppingen 2005.
Walter HAUG, Frühe deutsche Literatur und lateinische Literatur in Deutschland 800-1150, Berlin 1991.
Isolde HAUSNER/Elisabeth SCHUSTER, Altdeutsches Namenbuch, Wien 2003-2015.
Elisabeth HAYDEN, Das Pferd im Mittelalter. Verwendung, Verbreitung, Zucht und Entwicklung der mittelalterlichen Pferdetypen am Beispiel des Pferdebestandes der deutschen Länder, Diplomarbeit Uni Wien 1987.
Hedwig HEGER, Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide. Die Reiserechnungen des Passauer Bischofs Wolfger von Erla, Wien 1970.
Georg HEILINGSETZER (Hrsg.), Festschrift für Walter Aspernig zum 70. Geburtstag, Linz u.a. 2012, S. 125-144.
Paul-Joachim HEINIG, Kaiser Friedrich III., Diplomatische und chronologische Studien aus der Arbeit an den Regesta imperii, Köln 1991.

Jochen HEINKE, Unterwegs auf den Straßen unserer Ahnen. Über hist. Fernstraßen in Hessen und Franken, Fulda 2003.
Werner HEINZ, Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich, Stuttgart 2003.
Joachim HEINZLE, Einführung in die mhd. Dietrichepik, Berlin/New York 1999.
Wolfgang HEITZMANN, Die Eisenstraße. Landschaft und Geschichte, Linz 1987.
Wolfgang HEITZMANN, Die Niederösterreichische Eisenstraße, Steyr 1997.
Klaus HERBERS, Unterwegs zu heiligen Stätten, In: Hermann BAUSINGER (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991.
Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich. Räumliche Bezüge königlichen Handelns im hochmittelalterlichen Reich (1125-1137), Europa in Geschichte Band 5, Bochum 2000.
Bernd HERRMANN (Hrsg), Mensch und Umwelt im Mittelalter, Stuttgart 1986.
Hajnalka HEROLD, Besiedlung Nö. im Frühmittelalter, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907. Die Schlacht bei Pressburg und das frühmittelalterliche Niederösterreich, Katalog zur Ausstellung des Niederösterreichischen Landearchiv, St. Pölten 2007.
Paul HEROLD, Die Herren von Seefeld-Feldsberg. Geschichte eines (nieder-)österreichischen Adelgeschlechtes im Mittelalter, St. Pölten 2000.
Henner von HESBERG (Hrsg.), Römische Gräberstraßen. Selbstdarstellung - Status -Standard, München 1987.
Carola HICKS, The Bayeux Tapestry. The Life Soty of a Masterpiece, London 2007.
Mogens RUD, Der Teppich von Bayeux und die Schlacht bei Hastings 1066, Gylling 2003.
Otto HILTBRUNNER, Gastfreundschaft in der Antike und im frühen Christentum, Darmstadt 2005.
Florian HIMMLER u.a., Exploratio Danubiae. Ein rekonstruiertes Flusskriegsschiff auf den Spuren Kaiser Julian Apostatas In: Region im Umbruch 1, Berlin 2009.
Hans HITZER, Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn - Lebensadern von der Urzeit bis heute, München 1971.
Ivan HLAVACEK, Aufenthalte Rudolfs I., In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg 1273-1291. Eine Königsherrschaft zwischen Tradition und Wandel, Köln/Weimar/Wien 1993.
Christa HLAWINK, Slawische Sprachspuren im Mühlviertel. Diplomarbeit Universität Wien 2009.
Günther HÖDL, Donau- und Alpen-Adria-Raum, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.) Ich - Ulrich von Liechtenstein. Literatur und Politik im Mittelalter, Klagenfurt 1999.
Jörg HOENSCH, Přemysl Otakar II. von Böhmen. Der goldene König, Graz/Wien/Köln 1989.
Dirk HOERDER u.a., Migrationsforschung, In: Klaus BADE u.a. (Hrsg.), Enzyklopädie Migration in Europa. Vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Paderborn 2008.
Martin HOFBAUER, Herrschafts- und Besitzverhältnisse der Herrschafts- und Besitzverhältnisse des Hochstifts Passau im 13. Und 14. Jahrhundert (in geografischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht), dargestellt an den Passauer Urbaren, Dissertation Universität Hamburg 2005.
Veronika HOFINGER, Die alte Salzstraße von Regensburg nach Böhmen. Verlauf, wirtschaftliche Bedeutung, Funktionszeitraum. Der Abschnitt von Rötz bis Pilsen, Diplomarbeit Universität Regensburg, Kallmünz 2002.
Ernst HOFSTÄTTER, Geschichte der österreichischen Landesaufnahmen in zwei Bänden, Wien 1989.
Karl HOHENSINNER, Die Siedlungsnamen und Hofnamen im Gerichtsbezirk Grein, Diplomarbeit Wien 1993.
Rudolf HOKE/Ilse REITER, Quellensammlung zur österreichischen und deutschen Rechtsgeschichte vornehmlich für den Studiengebrauch, Wien 1993.
Thomas HÖLLMANN, Die Seidenstraße, München 2003.
Walther HOLTZMANN, Zum Itinerar Heinrichs VI., In: DA 14 (Köln 1958), S. 495-500.

Georg HOLZER, Die Slaven im Erlaftal. Eine Namenlandschaft in Nö., St. Pölten 2001.
Veronika HOLZER (Hrsg.), ROSELDORF Interdisziplinäre Forschungen zur größten Zentralsiedlung Österreichs (Schriftenreihe der Forschung im Verbund, Band 102), Wien 2009, S. 87-102.
Veronika HOLZER, Der keltische Kultbezirk in Roseldorf / Sandberg (Nö.) In: Peter TREBSCHE (Hrsg.), Heiligtürmer der Druiden, Asparn an der Zaya 2008.
Heinz HOLZHAUER, Familien- und strafrechtsgeschichtliche Beobachtungen am Schwabenspiegel, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung im Donaugebiet. Berlin/Boston 2015, S.25-34.
Kornelia HOLZNER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel im Mittelalter und der frühen Neuzeit, Wien 2012.
Maria HORNUNG, Die Flurnamen von Währing, In: Unser Währing Band 6,3 (Wien 1971), S. 36-42.
Maria HORNUNG, Die Flurnamenforschung in Niederösterreich. Neue Perspektiven durch die Vorarbeiten am Niederösterreichischen Flurnamenbuch, In: Friedhelm DEBUS (Hrsg.), Zu Ergebnissen und Perspektiven der Namenforschung in Österreich, Heidelberg 1994, S. 35-50.
Christa HÖSCH, Die Flurnamen der Gemeinden Angern, Baumgarten, Grub, Mannersdorf, Oberweiden, Stillfried und Zwerndorf, Dissertation Universität Wien 1979.
Wolfgang HUSCHNER, Transalpine Kommunikation im Mittelalter. Diplomatische, kulturelle und politische Wechselwirkungen zwischen Italien und dem nordalpinen Reich 9.-11. Jahrhundert, Hannover 2003.
Franz HUMER (Hrsg.), Die Entstehung des municipium Aelium Karnuntum, In: DERS: (Hrsg.), Legionsadler und Druidenstab. Vom Legionslager zur Donaumetropole. Katalog zur Sonderausstellung aus Anlass des Jubiläums „2000 Jahre Carnuntum“, Horn 2006, S. 270-279.
Franz HUMER (Hrsg.), Die Welt - ein Fest - Marc Aurel und Carnuntum, In: morgen 05/2004, S.16-18.
Franz HUMER, Zeitreise in die Welt der Antike. Das Besucherzentrum Petronell, In: DERS (Hrsg.), Erobern - Entdecken - Erleben im Römerland Carnuntum. Katalog zur Nö. Landesausstellung 2011, Schallaburg 2011, S. 42 - 57.
Helmut HUNDSBICHLER, Spätmittelalterliches Reisen, In: Xenija von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, Amsterdam/Atlanta 1992, S. 255-288.
Helmut HUNDSBICHLER, Via sive vita. Straße und Weg in der christlichen Metaphorik, In: Gerhard JARITZ, Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter, Wien 2001.
Dietrich HUSCHENBETT/John MARGETTS, Reisen und Welterfahrung in der deutschen Literatur des Mittelalters, Würzburg 1991.
Marian von HUTTEN-CZAPSKI, Geschichte des Pferdes, Leipzig 1985.

I

Norbert INHAUSER, Die Flurnamen des Gebietes um Wolkersdorf und Bockfliess, Dissertation Uni Wien 1978.
Wolfgang ISER, Akte des Fingierens, In: DERS./Dietrich HENRICH (Hrsg.), Funktionen des Fiktiven, München 1983, S. 121-151.

J

Robert JACOBI, Amerika der Länge nach. Meine Reise auf der Panamericana, München 2008.
Helmut JÄGER, Entwicklung europäischer Kulturlandschaften, Darmstadt 1987.
Ulf JÄGER, Reiter, Reiterkrieger und Reiternomaden zwischen Rheinland und Korea. Zur spätantiken Reitkultur zwischen Ost und West, 4. - 8. Jh. n. Chr. Ein Beitrag zur Synthese von Geschichte und Archäologie (Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Europas 45), Langenweißbach 2006.
Max JÄHNS, Roß und Reiter in Leben und Sprache, Glauben und Geschichte der Deutschen, Leipzig 1872.

Herbert JANKUHN, Der Verkehr, In: DERS. u.a. (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel- und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa V, Göttingen 1990.
Walter JANSSEN, Reiten und Fahren, In: Herbert JANKUHN u.a. (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel- und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa V, Göttingen 1990.
Herbert JANKUHN/Reinhard WENSKUS (Hrsg.), Geschichtswissenschaft und Archäologie, Sigmaringen 1979.
Gerhard JARITZ/ Albert MÜLLER (Hrsg.): Migration in der Feudalgesellschaft, Frankfurt/Mai u.a. 1988.
Gerhard JARITZ, Das Bild des Reisenden, In: Beiträge zur histor. Sozialkunde 19, Wien 1989.
Gerhard JARITZ, Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter, Wien 2001.
Gerhard JARITZ, Monastische Kommunitäten und räumliche Mobilität in Mittelalter und Frühneuzeit, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, Frankfurt/Main u.a. 1988, S. 157-178.
Gerhard JARITZ, Spätmittelalterliche Mobilität, In: Die Kuenringer. Das Werden des Landes Nö. Niederösterreichische Landesausstellung, Stift Zwettl 1981, Wien 1981.
Jörg JARNUT/Peter JOHANEK (Hrsg.), Die Frühgeschichte der europäischen Stadt im 11. Jh., Wien u.a. 1998.
Friedrich JEDLICKA, Ein Stück Bernsteinstraße im nordöstlichen Weinviertel. Ur- und frühgeschichtliche Streufunde als Beitrag zur Siedlungsgeschichte Niederösterreichs, Wien 2004.
Julius JOPPICH/Franz KAINZ, Altstraßenforschung im Dunkelsteinerwald, In: Unsere Heimat 40 (1969), S. 88-105.
Mathias JUNGWIRTH/Severin HOHENSINNER u.a., Österreichs Donau. Landschaft - Fisch - Geschichte, Wien 2014.
Marcus JUNKELMANN, Die Reiter Roms in drei Bänden (Kulturgeschichte der Antiken Welt), Mainz 1998.
Thomas JUST/Herwig WEIGL, Spitäler im Mittelalter, In: Herwig WEIGL (Hrsg.), Europäisches Spitalwesen. Institutionelle Fürsorge in Mittelalter und Früher Neuzeit (MIÖG Ergänzungsbände 51), Wien u.a. 2008.
Guido JÜTTNER, Bernstein, In: Lexikon des Mittelalters 1, München 2003, Sp. 2008f.

K

Reinhold KAISER, Trunkenheit und Gewalt im Mittelalter, Köln/Wien/Weimar 2003.
Manfred KANDLER/Hermann VETTERS (Hrsg.), Der römische Limes in Österreich. Ein Führer. Unter Mitarbeit zahlreicher Fachkollegen - Limeskongresses in Carnuntum, Wien 1986.
Helmut KARIGL, Studien zum Itinerar Heinrich VI. anhand der historiographischen Quellen, Hausarbeit am Institut für österreichische Geschichtsforschung, Wien 1980.
Hannes KÄSTNER, Reiseversionen, In: Xenja von ERTZDORFF / Dieter NEUKIRCH, Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Amsterdam/Atlanta 1992.
Willibald KATZINGER, Details zum Bau der Donaubrücke in Mauthausen 1502, In: Jb Oö Mv 159, Linz 2014.
Willibald KATZINGER, Markt und Maut Mauthausen, In: Georg HEILINGSETZER (Hrsg.), Festschrift für Walter Aspernig zum 70. Geburtstag (Jahrbuch des Musealvereines Wels, Bd. 36), Linz u.a. 2012, S. 125-144.
Martha KEIL/Klaus LOHRMANN (Hrsg.): Studien zur Geschichte der Juden in Österreich, Wien 2006.
Anton KERN u.a. (Hrsg.), Situlen. Bilderwelten zwischen Etruskern und Kelten auf antikem Weingeschirr, Wien 2009.
Anton KERSCHBAUMER, Geschichte der Stadt Tulln, Tulln 2012.
Eugen KILIAN, Itinerar Kaiser Heinrichs IV., Karlsruhe 1886.
Wilhelm KISCH, Die alten Straßen und Plätze von Wien, Cosenza/Brenner 1967.
Julia KLAMMER, Mittelalterliches Reit- und Pferdezubehör, Proseminararbeit Wien 2008.
Julia KLAMMER, Altwegestrukturen im Hinterland von Mautern/Favianis, Diplomarbeit Universitäts Wien 2012.
Ernst KLEBEL, Rechts- und Verfassungsgeschichte, In: JbLkNö 28, Wien 1939-43.
Margot KLEE, Lebensadern des Imperiums. Straßen im Römischen Reich, Stuttgart 2010.

Helga KLEIN, Die Flurnamen des Bisamberggebietes, Dissertation Universität Wien 1962.
Susanne KLEMM, Straßen für den Steirischen Erzberg. Archäologisch-historische Altstraßenforschung in der Steiermark, 16.-18. Jahrhundert, Berlin/Wien 2011.
Fritz Peter KNAPP, Artusroman und Mythos (Schriften der Internationalen Artusgesellschaft 8), Berlin 2011.
Herbert KNITTLER, Zum ältesten Steiner Zolltarif. Eine handelsgeschichtliche Untersuchung, In: Mitteilungen des Kremser Stadtarchivs, Band 17/18 (Krems 1977/78), S. 27-75.
Herbert KNITTLER, Eine Markt- und Zollordnung Herzog Leopolds VI., In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung Band 85 (Wien 1977), S. 320-350.
Herbert KNITTLER, Enns und der Donauhandel um 1200, In: Willibald KATZINGER (Hrsg.), Lebensformen im Mittelalter. 800 Jahre Georgenberger Handfeste (Enns 1986), S. 73-81.
Benedikt KNOCHE (Hrsg.), Wege als Ziel. Kolloquium zur Wegeforschung in Münster (Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen Band 13), Münster 2002.
Robert KOCH, Fossa Carolina. Neue Erkenntnisse zum Schifffahrtskanal Karls des Großen, In: Konrad ELMSHÄUSER (Hrsg.), Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schiffahrt des Mittelalters, Bremerhaven 2002.
Anne KOLB, Reisen unter göttlichem Schutz, In: Franziska BEUTLER / Wolfgang HAMETER (Hrsg.), „Eine ganz gewöhnliche Inschrift ...“ Festschrift für Ekkehard Weber (Althistorisch-Epigraphische Studien 5), Österreichische Gesellschaft für Archäologie (Wien 2005), S. 293-298.
Anne KOLB, Römische Meilensteine, In: Regula FREI-STOLBA (Hrsg.), Siedlung und Verkehr im Römischen Reich, Bern u.a. 2004, S. 135-155.
Angelika KÖLBL, Das kulturelle Leben im Österreich der frühen Habsburgerzeit aus der Sicht des „Seifried Helbling“. Eine Analyse der Gedichte XIV, V, VI, XIII, I, II, III unter Berücksichtigung von Bronislaw Malinowskis „Wissenschaftlicher Theorie von der Kultur“, Diplomarbeit Universität Wien 1997.
Reinhold HANGLER, Seifried Helbling. Ein mhd. Dichter aus der Umgebung von Zwettl, Göppingen 1995.
Theo KÖLZER/Marlis STÄHLI (Hrsg.), Petrus de Ebulo. Liber ad honorem Augusti, Sigmaringen 1994.
Elfriede KORKISCH, Flurnamen von Pulkau und Umgebung, Hausarbeit Universität Wien 1970.
Hans-Henning KORTÜM, Der Pilgerzug von 1064/65 ins Heilige Land, In: H/ 277 (Berlin 2003), S. 561-592.
Hans-Henning KORTÜM, Menschen und Mentalitäten. Einführung in Vorstellungswelten des Mittelalters, Berlin 2015.
Karl KOTHBAUER, Döbling und seine Ried- und Flurnamen, Dissertation Universität Wien 2001.
Elena KOYTCHEVA, Logistics of the early Chrusades, In: Gertrude BLASCHITZ u.a. (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit, Wien 2012.
Johann KRÄFTNER, Die bäuerlichen Siedlungs- und Hauslandschaften in Niederösterreich nördlich der Donau, In: Evelyn BENESCH (Hrsg.) Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs - Nö. Nördlich der Donau, Wien 1990.
Adelheid KRAH, Bayern und das Reich in der Zeit Arnulfs von Kärnten, In: Maximiliane KRIECHBAUM (Hrsg.), Festschrift für Sten Gagnér zum 3.März 1996, Ebelsbach 1996, S. 1-31.
Adelheid KRAH, Migration nach Südosten. Die Viehbach-Eppensteiner in Bayern und Kärnten, In: Ferdinand KRAMER/Wilhelm STÖRMER (Hrsg.), Hochmittelalterliche Adelsfamilien in Altbayern, Franken und Schwaben, München 2005, S. 41-64.
Adelheid KRAH, Südost-Politik Kaiser Konrads II, In: HJ 110 (Münster 1990), S. 309-369.
Adelheid KRAH, Fodrum, In: Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte Band I, Sp. 1608f.
Ferdinand KRAMER/Wilhelm STÖRMER (Hrsg.), Hochmittelalterliche Adelsfamilien in Altbayern, Franken und Schwaben, München 2005.

Eberhard KRANZMAYER, Die Steirische Reimchronik Ottokars und ihre Sprache, Wien 1950.
Eberhard KRANZMAYER, Die Bergnamen Österreichs, Wien 1968.
Heike KRAUSE, Von der Straßenkreuzung zum Platz - Die Geschichte des Michaelerplatzes vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert, In: Fundort Wien 10/2007 (Wien 2007), S. 4ff.
Gerald KRENN, Historische Figuren, In: Franz Viktor SPECHTLER/Barbara MAIER (Hrsg.) Ich - Ulrich von Liechtenstein. Literatur und Politik im Mittelalter, Klagenfurt 1999.
Martin KRENN u.a., Stadtkernarchäologie, In: AÖ 18/2, Wien 2007.
Martin KRENN/Ute SCHOLZ, Stadtarchäologie in Tulln. Die Großgrabungen 2005-2009, Wien 2010, S. 51-66.
Gabrielle KREMER, Geheimnis und Erlösung. Mysterienkulte in Rom und seinen Provinzen, In: Ernst BRUCKMÜLLER/ Franz HUMER (Hrsg.), Erobern - Entdecken - Erleben im Römerland Carnuntum, Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung, Schallaburg 2011, S. 116-123.
Lars KRÖGER, Früh- und hochmittelalterliche Binnenschiffe in Mitteleuropa, In. Prehled Vyzkumu 55/2, Brno 2014.
Lars KRÖGER, Einbäume des Maingebietes. Fähren als verbindendes Element eines mittelalterlichen und frühzeitlichen Wegesystems, In: Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung (Hrsg.), Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 34, Westfalen 2011.
Lars KRÖGER, Zwischen Main und Alpenrand. Ein Überblick zu den archäologischen Hinterlassenschaften von Wasserfahrzeugen in Süddeutschland, In: Miloslav Chytráček, u.a. (Hrsg.), Archäologische Arbeitsgemeinschaft Ostbayern /West- und Südböhmen/Fines Transire, Westfalen 2013, S. 111-130.
Karl KROESCHELL, Deutsche Rechtsgeschichte, Band 1, Opladen 1999.
Otto KRONSTEINER, Die slawischen Ortsnamen in Nö., In: Die Kuenringer, JbLkNö NF 46/47, Wien 1980/81.
Holger KRUSE, Herolde, In: Werner PARAVICINI (Hrsg.), Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich. Bilder und Begriffe, (Residenzenforschung Band 15/II), Ostfildern 2005, S. 311-318.
Hubertus KUDLA, Lexikon der lateinischen Zitate, München 1999.
Elisabeth KUGLER, Die Flurnamen des Gebietes um Krems an der Donau, Dissertation Universitäts Wien 1970.
Karin KÜHTREIBER, Wüstungen im Leitharaum, In: Michael DONEUS/Monika GRIEBL (Hrsg.), Die Leitha, AÖ Spezial 3, Wien 2015.
Thomas KÜHTREIBER, Ein spätmittelalterlicher Steigbügel von der Römerstraße/Weinfurt, Gem. Schwarzau am Gebirge, Nö. Ein Beitrag zur interdisziplinären Altwegeforschung, In: Karin KÜHTREIBER (Hrsg.), Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich. Beiträge zur historischen Archäologie. Festschrift für Sabine Felgenhauer-Schmiedt zum 60. Geburtstag, Beiheft 6 (Wien 2003), S. 215–246.
Thomas KÜHTREIBER, Straße und Burg, In: Gertrude BLASCHITZ /Thomas KÜHTREIBER/ Kornelia HOLZER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit (Veröffentlichungen des Institutes für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit 22), Wien 2012.
Erwin KUPFER, Krongut, Grafschaft und Herrschaftsbildung in den südöstlichen Marken und Herzogtümern, St. Pölten 2009.
Erwin KUPFER, Streiflichter der niederösterreichischen Landesgeschichte. Kommentare zu Urkunden aus dem Nö. Landesarchiv, In: Das Waldviertel 58/3, Horn/Krems 2009.
Hansjörg KÜSTER, Geschichte der Landschaft im Mittelalter. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart, München 1999.
Andreas KUSTERNIG, Die Zeit König Ottokars in Ö. 1251-1276/78, St. Pölten 1978.
Andreas KUSTERNIG, Studien zur Schlacht bei Dürnkrut und Jedenspelgen 1278. Quellenproblematik und Schlachtrekonstruktion, Dissertation Universität Wien 1981.

Uli KUTTER, Der Reisende, In: Hermann BAUSINGER/Klaus BAYRER/Gottfried KORFF (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1999.

L

Christian LACKNER, Hof und Herrschaft. Rat, Kanzlei und Herrschaft der österr. Herzöge 1365-1406, Wien 2002.
Joachim LACZNY, Friedrich III. auf Reisen, In: DERS./Jürgen SARNOVSKY (Hrsg.), Perzeption und Rezeption. Wahrnehmung und Deutung im Mittelalter und in der Moderne, Göttingen 2014.
Gerhard LADNER, Homo Viator, Medieval Ideas on Alienation, In: Speculum 42 (Cambridge 1967), S. 233-259.
John Gray LANDELS, Die Technik in der antiken Welt, München 1979.
Georg LANDAU, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Kassel 1958.
Peter LANDAU, Königswahl, In: Elemer BALOGH (Hrsg.), Schwabenspiegel-Forschung im Donaugebiet, Berlin/Boston 2015, S. 49-56.
Wolf-Dieter LANGE (Hrsg.), Diesseits- und Jenseitsreisen im Mittelalter, Bonn 1992.
Karl LANGENSTEINER, Verkehrsweg Enns. Holztrift, Flößerei und Schiffahrt, In: Wolfgang HEITZMANN, Die Eisenstraße, Linz 1987, S. 21-29.
Gerhard LANGMANN, Die Markomannenkriege 1166/167 bis 180, Wien 1981.
Ernst LAUERMANN, Gnadendorf, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907. Die Schlacht bei Pressburg und das frühmittelalterliche Niederösterreich, Katalog zur Ausstellung des Nö. Landesarchiv, St. Pölten 2007.
Ernst LAUERMANN, Ein frühungarischer Reiter aus Gnadendorf, Nö, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907. Die Schlacht bei Pressburg und das frühmittelalterliche Niederösterreich, Katalog zur Ausstellung des Nö. Landesarchiv, St. Pölten 2007.
Ray LAURENCE, Land transport in Roman Italy - costs, practice and the economy, In: Helen PARKINS/ Christopher SMITH (Hrsg.), Trade, Traders and the Ancient City, London/New York 1998, S. 129-148.
Maxwell G. LAY, Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/Main 1994.
Karl LECHNER, Die Babenberger. Markgrafen und Herzoge von Österreich 976-1246, Wien 1976.
Karl LECHNER, „Potschalln“ - „Parschalches“ - „Parschaler“, In: Aus Verfassungs- und Landesgeschichte. Festschrift zum 70. Geburtstag von Theodor MAYER, Konstanz 1954/55, S. 65-80.
Eric J. LEED, Die Erfahrung der Ferne. Reisen von Gilgamesch bis zum Tourismus unserer Tage, Frankfurt/Main 1993.
Hans D. LEICHT (Hrsg.), Wilhelm von RUBRUK, Beim Grosskhan der Mongolen, Wiesbaden 2003.
Hans D. LEICHT (Hrsg.), Ibn BATTUTA, Reisen ans Ende der Welt, Wiesbaden 2016.
Sonja LESSACHER, Die Verwaltung der Wiener Brücken, In: Martin SCHEUTZ/Herwig WEIGL (Hrsg.), Verwaltetes Wasser im Österreich des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit, St. Pölten 2016, S. 149-178.
Matthias LEXER, Mittelhochdeutsches Handwörterbuch in drei Bänden, Leipzig 1872-78.
Matthias LEXER, Mittelhochdeutsches Taschenwörterbuch, 38. Auflage, Stuttgart 1992.
Alphons LHOTSKY, Kaiser Friedrich III. Sein Leben und seine Persönlichkeit, In: Amt der Nö. Landesregierung (Hrsg.), Friedrich III. - Kaiserresidenz Wiener Neustadt, Ausstellungskatallog, Wien 1966, S. 16-47.
Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Satiren kontra Habsburg, München 1981.
Ursula LIEBERTZ-GRÜN, Das andere Mittelalter. Erzählte Geschichte und Geschichtserkenntnis um 1300. Studien zu Ottokar von Steiermark, Jans Enikel, Seifried Helbling (Forschungen zur Geschichte der älteren deutschen Literatur 5), München 1984.
Thomas LINDERMAYER, Siedlungsgeschichte an der Pulkau, Diplomarbeit Universität Wien 2008.

Thomas LINDERMAYER, Die Chadolden-Sitze Zogelsdorf und Pulkau. Zur Problematik einer Lokalisierungsfrage, In: Unsere Heimat Heft 3 (2010), S. 167-184.
Uta LINDGREN, Hostpital, In: Lexikon des Mittelalters 5, München 2003, Sp. 133f.
Maja LOEHR, Der steirische Reimchronist, In: MIÖG 51, Wien u.a. 1937.
Bernd LÖHBERG, Das Itinerarium provinciarum Antonini Augusti. Ein kaiserzeitliches Straßenverzeichnis des Römischen Reiches. Überlieferung, Strecken, Kommentare, Karten, Berlin 2006.
Klaus LOHRMANN, Judenrecht und Judenpolitik im mittelalterlichen Österreich, Wien 1998.
Klaus LOHRMANN/Ferdinand OPLL, Regesten zur Frühgeschichte Wiens, Wien 1981.
Friedrich LOTTER: Severinus von Noricum, Legende und historische Wirklichkeit: Untersuchungen zur Phase des Übergangs von spätantiken zu mittelalterlichen Denk- und Lebensformen, Stuttgart 1976.
Marc LÖWENER, Itinerare als Hilfsmittel zur chronologischen Einordnung des Quellenmaterials - dargestellt am Beispiel der Herrschaftsgründung des Deutschen Ordens in Preußen, In: Irene ERFEN/Karl-Heinz SPIESS (Hrsg.), Fremdheit und Reisen im Mittelalter, Stuttgart 1997, S. 165-176.
Christian LÜBKE, Lokator, In: Lexikon des Mittelalters 5, München 2003, Sp. 2090.
Heiner LÜCK, Die Rezeption des Sachsenspiegels und des Magdeburger Rechts in Ostmitteleuropa, In: DERS./Ernst von EICHLER (Hrsg.), Sachsenspiegel und Magdeburger Recht, Köln u.a. 2011, S. 151-159.
Karl-Heinz LUDWIG, Geschichte des Klimas. Von der Entstehung der Erde bis heute, München 2006.
Fritzi und Karl LUKAN, Via Sacra. Der alte Pilgerweg nach Mariazell - Mythos und Kult, Wien u.a. 2006.

M

Antoni MACZAK/Hans Jürgen TEUTEBERG, Reiseberichte als Quellen europäischer Kulturgeschichte. Aufgaben und Möglichkeiten der historischen Reiseforschung, Wolfenbüttel 1982.
Claudio MAGRIS, Donau. Biografie eines Flusses, München 2007.
Barbara MAIER/Franz Spechtler (Hrsg.), Ich - Ulrich von Liechtenstein. Literatur und Politik im Mittelalter, Klagenfurt 1999.
Herta MANDL-NEUMANN, Kriminalität und Mobilität, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, Frankfurt am Main/New York 1988.
Karlheinz MANLIK, Donauübergänge in Österreich. Geschichte und Technik der Fähren und Brücken über die österreichische Donau, Linz 1994.
Franz MANN, Was sagen uns die Flurnamen im Bezirk Kirchberg am Wagram?, Kirchberg/Wagram 1959.
Patrick MANNING, Wanderung, Flucht, Vertreibung. Geschichte der Migration, Essen 2006.
Dietrich MANSKE, Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz. Eine historisch-verkehrsgeographische Untersuchung. In: Die Oberpflalz, Mittler zwischen Zeiten und Räumen. Festschrift zum 33. Bayerische Nordgautag in Berching, Berching-Pollanten 2000, S. 44-63.
Dietrich MANSKE, Altstraßenforschung in Ostbayern, Auf den Spuren alter Fern- und Nahverbindungen, mittelalterlicher Wegweiser und Gefahrenhinweise. Beiträge zur Flur- und Kleindenkmalforschung in der Oberpfalz 26 (2003), S. 29-48.
Günter MARIAN, Besitzgeschichte zwischen Donau und Wagram, In: NÖLA 16, St. Pölten 2014.
Stefan MAUL, Das Gilgamesch-Epos, München 2012.
Rudolf MAURER, Ad Padun ... in palatio, In: NÖLA 13, St. Pölten 2008.
Theodor MAYER, Zwei Passauer Mautbücher aus den Jahren 1400-01 und 1401-02, Landshut 1908/09.
Theodor MAYER, Das Königtum. Seine geistigen und rechtlichen Grundlagen, Darmstadt 1963.

Hans Eberhard MAYER, Zum Itinerarium peregrinorum. Eine Entgegnung, In: DA 20 (1964).
Eberhard MAYER (Hrsg.) Die Kreuzfahrerstaaten als multikulturelle Gesellschaft. Einwanderer und Minderheiten im 12. und 13. Jahrhundert, München 1997.
Alan MCWHIRR, Transport by Land and Water, In: JOHN WACHER (Hrsg.), The Roman World, London 1987, S. 658-670.
Josef Joachim MENZEL, Der Aufbruch Europas nach Osten im Mittelalter, Mainz 1998.
Christoph Maria MERKI, Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008.
Uwe MEVES (Hrsg.), Regesten deutscher Minnesänger des 12. und 13. Jahrhunderts, Berlin 2005.
Heinz MEYER, Geschichte der Reiterkrieger, Stuttgart 1982.
Heinz MEYER/Peter RAULWING, Der Kukkuli-Text, In: Mamoun FANSA/Stefan BURMEISTER (Hrsg.), Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation, Mainz 2004.
Theodor F. MEYSELS, Auf Römerstraßen durch Österreich. Von Aguntum nach Carnuntum, Wien 1960.
Jürgen MIETHKE, Die Studenten, In: Peter MORAW (Hrsg.) Unterwegssein im Spätmittelalter In: Zeitschrift für historische Forschung Beiheft 1, Berlin 1985.
Konrad MILLER, Itineraria Romana. Römische Reisewege an Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt. Mit 317 Kartenskizzen u. Textbildern, Rom 1964.
Alberto MINETTI, Efficiency of equine express postal systems, In: Nature 426 (2003).
Oskar MITIS, Berge, Wege und Geschichte, In: JbLkNö 26 (Wien 1936).
Michael MITTERAUER, Zollfreiheit und Marktbereich. Studien zur mittelalterlichen Wirtschaftsverfassung am Beispiel einer nö. Altsiedellandschaft (Forschungen zur Landeskunde von Nö. 19), Wien 1969.
Hannes MÖHRING, Itinerarium peregrinorum, In: Lexikon des Mittelalters 5, München 2003, Sp. 775.
Peter MORAW (Hrsg.) Unterwegssein im Spätmittelalter In: Zeitschrift für hist. Forschung Beiheft 1, Berlin 1985.
Peter MORAW, Reisen im europäischen Spätmittelalter im Licht der neueren historischen Forschung, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, Amsterdam/Atlanta 1992, S. 113-140.
Martin MOSSER, Die römischen Truppen in Vindobona, In: Fundort Wien 8 (2005), S. 126-153.
Martin MOSSER, Porta principalis dextra, In: Wiener Forschungen zur Archäologie 4 (Wien 2001).
Martin MOSSER Michaele KRONBERGER, Wien - Vindobona, In: Herwig FRIESINGER/Friedrich KRINZINGER, Limes in Österreich, Wien 2002.
Martin MOSSER u.a., Peripherie, In: Fundort Wien 14 (2011), S. 202.
Leszek MROZEWICZ, Via et imperium. Straßenbau und Herrschaft in römischer Welt, In: Regula FREI- STOLBA (Hrsg.), Sidlungen und Verkehr im Römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftsicherung und Landschaft-prägung, Bern 2004, S. 345 - 360.
Ernst MÜLLER, Das Itinerar Kaiser Heinrichs III. (1030 bis 1056), Berlin 1901.
Heinrich MÜLLER / Karl VOCELKA, Reiterstein von Hornhausen, In: Harald PRICKLER (Hrsg.), Die Ritter. Katalog der Burgenländischen Landesausstellung 1990 auf Burg Güssing, Eisenstadt 1990.
Winfried MÜLLER/Swen STEINBERG (Hrsg.), Menschen unterwegs. Die via regia und ihre Akteure, Essayband zur 3. Sächsischen Landesausstellung, Dresden 2011.
Eckhard MÜLLER-MERTENS, Die Reichskultur im Spiegel der Herrschaftspraxis Ottos des Grossen, Berlin 1980.
Eckhard MÜLLER-MERTENS, Politische Vororte des frühmittelalterlichen Reiches, In: Jörg JARNUT/Peter JOHANEK (Hrsg.), Die Frühgeschichte der europäischen Stadt, Köln u.a. 1998.

Alexander C. MURRAY, Post vocantur Merohingii. Fredegar, Merovech and „Sacral Kingship“, In:, DERS. (Hrsg.), After Rome’s Fall. Narrators and Sources of Early Medieval History, Toronto 1998, S. 129-132.
Alvan V. MURRAY, Passage of Crusade Armies, In: Gertrude BLASCHITZ /Thomas KÜHTREIBER/ Kornelia HOLZER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit (Veröffentlichungen des Institutes für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit 22), Wien 2012.

N

Karin NEHLSEN-VON STRYK, Schwabenspiegel, In: Lexikon des Mittelalters 7, München 2003, Sp. 1604.
Dieter von der NAHMER, Severin von Noricum, In: Lexikon des Mittelalters 7, München 2003, Sp. 1806.
Aleksandr NAZARENKO, Die frühesten bayerisch-russischen Kontakte, In: Hermann Beyer-Thomas (Hrsg.), Bayern und Osteuropa. Aus der Geschichte der Beziehungen Bayerns, Frankens und Schabens mit Russland, der Ukraine und Weißrussland, Wiesbaden 2000), S. 25-56.
Hermann NEHLSEN, Bayerische Rechtsgeschichte vom frühen Mittelalter bis zum 20. Jh., Frankfurt/M. u.a. 2011.
Wolfgang NEUGEBAUER, Urgeschichte Niederösterreichs (Wissenschaftliche Schriftenreihe Nö), St. Pölten 1979.
Dieter NEUKIRCH, Das Bild der Welt auf Karten des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Amsterdam/Atlanta 1992, S. 191-225.
Cornelius NEUTSCH/Harald WITTHÖFT, Kaufleute zwischen Markt und Messe, In: Hermann BAUSINGER/Klaus BAYRER/Gottfried KORFF (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1999.
Ernst NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau, in drei Bänden, Linz 1952-1964.
Jan Paul NIEDERKORN, Das Itinerar Konrads III., Hausarbeit Uni Wien 1980.
Jan Paul NIEDERKORN u.a. (Hrsg.), Was heißt Österreich? Inhalt und Umfang des Österreichbegriffs vom 10. Jh. bis heute (Archiv für österreichische Geschichte 136), Wien 1995, S. 35-50.
Alois NIEDERSTÄTTER (Hrsg.), Stadt. Strom - Straße - Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz 2001.
Alois NIEDERSTÄTTER, Herrschaft Österreich. Fürst und Land im Spätmittelalter 1278-1411, Wien 2001.
Cordula NOLTE, Erlebnis und Erinnerung. Fürstliche Pilgerfahrten nach Jerusalem im 15. Jh., In: Irene ERFEN/Karl-Heinz SPIESS (Hrsg.), Fremdheit und Reisen im Mittelalter, Stuttgart 1997, S. 65-98.
Elisabeth NOWOTNY, Ländliche Siedlungen im frühen Hochmittelalter - ausgehend vom Fallbeispiel des nordwestlichen Weinviertels. In: Claudia Theune u.a. (Hrsg.), Stadt - Land - Burg. Festschrift für Sabine Felgenhauer, Internationale Archäologie. Studia honoraria 34, Westfalen 2013, S. 169–181.

O

Wolfgang HUSCHNER, Transalpine Kommunikation im Mittelalter. Diplomatische, kulturelle und politische Wechselwirkungen zwischen Italien und dem nordalpinen Reich (9.-11. Jh), Hannover 2003.
Hans ÖHLER, Das Itinerar des Königs, seine Ordnung und seine Beziehungen zur Regierungstätigkeit in der Zeit Kaiser Lothars III., Freiburg 1957.
Norbert OHLER, Gastfreundschaft und Gasthäuser nach Boccaccios Dekameron, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH, Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Amsterdam/Atlanta 1992, S. 507-530.
Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, Zürich/München 2004.
Norbert OHLER, Mittelalterliche Reisende, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte LXVI, Ostfildern 2007.
Ferdinand OPLL, Das Itinerar Kaiser Friedrich Barbarossas (1152-1190), Wien 1978.

Ferdinand OPLL, Friedrich Barbarossa, Darmstadt 1998.
Ferdinand OPLL, Der Weg des Kaisers. Überlegungen zur historischen Interpretation des Itinerars Kaiser Friedrich Barbarossas, In: Wolfgang GEORGI (Hrsg.), Reisen und Wallfahrten im Hohen Mittelalter, Göppingen 1999.
Ferdinand OPLL (Hrsg.), *...daz si ein recht puech solten haben*... Analysen zum Wiener Eisenbuch 14. - 19. Jh. (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 53), Innsbruck/Wien 2010.
Ferdinand OPLL, Das große Wiener Stadtbuch, genannt "Eisenbuch". Inhaltliche Erschließung (Veröffentlichungen des Wiener Stadt- und Landesarchivs, Wien 1999.
Ferdinand OPLL (Hrsg.), Stadt und Wein, Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas Band 14, Linz 1996.
Ferdinand OPPL, Rottenmann, In: Österreichischer Städteatlas 3 sowie Herbert HASSINGER, Zollwesen und Verkehr, In: MIÖG 73 (Wien u.a. 1965).
Ferdinand OPLL, Erstnennung von Siedlungsnamen im Wiener Raum (Wien/München 1981)
Maria OPPITZ, Die Flurnamen der Gemeinden Mödling, Hinterbrühl und Maria Enzersdorf am Gebirge, Dissertation Universität Wien 1967.
Veronica ORTENBERG, Sigeric's journey to Rome, In: Anglo-Saxon England 19, Cambridge 1990.

P

Helga Papp: Das Wegenetz im nördlichen Niederösterreich, In: Historicum Heft 56 (1998), S. 14-22.
Helga Papp, Die Verkehrslinien im Kamptal, die Kamptalstraße, der Eselsteig und die Mulstraß, In: Das Waldviertel 40/3 (1991), S. 232-240.
Werner PARAVICINI, Fahrende Ritter. Literarisches Bild und gelebte Wirklichkeit im Spätmittelalter, In: Martina NEUMEYER (Hrsg.), Mittelalterliche Menschenbilder, Regensburg 2000, S. 205-254.
Werner PARAVICINI (Hrsg.), Europäische Reiseberichte des späten Mittelalters. Eine analytische Bibliographie, Teil 1 - Deutsche Reiseberichte, Frankfurt/Main 1994.
Werner PARAVICINI, Von der Heidenfahrt zur Kavalierstour. Über Motive und Formen adeligen Reisens im späten Mittelalter, In: Horst BRUNNER/Norbert Richard WOLF (Hrsg.), Wissensliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit Band 13, Wiesbaden 1993, S. 91-130.
Agostino PARAVICINI BAGLIANI, Der Papst auf Reisen im Mittelalter, In: Detlef ALTENBURG/Jörg JARNUT/Hans-Hugo STEINHOFF (Hrsg.), Feste und Feiern im Mittelalter, Sigmaringen 1991, S. 501-514.
Helen PARKINS/ Christopher SMITH (Hrsg.), Trade, Traders and the Ancient City, London/New York 1998.
Alexandra M. PAULNSTEINER, Die Flurnamen der Stadtgemeinde Zwettl in Nö, Diplomarbeit Uni Wien 2000.
Richard PERGER, Der organisatorische und wirtschaftliche Rahmen, In: Peter CSENDES/Ferdinand OPLL (Hrsg.), Wien. Geschichte einer Stadt von den Anfängen bis zur Ersten Türkenbelagerung, Wien 2001.
Ursula PETERS (Hrsg.), Text und Kultur. Mittelalterliche Literatur 1150-1450, Stuttgart 2001.
Silvia PETRIN, Flurnamenforschung, In: Rudolf SCHÜTZEICHEL (Hrsg.), Giessener Flurnamen, Heidelberg 1985.
Hans Conrad PEYER, Das Reisekönigtum des Mittelalters, In: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 51, Wiesbaden/Stuttgart 1964.
Hans Conrad PEYER, Gastfreundschaft und kommerzielle Gastlichkeit im Mittelalter. In: Historische Zeitschrift 235 (München/Berlin 1982), S. 265-288.
Hans Conrad PEYER, Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter, Hannover 1987.
Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997.
Anton PFALZ, Schutz den Flurnamen! In: MbLkNö 14 (1915).

Richard PITTIONI, Gasthaus-Archäologie und mittelalterliche Realienkunde, In: Die Erforschung von Alltag und Sachkultur des Mittelalters. Methode - Ziel - Verwirklichung, Wien 1984, S. 64-67.
Ernst PITZ u.a., Zoll, In: Lexikon des Mittelalters Band 9, München 2003, Sp. 666ff.
Reinhard POHANKA, Das römische Wien, Wien 1997.
Henrik POHL, Einbaumfunde aus dem Salzburger Land, In: Archaeologia Austriaca Band 90, (2006).
Walter POHL, Die Awarenkriege Karls des Großen 788-803, Militärhistorische Schriftenreihe Heft 61, Wien 1988.
Walter POHL, (Hrsg.): Eugippius und Severin. Der Autor, der Text und der Heilige. ÖAW, Wien 2001, S. 73-86.
Walter POHL, Die Völkerwanderung. Eroberung und Integration, Stuttgart 2005.
Walter POHL, Rolle der Steppenvölker, In: NÖLA 13 (2008).
Miloslav POLIVKA, Wagenburg, In: Lexikon des Mittelalters Band 8, München 2003, Sp. 1907f.
Marco POLO, Die Beschreibung der Welt 1271 – 1295, Stuttgart/Wien 2003.
Astrid POLTERAUER, Typen von Maut- und Zolltarifen in NÖ von 1300 bis 1600, Hausarbeit Uni Wien 1980.
Margarete PLATT, Die Flurnamen im 10., 12. und 13. Wr. Gemeindebezirk und in Inzersdorf, Dissertation Wien 1997.
Margarete PLATT, Ethnonyme in den Flurnamen Wiens und Niederösterreichs, In: Österreichische Namensforschung 29 1/2 (2003), S. 181-190.
Margarete PLATT, Juden-Wege und -flurnamen in Wien und Nö, In: Unsere Heimat 70 (1999), S. 4-13.
Ernst PLESSL, Dorfformentypologie von Niederösterreich, Horn 1999.
Ernst PLESSL, Siedlungs- und Flurformen in Niederösterreich, Wien/St. Pölten 1978.
Harald PRICKLER (Hrsg.), Die Ritter, Katalog der Burgenländischen Landesausstellung, Eisenstadt 1990.
Alois PRIMISSER, Peter Suchenwirt's Werke aus dem XIV. Jahrhundert, Wien 1827.
Matthias PUHLE (Hrsg.), Otto der Große. Magdeburg und Europa. Landesausstellung Sachsen-Anhalt, Mainz 2001.

Q

Franz QUARTHAL, Königslandschaft, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg 1273-1291. Eine Königsherrschaft zwischen Tradition und Wandel, Köln/Weimar/Wien 1993.

R

Siegfried de RACHEWILTZ (Hg.), Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11. - 14. Jh.), Sigmaringen 1995.
Karl RAIMUND, Überlegungen zum Verkehr in der eisenzeitlichen Keltiké, Dissertation Universität Wien 2003.
Michael RATHMANN, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Reichs, Mainz 2003.
Peter RAUSCHER/Andrea SERLES, Kremser Waag- und Niederlagsbücher, In: Pro Civitate Austriae 17 (2012).
Manfred RECH: Pferd und Wagen im Frühen und Hohen Mittelalter, In: DERS. (Hrsg.), Pferdeopfer - Reiterkrieger. Fahren und Reiten durch die Jahrtausende, Bremer Archäologische Blätter 4, Bremen 2006, S. 171-216.
Folker REICHERT, Polansteig und Böhmensteig. Zur ältesten Besitzgeschichte der Zisterze Zwettl, in: JbLkNö NF 43 (1977), S. 64-80.
Folker REICHERT, Grenzen in der Kartographie des Mittelalters, In: Andreas GESTRICH/Marita KRAUSS (Hrsg.), Migration und Grenze (Stuttgarter Beiträge zur historischen Migrationsforschung 4), Stuttgart 1998.
Folker REICHERT, Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart 2001.
Folker REICHERT, Die politischen Reisen: Gesandtschaft und Diplomatie, In: Feliciano PORTELA/ Javier VILLALBA (Hrsg.), Legendäre Reisen im Mittelalter, Stuttgart 2008, S. 196-231.
Folker REICHERT, Auf der Reise in eine andere Welt. Die Seidenstraße als Handelsweg und mythischer Ort, In: Fernhandel in Antike und Mittelalter (Darmstadt 2008) S. 43-60.

Folker REICHERT (Hrsg.), Quellen zur Geschichte des Reisens im Spätmittelalter. *Fontes medii aevi posterioris ad historiam itinerandi spectantes* (=FSGA 46), Darmstadt 2009.
Helmut REICHERT, Nibelungen-Lehrwerk. Sprachlicher Kommentar, mittelhochdeutsche Grammatik, Wörterbuch. Passend zum Text der St. Galler Fassung (Handschrift B), Wien 2007.
Siegfried REICKE, Das deutsche Spital und sein Recht im Mittelalter in zwei Bänden, Stuttgart 1932.
Martina REINKE, Die Reisegeschwindigkeit des deutschen Königshofes im 11. und 12. Jahrhundert nördlich der Alpen, In: Blätter für deutsche Landesgeschichte 123 (1987) S. 225-251.
Helma REISS, Die Flurnamen im Gerichtsbezirk Litschau, Dissertation Universität Wien 1959.
Georg REISNER, Zum Wesen der „Entwege" im Bezirk Neunkirchen, In: Unsere Heimat, Heft 1 (2008), S. 57-67.
Jürgen RICHTER, Das Spitalwesen Niederösterreichs im Mittelalter, Dissertation Universität Wien 1964.
Hans-Jürgen RIECKENBERG, Königsstraße und Königsgut in liudolfingischer und frühsalischer Zeit (919-1056), In: Archiv für Urkundenforschung 17, Neudruck Darmstadt 1965, S. 32-154.
Jonathan RILEY-SMITH, Illustrierte Geschichte der Kreuzzüge, Frankfurt/Main-New York 1999.
Jonathan RILEY-SMITH, Kreuzzüge, In: Lexikon des Mittelalters 5, München 2003, Sp. 1510.
Christian ROHR, Extreme Naturereignisse im Ostalpenraum. Naturerfahrung im Spätmittelalter und am Beginn der Neuzeit, Köln u.a 2007.
Lutz RÖHRICH, Lexikon der sprichwörtlichen Redensarten in fünf Bänden, Freiburg u.a. 1995.
Christoph RÖRING, Untersuchungen zu römischen Reisewagen. Dissertation Bonn 1980/Koblenz 1983.
Klaus ROSEN, Die Völkerwanderung, München 2002.
Werner RÖSNER, Reise- und Länderbeschreibungen in autobiographischen Zeugnissen des Adels im Spätmittelalter, In: Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (Hrsg.), Zur Poetik der Reise- und Länderberichte, New York 2000.
Werner RÖSNER u.a. (Hrsg.) Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter, Sigmaringen 1984.
Joachim RÖSSL, Liber Fundatorum, In: Die Kuenringer. Das Werden des Landes Niederösterreich. Niederösterreichische Landesausstellung. Stift Zwettl, Wien 1981.

S

Sylvia SAKL-OBERTHALER, Untersuchungen zur Limesstraße in Wien - Simmering, In: Fundort Wien 2/1999, S. 110-127.
Walter SALMEN, Die fahrenden Musiker im europäischen Mittelalter, Kassel 1960.
Walter SALMEN, Der Spielmann im Mittelalter, Innsbruck 1983.
Walter SALMEN, Die Spielfrau im Mittelalter, Hildesheim 2000.
Carmen von SAMSON-HIMMELSTJERNA, Deutsche Pilger des Mittelalters im Spiegel ihrer Berichte und der mittelhochdeutschen erzählenden Dichtung (Berliner Historische Studien Band 37), Berlin 2004.
Hans Paul SCHADN, Die Hausberge und verwandten Wehranlagen in Niederösterreich, Horn 1953.
Roland SCHÄFER, Zur Geschwindigkeit des "staatlichen" Nachrichtenverkehrs im Spätmittelalter. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für die Steiermark 76 (1985), S. 101-119.
Dieter SCHALLER, Carmina Burana, In: Lexikon des Mittelalters 2, München 2003, Sp. 1513.
Egon SCHALLMAYER, Der Limes. Geschichte einer Grenze, München 2011.
Georg SCHEIBELREITER, Die barbarische Gesellschaft. Mentalitätsgeschichte der europäischen Achsenzeit 5.-8. Jh., Darmstadt 1999.
Georg SCHEIBELREITER, Die Babenberger, Köln u.a. 2010.
Martin SCHEUTZ/Herwig WEIGL (Hrsg.), Europäisches Spitalwesen. Institutionelle Fürsorge in Mittelalter und

früher Neuzeit, MIÖG 51, München/Wien 2008.
Harald SCHINNER, Die Siedlungsnamen des Niederösterreichischen Weinviertels und angrenzender Gebiete, Dissertation (Wien 1958)
Martin SCHEUTZ/Herwig WEIGL (Hrsg.), Verwaltetes Wasser im Österreich des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit, Forschungen zur Landeskunde von Niederösterreich Band 37, St. Pölten 2016.
Klaus SCHMIDT, Sie bauten die ersten Tempel. Das rätselhafte Heiligtum der Steinzeitjäger. München 2007.
Roderich SCHMIDT, Umritt, In: Lexikon des Mittelalters 8, München 2003, Sp. 1210.
Ruth SCHMIDT-WIEGAND, Die Oldenburger Bilderhandschrift des Sachsenspiegels, Berlin 1993.
Ludwig SCHMUGGE, Motivstrukturen im mittelalterlichen Pilgerwesen, In: Gerhard JARITZ/Albert MÜLLER (Hrsg.), Migration in der Feudalgesellschaft, Frankfurt a.M./New York 1988.
Uwe SCHNALL, Binnenschifffahrt, In: Lexikon des Mittelalters 2, München 2003, Sp. 197.
Hans-Christian SCHNEIDER, Altstraßenforschung, Darmstadt 1982.
Reinhard SCHNEIDER, Königswahl Königsrecht an schiffbaren Flüssen, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007.
Manfred Günter SCHOLZ, Der *biderbe patrîarke*, In: Egon BOSHOF (Hrsg.), Wolfger von Erla. Bischof von Passau (1191-1204) und Patriarch von Aquileja (1204-1218) als Kirchenfürst und Literaturmäzen, Heidelberg 1994.
Manfred Günter SCHOLZ, Walther von der Vogelweide, Weimar 2005.
Ute SCHOLZ, Konsumort Markt. Forschungen zu Objekt und Raum am Beispiel des Tullner Breiten Marktes, In: BMÖ 31 (Wien 2015).
Ilse SCHÖNDORFER, Die Babenberger und die Kreuzzugsbewegung. Zur Beteiligung des österreichischen und steirischen Adels an den Kreuzzügen des zwölften und dreizehnten Jahrhunderts, Diplomarbeit Uni Wien 1992.
Antonie SCHREIER-HORNUNG, Joculator - Homo viator, Göppingen 1981-
Hermann SCHREIBER, Auf Römerstrassen durch Europa, München 1985.
Friedrich-Christian SCHROEDER (Hrsg.), Die Peinliche Gerichtsordnung Kaiser Karls V. und des Heiligen Römischen Reiches, Stuttgart 2000.
Ernst SCHUBERT, Fahrendes Volk im Mittelalter, Bielefeld 1995.
Ernst SCHUBERT, Fremde im mittelalterlichen Deutschland, In: IMIS-Beiträge 7 (1998), S. 7-33.
Elisabeth SCHUSTER, Etymologie der Flurnamen in Guntramsdorf, In: Unsere Heimat 54 (1983) S. 120-129.
Elisabeth SCHUSTER, Die Etymologie der niederösterreichischen Ortsnamen in drei Bänden, Wien 1989-1994.
Tom SCHUTYSER, Caravanserai, Traces, Places, Dialogue in the Middle East, Milan 2012.
Desanka SCHWARA, Unterwegs. Reiseerfahrung zwischen Heimat und Fremde in der Neuzeit, Göttingen 2007.
Hermann SCHWAMMENHÖFER, Die Weinviertler Bernsteinstraße zwischen Carnuntum und Mistelbach, Wien 2004.
Mario SCHWARZ, Die Baukunst des 13. Jahrhunderts in Österreich, Köln u.a. 2013.
Amand von SCHWEIGER-LERCHENFELD, Die Donau. Völkerweg-, Schifffahrtsstraße und Reiseroute, Wien/Leipzig/Budapest 1896.
Rainer Christoph SCHWINGES (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte LXVI, Ostfildern 2007.
Johannes SEIDL, Wein, Salz, Jahr- und Wochenmarkt, In: Willibald ROSNER (Hrsg.), Österreich im Mittelalter. Bausteine zu einer revidierten Gesamtdarstellung, St. Pölten 1999.
Ingeborg SELTMANN, Heinrich VI., Herrschaftspraxis und Umgebung, Erlangen 1983.
Ingeborg SELTMANN, Zepter und Zügel. Unterwegs im Troß der mittelalterlichen Kaiser, Augsburg 1999.

Josef SEMMLER, Navigatio Brendani. In: Peter WUNDERLI (Hrsg.): Reisen in reale und mythische Ferne. Reiseliteratur in Mittelalter und Renaissance (Studia humaniora 22), Düsseldorf 1993.
Theo SOMMERLAD, Die Rheinzölle im Mittelalter, Halle 1894.
Christoph SONNLECHNER/Severin HOHENSINNER/Gertrud HAIDVOGEL, Floods, In: Water History 5, 2013.
Franz Viktor SPECHTLER, Die Urkunden-Regesten zu Ulrich von Liechtenstein, In: DERS. (Hrsg.), Ich - Ulrich von Liechtenstein. Literatur und Politik im Mittelalter, Klagenfurt 1999, S. 441-477.
Michael A. SPEIDL, Heer und Straßen - Militares viae, In: Regula FREI-STOLBA (Hrsg.), Siedlungen und Verkehr im Römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung, Bern 2004, S. 331-344.
SPENCER WELLS, Die Wege der Menschheit. Eine Reise auf den Spuren der genetischen Evolution, Frankfurt 2003.
Max SPINDLER, Handbuch der Bayerischen Geschichte, München 1981.
Karin SPRINGER, Die Flurnamen von Puchberg am Schneeberg, Grünbach am Schneeberg und Miesenbach, Diplomarbeit Universität Wien 1996.
Gottfried STANGLER, Österreich und die Kreuzzüge, In: 1000 Jahre Babenberger in Österreich. Niederösterreichische Jubiläumsausstellung Stift Lilienfeld, Wien 1976), S. 396-412.
Barbara STAUDINGER, Gantze Dörffer voll Juden. Zur Geschichte der Juden in Nö. 1496-1670, Wien 2005.
Walter STEINHAUSER, Bedeutung der niederösterreichischen Orts- und Flurnamen, In: JbLkNö (Wien 1932).
Walter STEINHAUSER, Colomezza, In: JBLKNÖ 39 (Wien 1973).
Walter STEINHAUSER/Peter WIESINGER (Hrsg.), Sprache und Namen in Österreich, Festschrift für Walter Steinhauser zum 95. Geburtstag, Wien 1980.
Elias STEINMEYER/Eduard SIEVERS, Die althochdeutschen Glossen, Berlin 1898.
Josef STERN, Römerräder in Rätien und Noricum - unterwegs auf römischen Pfaden, Wien 2003.
Wilhelm STÖRMER, Die Baiuwaren, Von der Völkerwanderung bis Tassilo III., München 2002.
Wilhelm STÖRMER, Fernstraße und Kloster. Zur Verkehrs- und Herrschaftsstruktur des westlichen Altbayern im frühen Mittelalter, In: ZBLG 29 (1966), S. 299-343.
Wilhelm STÖRMER, Funktionen des kirchlichen Fernbesitzes, In: Helmut BEUMANN/Werner SCHRÖDER (Hrsg.), Die transalpinen Verbindungen der Bayern, Alemannen und Franken bis zum 10. Jh., Ostfildern 1987.
STOWASSER, Lateinisch-deutsches Schulwörterbuch, München/Düsseldorf/Stuttgart 2006.
Dietmar STRAUB (Hrsg.): Severin - zwischen Römerzeit und Völkerwanderung. Ausstellungskatalog, Linz 1982.
Hans Jochen STÜLLEIN, Das Itinerar Heinrichs V. in Deutschland, Dissertation Universität München 1970.
Erwin STURM, Städtenamen Schweinfurt, Haßfurt und Ochsenfurt, In: Fuldaer Geschichtsblätter 69 (1992), S. 39-50
Thomas SZABO, Die Itinerarforschung als Methode zur Erschließung des mittelalterlichen Straßennetzes, In: DERS. (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Wien u.a. 2009.
Thomas SZABO, Straße, In: Lexikon des Mittelalters 8, München 2003, Sp. 220.
Thomas SZABO, Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, In: Società, istituzioni, spiritualità. Centro Italiano di Studi sull'alto medioevo 2, Spoleto 1994, S. 913-929.
Thomas SZABO, Straßen und Brücken, In: Gertrude BLASCHITZ /Thomas KÜHTREIBER/ Kornelia HOLZER-TOBISCH (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit (Veröffentlichungen des Institutes für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit 22), Wien 2012, S. 19-48.
Thomas SZABO (Hrsg.), Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit,Wien u.a. 2009.
Thomas SZABO, Straßen im Mittelalter, In: Rainer Christoph SCHWINGENS (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte LXVI, Ostfildern 2007.

Thomas SZABO, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, In: Werner RÖSNER u.a. (Hrsg.) Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter, Sigmaringen 1984.
Thomas SZABO, Wagen, In: Lexikon des Mittelalters 7, München 2003, Sp. 1906f.

T

Dorothea TALAA/Ingomar HERRMANN, Straßenstation, In: Fundort Wien 6 (2003), S. 212-225.
Gertrud THOMA, Bischöflicher Fernbesitz und räumliche Mobilität. Das Beispiel des Bistums Freising (12. bis 14. Jh.) In: ZBLG 62 (1999), S. 15-40.
Gertrud THOMA, Räumliche Mobilität als Folge von mittelalterlichem Streubesitz. Die Beziehungen des Bistums Freising zu seinen Alpinen Besitzungen In: Geschichte der Alpen Band 3 (1998), S. 145-156.
Gertrud THOMA, Räumliche Mobilität in der mittelalterlichen Grundherrschaft, In: Stefan WEINFURTNER u.a. (Hrsg.) Macht und Ordnungsvorstellungen im hohen Mittelalter, Zürich 1998, S. 221-239.
Gertrud THOMA, Umweltgeschichte des Mittelalters, In: Thomas MEIER/Petra TILLESSEN (Hrsg.), Über die Grenzen und zwischen den Disziplinen. Fächerübergreifende Zusammenarbeit im Forschungsfeld historischer Mensch-Umwelt-Beziehungen, Budapest 2011.
Bela TORMA, Das Kriegswesen der Ungarn im Spiegel der Schlacht bei Pressburg, In: Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Im Schnittpunkt frühmittelalterlicher Kulturen, St. Pölten 2008.
Josef TIEFENBACH (Hrsg.), Die Bernsteinstraße, Evolution einer Handelsroute, Eisenstadt 2008.
Frank TÖNSMANN (Hg.), Brücken. Historische Wege über den Fluss, Kassel 2006.
Ernst TRACHSLER, Der Weg im mittelhochdeutschen Artusroman, Bonn 1979.
Karl Josef TRAUNER, Die Flurnamen des 14. und 16. Wiener Gemeindebezirkes, Dissertation Uni Wien 1959.
Wilhelm TREUE (Hrsg). Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte, Göttingen 1986.
Ernst TROST/Erich LESSING, Traumstraße Donau, Wien/München/Zürich 1975.
Ernst TROST, Die Donau. Lebenslauf eines Stromes, München/Wien 1984.
Christa Agnes TUCZAY, Brücken in der mhd. Literatur, In: Gertrude BLASCHITZ u.a. (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit, Wien 2012.

U

Hannsjörg UBL, Meilensteine und die norische Limesstraße. In: FÖ 37 (Wien 1998).
Hannsjörg UBL, Tulln, Zeiselmauer, Korneuburg. Neue Forschungsergebnisse zu drei Hilfstruppenlagern, In: Römisches Österreich 15/16, (1985/86), S. 293-322.
Hannsjörg UBL, Tulln. Ein römisches Grenzkastell in Noricum, In: Mitteilungen des heimatkundlichen Arbeitskreises für die Stadt und den Bezirk Tulln Vol.7 (1992).
Otto H. URBAN, Der lange Weg zur Geschichte. Die Urgeschichte Österreichs bis 15.v.Chr. Wien 2003.
Otto H. URBAN, Keltische Höhensiedlungen an der Donau (Linzer Becken bis Porta Hungarica), Linz 1995.

V

Max VANCSA, Geschichte Niederösterreichs und Oberösterreichs in zwei Bände, Gotha 1905/1927.
Gunter VASOLD, Das Itinerar Erzbischof Konrads IV. von Salzburg 1291 – 1312. Computergestützte Itinerarerstellung und Itineraranalyse, Graz 1996.
Lothar VOETZ, Zu den zentralen Wegebezeichnungen im Althochdeutschen, In: Herbert JANKUHN/Wolfgang KIMMIG/Else EBEL (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 5, Göttingen 1989.
Thomas VOGTHERR, Der bedrängte König. Beobachtungen zum Itinerar Heinrichs (VII.), In: DA 47 (1991).

Thomas VOGTHERR, Rudolf von Habsburg, In: Egon BOSHOF/Franz-Reiner ERKENS (Hrsg.), Rudolf von Habsburg 1273-1291. Eine Königsherrschaft zwischen Tradition und Wandel, Köln/Weimar/Wien 1993.
Remigius VOLLMANN, Flurnamensammlung in Bayern. Heimatstudien, Dresden 2014.

W

Helen WADDELL, The Wandering Scholars oft he Middle Ages, New York 2000.
Elmar WADLE, Mittelalterliches Zoll- und Münzrecht im Spiegel der Confoederation cum principibus eccleslaticis, In: DERS., Verfassung und Recht. Wegmarken ihrer Geschichte, Wien u.a. 2008, S. 15-50.
Olaf WAGNER (Hrsg.), Der umkämpfte Ort - von der Antike zum Mittelalter, Beihefte zur Mediaevistik 10, Frankfurt/Main 2009, S. 85-103.
Wolfgang WAGNER, Hören im Mittelalter, In: Wolfram AICHINGER u.a. (Hrsg.), Sinne und Erfahrung in der Geschichte, Innsbruck u.a. 2003), S. 155-172.
Haiko WANDHOFF, Pilgerreise im virtuellen Raum, In: Christina LECHTERMANN/Carsten MORSCH (Hrsg.), Kunst der Bewegung. Kinästhetische Wahrnehmung und Probehandeln in virtuellen Welten, Wien u.a. 2004.
Dominik WASSENHOVEN, Ein isländischer Pilgerführer des 12. Jahrhunderts. In: Wolfgang HUSCHNER/Frank REXROTH (Hrsg.), Gestiftete Zukunft im mittelalterlichen Europa. Festschrift für Michael Borgolte zum 60. Geburtstag, Berlin 2008, S. 29–62.
Franz WAWRIK, Von den Anfängen der österreichischen Kartographie bis zur Zweiten Türkenbelagerung Wiens, In: Österreichische Kartographie, Schriften zur Geographie und Kartographie Band 15, Wien 2004.
Celine WAWRUSCHKA, Frühmittelalterliche Siedlungsstrukturen in Nö. im 9. und 10. Jh., In: Roman ZEHETMAYER (Red.), Im Schnittpunkt frühmittelalterlicher Kulturen, St. Pölten 2008, S. 219-248.
Andreas Otto WEBER, Nah- und Fernbesitz, In: Peter JESCHKE/Michael MATHEUS (Hrsg.), Ländliche Rechtsquellen aus dem kurmainzischen Rheingau In: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung 121/1, Köln u.a. 2004, S. 740-741.
Walter WEBER, Von Wirtshäusern, Reisenden und Literaten - Eine kleine Chronique scandaleuse des Wirtshauslebens, In: Hermann BAUSINGER (Hrsg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991.
Ekkehard WEBER, Die römischen Meilensteine aus dem österreichischen Pannonien, Jahreshefte des Österreichischen Archäologischen Instituts 49, Wien 1968/71, S. 121-145.
Ekkehard WEBER, Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonesis 324 - Reprint, Graz 1976.
Karl-Wilhelm WEEBER, Rom sei Dank. Warum wir alle Caesars Erben sind, Frankfurt/Main 2010.
Helmut WEIGEL, Ostfranken im frühen Mittelalter. Altstraßen und Ortsnamen als Hilfsmittel der Forschung, In: Blätter für deutsche Landesgeschichte 95 (Koblenz 1959), S. 127-211.
Heinrich WEIGL, Historisches Ortsnamenbuch von Niederösterreich in acht Bänden, Wien 1964/65.
Ingomar WEILER, Grundsätze der politischen Geschichte des Altertums, Wien/Köln 1995.
Stefan WEINFURTER, Die Salier und das Reich in drei Bänden, Stuttgart 1992.
Max WELTIN (Hrsg.), Das Land und sein Recht. Ausgewählte Beiträge zur Verfassungsgeschichte Österreichs im Mittelalter, Wien u.a. 2006.
Max WELTIN, Probleme der mittelalterlichen Geschichte Niederösterreichs. Unter besonderer Berücksichtigung des Hollabrunner Bezirkes 51 In: Ernst BEZEMEK/ Willibald ROSNER, Vergangenheit und Gegenwart. Der Bezirk Hollabrunn und seine Gemeinden, Hollabrunn 1993.
Max WELTIN, Herrschaft Groß-Enzersdorf, In: Hubert GLASER (Hrsg.), Hochstift Freising. Beiträge zur Besitzgeschichte, München 1990.

Dieter WERKMÜLLER, Weistümer. Nach der Sammlung von Jacob Grimm, Berlin 1972.
Godfrid WESSELY, Die Geologie von Niederösterreich (Bundesländerserie), Wien 2006.
Ellen WIDDER, Itinerar und Politik. Studien zur Reiseherrschaft Karls IV. südlich der Alpen, Wien 1993.
Georg Robert WIEDERKEHR, Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters, Zürich 1976.
Peter WIESINGER, Probleme der bairischen Frühzeit in Nö., In: Herwig WOLFRAM/Andreas SCHWARCZ (Hrsg.), Die Bayern und ihre Nachbarn I, Zwettl 1982.
Peter WIESINGER, Antik-romanische Namentraditionen im Donauraum von Ober- und Niederösterreich. In: Probleme der älteren Namenschichten. Heidelberg 1991, S. 173-197.
Leonie von WILCKENS, Teppich von Bayeux, In: Lexikon des Mittelalters 1, München 2003, Sp. 1712f.
Gerhard WINKLER, Die römischen Meilensteine von Noricum, PAR 50, Heft1/2 (2000), S. 11-21.
Gerhard WINKLER, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum, Itinera Romana 6, Stuttgart 1985.
Gerhard WINKLER, Römerstraßen in Oberösterreich, In: DERS. u.a.(Hrsg.), Worauf wir stehen. Archäologie in Oberösterreich, Weitra 2003, S. 137-140.
Gustav WINTER (Hrsg.), Niederösterreichische Weisthümer in vier Bänden, Wien 1886-1913.
Leo WIRTNER, Beschreibung der Zehentschenkung 1155. Der Gründung des Klosters Mariazell, Altenmarkt 1986.
Christiane WITTHÖFT, König Artus auf dem Schandkarren, In: FMSt 41 (2007).
Gerhard WOLF, Die Kunst, richtig zu lehren. Studien zu Komposition und Inhalt der Dialoggedichte („Kleiner Lucidarius“) aus der „Seifried-Helbling“-Sammlung, Dissertation Universität Regensburg 1984.
Herwig WOLFRAM, Die Goten. Von den Anfängen bis zur Mitte des sechsten Jahrhunderts. Entwurf einer historischen Ethnologie, München 1990.
Herwig WOLFRAM, Grenzen und Räume. Geschichte Österreichs vor seiner Entstehung, Wien 2003.
Herwig WOLFRAM, Ortsnamenforschung, In: Helmuth FEIGL (Hrsg.), Siedlungsnamen und Siedlungsformen als Quellen zur Besiedelungsgeschichte Niederösterreichis, St. Pölten 1986.
Friedrich WOLFZETTEL, Erzählstrukturen der Artusliteratur. Forschungsgeschichte und neue Ansätze, Berlin 1999.
Friedrich WOLFZETTEL, Strukturen im Reisebereicht, In: Xenia von ERTZDORFF (Hrsg.)/Gerhard GIESEMANN, Erkundung und Beschreibung der Welt. Zur Poetik der Reise- und Länderberichte, Amsterdam/New York 2000.
Friedrich WOLFZETTEL, Zum Problem mythischer Strukturen im Reisebereicht, In: Xenja von ERTZDORFF/ Gerhard GIESEMANN (Hrsg.) Erkundung und Beschreibung der Welt. Amsterdam/New York 2000.

Z

Roman ZEHETMAYER, Die Struktur der Grafschaft Hardegg im 14. Jh., Wien 1997.
Roman ZEHETMAYER (Hrsg.), Schicksalsjahr 907. Die Schlacht bei Pressburg und das frühmittelalterliche Niederösterreich, Katalog zur Ausstellung des Niederösterreichischen Landearchiv, St. Pölten 2007.
Roman ZEHETMAYER, Urkunde und Adel. Ein Beitrag zur Geschichte der Schriftlichkeit im Südosten des Reichs vom 11. bis zum frühen 14. Jh., Wien 2009.
Roman ZEHETMAYER, Die Babenbergermark um die Jahrtausendwende. Zum Millenium des heiligen Koloman, (=NÖLA Band 16), St. Pölten 2014.
Wolfram ZIEGLER, Hof und Herrschaft. Studien zum Königtum Konrad III. (1138-1152) in zwei Bänden, Dissertation Universität Wien 2004.
Wolfram ZIEGLER, König Konrad III. (1138-1152). Hof, Urkunden und Politik, Wien 2008.
Eduard ZIRKLER, Straßengeschichte. Mobilität durch Jahrtausende, Isernhagen 2003.

Erich ZÖLLNER, Rugier oder Russen in der Raffelstettener Zollurkunde?, In: MIÖG 60 (Wien 1952) S. 109-119.
Annette ZURSTRASSEN, Wolfger von Erla, In: Lexikon des Mittelalters 9, München 2003, Sp. 308.

Online Quellenverzeichnis (gemäß 05.05.2017)

Johan ÄHLFELDT, Digital Atlas of the Roman Empire (2015) - http://imperium.ahlfeldt.se
APA/Herbert PFARRHOFER, Erzdiözese Wien erfindet Reisealtar (2014) - http://wien.orf.at/news/stories/2637771
Klaus BARTELS, Zoll und Maut - www.eduhi.at/gegenstand/latein/data/Zoll_und_Maut.doc
Karl BARTSCH, Der Nibelunge Nôt in der „Bibliotheca Germanica“ -
http://www.hs-augsburg.de/~harsch/germanica/Chronologie/d_chrono.html
Heinz BIDNER, Versunkene Orte - https://www.enzersdorf-im-thale.at/versunkene-orte/krales-i/so-sah-krales-aus/
Reinhard BÖHM u.a., Regionale Klimazukunft. Bericht zu Zielvereinbarung 2008/32 (Wien 2007) -
http://www.zamg.ac.at/a-tale-of-two-valleys/documents/ZV_32.pdf
Felix CZEIKE, Scharlachrennen - https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Scharlachrennen
Harald DERSCHKA, Schwabenspiegel, In: Historisches Lexikon von Bayern - http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Schwabenspiegel
DER STANDARD, Neue Theorie zum Tod von Tutanchamun (2006) - http://derstandard.at/2676916
Heinz DOPSCH, Steppenvölker im Mittelalterlichen Osteuropa – Hunnen, Awaren, Ungarn und Mongolen -
http://www.uni-salzburg.at/fileadmin/oracle_file_imports/544328.PDF
Christoph DRÖSSER/ Götz HAMANN, Wie ist Wikipedia zum Weltlexikon geworden? In: Die ZEIT, 3/2011 -
http://www.zeit.de/2011/03/Wikipedia-Weltlexikon
Graeme DUNPHY, Daz was ein michel wunder - http://www.dunphy.de/ac/je/wunder.htm
Johannes FALKE, Die Badestuben im Mittelalter - http://www.lexikus.de/bibliothek/Die-Badestuben-im-Mittelalter
Sabine FELGENHAUER-SCHMIEDT, Wüstungskomplex Hard - http://www.univie.ac.at/wuestungsforschung/grabung.htm
Andres FURGER, Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung, 2005 -
https://www.academia.edu/10082755/Der_gefederte_keltische_Wagen_und_seine_kulturgeschichtliche_Einordnung.
Andres FURGER, Fahrpferde Europas - Von der Antike bis heute, 2015 -
https://www.academia.edu/12393715/Fahrpferde_Europas_-_Von_der_Antike_bis_Heute
Ralph GLÜCKSMANN, Gesetz zu Gunsten der Landesherren 1232- http://www.smixx.de/ra/Statutum_1232.pdf
Oliver H. HERDE, Reisegeschwindigkeit - http://ohher.de/Geschichte/Reisegeschw.htm
HEUERLEUTE, Betrachtungen und Forschungen zum Heuerlingswesen - http://www.heuerleute.de/hand-und-spanndienste-waren- eine-besondere-last/
Ruth M. HIRSCHBERG, Dextrarius, - http://www.brandenburg1260.de/pferd-im-ma2.html
Eberhard HOLTZ, Itinerar Kaiser Karl IV. (2003) -
http://www.regesta-imperii.de/fileadmin/user_upload/downloads/ri_viii_itinerar.pdf
Sonja JILEK, Der österreichische Limesabschnitt - http://www.limes-oesterreich.at/html/world_heritage_limes_AT.php
Mathias JUNGWIRTH u.a., Österreichs Donau. Landschaft- Fisch-Geschichte (Wien 2004) -
https://www.wau.boku.ac.at/fileadmin/data/H03000/H81000/H81200/_TEMP_/aktuell/Donaubuch_IHG-BOKU_2014.pdf
Willibald KATZINGER, Enns, In: Österr. Städteatlas, Online: http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/enns/
Kathrin KININGER, Urkunden Spital am Pyhrn - http://monasterium.net/mom/AT-OOeLA/SpitalamPyhrnCan/fond#Stiftsgeschichte
Susanne KLISCHAT, Alle Straßen führen nach Rom (1996) - http://www.klischat.net/onlnepub/referate/rom/rom.htm

Adelheid KRAH, Freisinger Besitz in Niederösterreich - http://dighist.hypotheses.org/109
Joachim LACHZNY, Friedrich III. auf Reisen (HIS-GIS) - http://www.friedrichiii.his-gis.net/index.htm
Stefan LEFNAER, Galgenumfeld - http://www.lefnaer.com/recht/galgenumfeld.html
LIMES ÖSTERREICH, Online: http://www.limes-oesterreich.at
Uni MAINZ, Die erste Bauern Mitteleuropas waren Einwanderer, In: Scinexx.de - http://www.scinexx.de/wissen-aktuell-12540-2010-11-10.html
MHDBDB, Mittelhochdeutsche Begriffsdatenbank - http://www.mhdbdb.sbg.ac.at
MONASTERIUM, Urkunden Herzogenburg u.a. - http://monasterium.net/mom/AT-StiAHe/HerzogenburgCanReg/1160_XI_15/charter
ÖAW, Homepage des Instituts für Österreichische Dialekt- und Namenlexika - http://www.oeaw.ac.at/dinamlex/Dinamlexset.html
Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter - https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_(Mittelalter)
OPERA PLATONIS, Summarie von königlichen und keyserlichen darzu landt und lehen rechten - http://www.opera-platonis.de/Landrecht/landrecht.html
Eike von REPGOW - SACHSENSPIEGEL, www.sachsenspiegel-online.de
Peter SCHELS, Treideln, In: Kleine Enzyklopädie des deutschen Mittelalters - http://u01151612502.user.hosting-agency.de/malexwiki/index.php/Treideln
Peter SCHELS, Reisegeschwindigkeit, In: Kleine Enzyklopädie des deutschen Mittelalters - http://u01151612502.user.hosting-agency.de/malexwiki/index.php/Reisegeschwindigkeit
Bernd SCHÜTTE Rezension zu Wolfram ZIEGLER, König Konrad III., In: H-Soz-u-Kult (2009) - www.hsozkult.de/publicationreview/id/rezbuecher-10240
Christina SEIDL, Post, Online: historicum.net - https://www.historicum.net/purl/6pzh4/
Andrea SERLES, Krems, In: Der Donauhandel - http://www.univie.ac.at/donauhandel/publikationen/krems/
UNIVERSITÄT GRAZ, Siegelsammlung der Universität Graz - http://gams.uni-graz.at/o:sis.7-7
TABULA PEUTINGERIANA, Itinerarivm Provinciarvm Antonini Avhvsti - http://www.tabula-peutingeriana.de/tp/ia.htm#Germania
WIEN MUSEUM, Legionslager Vindobona - http://www.wienmuseum.at/de/standorte/roemermuseum.html
WIEN MUSEUM, Die Lagervorstadt - Michaelerplatz - http://www.wienmuseum.at/de/standorte/ausgrabungen-michaelerplatz.html
WIEN MUSEUM, Römermuseum - Wien zur Römerzeit - http://www.roemermuseum.at/roemer/karte/legio.htm
Peter WIESINGER, Orts- und Gewässernamen - http://www.univie.ac.at/iggerm/files/mitschriften/ws12_13/Orts-und_Gewässernamen-Wiesinger-Wise13.pdf
Gerhard WINKLER, Römische Meilensteine in Oö. - http://www.ooegeschichte.at/uploads/media/meilensteine.pdf
WÜSTUNGSARCHIV (am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Universität Wien) http://www.univie.ac.at/wuestungsforschung/archiv.htm
WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Wagenburg
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Steigbügel_(Reiten)
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Reiterstein_von_Hornhausen
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Panzerreiter
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Via_Francigena
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Jakobsweg

WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Mos_teutonicus
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Reisekönigtum
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Bistum_Passau
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Bischöfe_von_Passau
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Oswald_von_Wolkenstein
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Jakobsweg
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Chanson_de_geste
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Kreuzzug_Heinrichs_VI.
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Fuder
WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Unfällen_der_Binnenschifffahrt
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Juden_in_Österreich
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Noriker_(Pferd)
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Teppich_von_Bayeux
WIKIPEDIA, Online: http://en.wikipedia.org/wiki/Horses_in_the_Middle_Ages
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Gesetze_von_Roncaglia
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Geleitrecht
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Konzil_von_Konstanz.
WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Gabler_Straße
WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Fuder
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Schuh_(Längenmaß)
WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Habsburger_Post_(1490–1556)
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Titus_Calidius_Severus
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Itinerar
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Routenkarte_von_Dura_Europos
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Neolithische_Revolution
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Donau
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Bernsteinstraße
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Classis_Pannonica
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Itinerarium_Burdigalense
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Namenforschung
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Spinnerin_am_Kreuz_(Wien)
WIKIPEDIA, Online: http://de.wikipedia.org/wiki/Nibelungenlied
WIKIPEDIA, Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Jans_der_Enikel

VERKEHR UND SIEDLUNGEN DER RÖMISCHEN KAISERZEIT IN NIEDERÖSTERREICH UND WIEN



LEGENDE

- Donau vor der Regulierung (um 1870)
- Reichsgrenze (»Ripa«)
- Provinzgrenze
- Reichsstraßen mit Straßenstationen und Meilensteinen
- Straßenbrücken
- Andere Straßen (Militärstraßen, Provinzialstraßen)
- Wege
- Militärlager (Legionen, 1000-Mann, 500-Mann, Kleinlager/geplantes Legionslager)
- Donauhafen (Lände)
- Militärlager im germanischen Bereich (Stützpunkte, Marschlager)
- Provinzhauptstadt
- Bezirkshauptstadt (Municipium)
- Zivilstadt
- Lagerdorf
- Germanische Straße und Brückenkopf (Wochenmarkt)

Entwurf: Th. Lindermayer Graphik: R. Hübl

RÖMISCHER REISEWAGEN (BRUCKNEUDORF)

KÖNIGSAUFENTHALTE
VON KARL DEM GROSSEN BIS RUDOLF I. (791-1281)
IN NIEDERÖSTERREICH UND WIEN

26. August 1278:
Schlacht zwischen Dürnkrut und Jedenspeigen

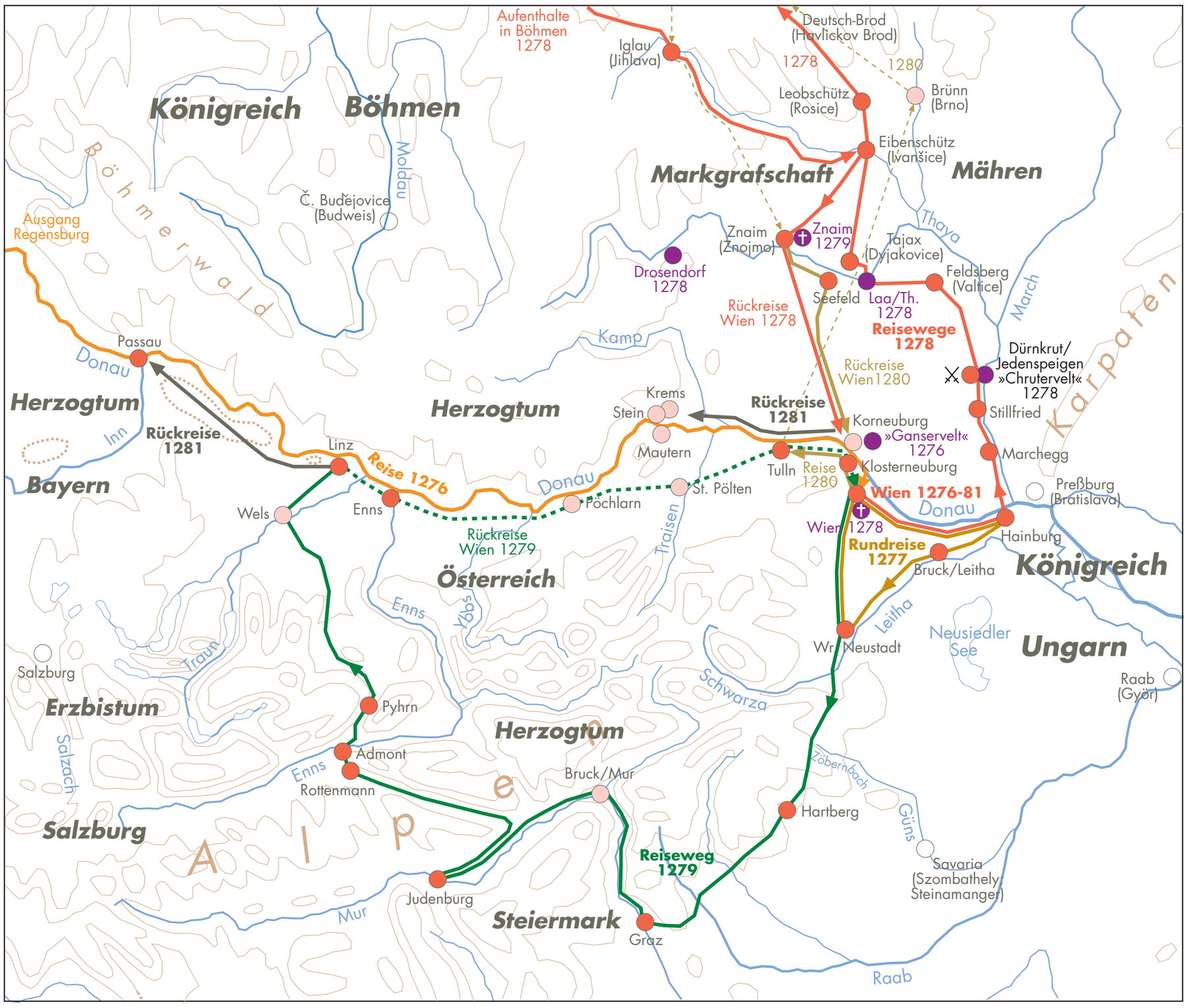


BARBAROSSA LÄSST DIE WEGE FÜR DAS KREUZZUGSHEER BEREITEN

LEGENDE

- Donau vor der Regulierung (um 1870)
- Straßen (nach CSENDES, 1969)
- Heutige Zentralorte
- TULLN — Aufenthaltorte der Könige (nach KUPFER, 2009)
- **Karolinger** mit Aufenthaltsjahr: KG Karl der Große, LD Ludwig der Deutsche KM Karlmann, K III Karl III. der Dicke, AR Arnulf von Kärnten
- **Salier** mit Aufenthaltsjahr: K II Konrad II., H III Heinrich III., H IV Heinrich IV., H V Heinrich V.
- **Staufer** mit Aufenthaltsjahr: K III Konrad III., F I Friedrich I., F II Friedrich II.
- **Habsburger** mit Aufenthaltsjahr: R I Rudolf I.

Entwurf: Th. Lindermayer
Graphik: R. Hübl



Itinerar König Rudolfs I. von Habsburg (1276-1281)

- 1276 - Wahrscheinliche Flussschifffahrt auf der Donau von Regenburg nach Wien
- 1276-1281 Wien wird Stützpunkt und Ausgangspunkt seiner Reisewege
- 1277 - Rundreise im Wiener Becken
- 1278 - Reisewege vor und nach der Schlacht bei Dürnkrut und Jedenspeigen
- 1279 - Reisewege durch die Steiermark und Oberösterreich
- 1280 - Reise nach Znaim
- 1280 - vermutlicher Weg
- 1281 - Rückreise in das Römisch-Deutsche Reich
- Aufenthaltsort König Rudolfs I. Habsburg
- vermutlicher Aufenthaltsort
- Aufenthaltsorte König Ottokars II. Przĕmysl
- Leichnam König Ottokars II. Przĕmysl

Entwurf: Th. Lindermayer Graphik: R. Hübl

DONAUÜBERGÄNGE UND STRASSENNETZ IM AUSGEHENDEN MITTELALTER IN NIEDERÖSTERREICH UND WIEN



LEGENDE

- Donau vor der Regulierung (um 1870)
- Straßen (nach CSENDES, 1969)
- Vermutete Straßen
- Heutige Zentralorte
- Donauübergänge
- 1439 Donaubrücke mit Jahreszahl der Errichtung

Entwurf: Th. Lindermayer
Graphik: R. Hübl

REKONSTRUKTION EINER HOCHMITTEL-ALTERLICHEN FÄHRE (NACH KÜHN)

SIEDLUNGSNAMEN MIT VERKEHRSBEZUG UND URKUNDLICHEN ERSTNENNUNGEN BIS 1300 IN NIEDERÖSTERREICH UND WIEN

Pyrhabruck
muta in Pirrhenprukk (1261)
Gmünd
Spital
Spittael (1298)
Brugg an der Pulkau
Prukke (1150/60)
Horn
Sigmundsherberg
Symonsherberg (um 1300)
Wartberg
Wartperge (1150/1200)
Zwettl
Reinprechtsbruck
Reinpreczpruk (1159)
Feganspruke
Feganespruke (1159)
Eschabruck
de Essenprukke (1295)
Mistelbach
Hollabrunn
Hohenwarth
Hohinwarta (1060/70)
Straß im Straßentale
villula Straza (1090)
Pirawarth
villam Pirchinwarth (um 1130)
Angern/March
villa Disinfvrth (1067)
Flur Pottschallen
Parschalches (vor 1178)
Angern/March Flur Stopfereien
Stvotpharrich (1067)
Gänserndorf
Petrobruck
Pretereinbruck (1276)
Förthof/Stein
de Urfar (um 1220)
Krems
Marchwardsurfahr
transitum Marcwardi (1139)s
Rossatz
Rosseza (985/91)
Mautern
civitatem Mutarensem (899)
Furth/Göttweig
ad Vurta (1072/91)
Pottschall
de Parschalich (1233)
Tulln
Chorherrn
Charcharen (1145)
Stallarn
Stalaren (1136/44)
Strasshof
Strozz (um 1300)
Wieselbruck
Wischartisprucca (1108)
Atzenbrugg
de Acinprukke (1190)
Bruck am Ostrong
villa Prukke (1144)
Korning
Charnarn (1170)
Mauterheim
Mutrehaim (1161/77)
Altenurfarin Nußdorf
alten Vrfar (1276)
Essling
Eselarn (1250/60)
Persenbeug
ad Biguin (863)
Schrattenbruck/Melk
de Schratenpruck (1287)
St. Pölten
Schollach
Porschalch (um 1300)
Inprugg
Immenbrukke (1117/20)
Wienfurth
Uvienenvvrt (1135)
WIEN
Stopfenreuth
apud Stvtpherrich nautis (1204)
Enns
Pöchlarn
Bechelaren (um 1200)
Tannbruck
de Tampruke (um 1254)
Steinabruck/Kasten
Steinprucke (um 1300)
Simmering
Simamingen? (1028)
Straß/St. Pantaleon
strata publica ... Hochstraza (1011)
Dingfurt
de Dunnenfurt (1128)
Nöslbauer/Strengberg
Esleren (1230)
Amstetten
Rauchenwarth
Rovhenwart (um 1270)
Höfart/St. Peter/Au
Herfuert (um 1300
Hochbruck/Aschbach Markt
Hörpruk (um 1300)
Grahbruck
Gouuiprucca (1029)
Wienerherberg
Wienneherberge (um 1175)
Bruck/Leitha
Ascherichsbrvgga (1074)
Scheibbs
Lilienfeld
Furth/Triesting
Furth (1269)
Baden
Schranawand (Furt)
Scranawat (1120)
Willenbruck?
zu Willenpruke (1158)
Steinabrückl
Stainenpruk (1244)
Ebenfurt
Ebenfurte (1160)
Wr. Neustadt
Judenfurth
Judenfuerth (1260/80)
Eisenfurth/Schwarza
ad Isinvurta (1072/92)
Holzbrücke/Schwarza
in loco Holzprukke (1202)
Klingfurt
Klingfurth (1260/80)
Warth
muta in Wart (1244)
Spital/Semmering
hospitalis de Cerewalt (1160)
Stickelberg
de Stegen (1100/44)
Zöbern/Zöbernbach
Sauaria vadum (860)

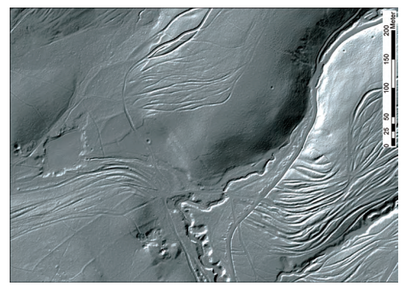
Waldviertel
Weinviertel
Marchfeld
Wiener Becken
Alpe
Buckl ige Welt
Hainburger Berge
Leiser Berge
Manhartsberg
Dunkelsteiner Wald
Weinsberger Wald
Tullner Feld
Leithagebirge
Ötscher
Dürrenstein
Hochkar
Göller
Gippel
Schneeberg
Rax

Donau
Thaya
Braunau
Kamp
Krems
Wagram
Traisen
Jauerling
Weitenbach
Ostrong
Ysper
Lainsitz
Zwettl
Pulkau
Zaya
Schmida
Göllersbach
Weidenbach
March
Fußbach
Wien
Perschling
Gr. Tulln
Kl. Tulln
Pielach
Gölsen
Ybbs
Url
Kl. Erlauf
Erlauf
Melk
Schwechat
Triesting
Fischa
Leitha
Piesting
Schwarza
Pitten

LEGENDE

Donau vor der Regulierung (1870)
Heutige Zentralorte
Bestehende Siedlung — Heutiger Name / *Mittelalterlicher Name (Urkundliche Erstnennung)*
Abgekommene Siedlung — Heutige Bezeichnung / *Mittelalterlicher Name (Urkundliche Erstnennung)*

Entwurf: Th. Lindermayer
Graphik: R. Hübl



LUFTBILD EINES WEGEBÜNDELS IM LEITHAGEBIRGE (QUELLE: LA/IUHA)

REISEWEGE DER NIBELUNGEN SOWIE DIE VENUS- UND ARTUSFAHRT IN NIEDERÖSTERREICH UND WIEN



ERDGELEISWEG IN TULLN, »VERGESSENE GASSE« (KARLSGASSE)



KALKSTEINBEFESTIGUNG DER VENEDIGER-STRASSE BEI MÖLLERSDORF

LEGENDE

- Donau vor der Regulierung (1870)
- Straßen (nach CSENDES, 1969) mit heutigen Zentralorten
- Reisewege Nibelungen (Brautfahrt Kriemhilds) um 1200
- Alternative Reisewege Nibelungen Melk-Mautern
- Überschneidung Reiseweg Nibelungen mit Venusfahrt
- Reiseweg Venusfahrt Ulrichs von Liechtenstein (1225)
- Reiseweg Artusfahrt Ulrichs von Liechtenstein (1240)
- Überschneidung Reiseweg Venus- mit Artusfahrt

Entwurf: Th. Lindermayer
Graphik: R. Hübl