

Reisen – entdecken – erkennen

Zur körperlichen und geistigen Mobilität im Mittelalter

Die Behandlung eines derart weit gespannten Themas muss – selbst wenn sie nur einführenden Charakter besitzt – zwangsweise Stückwerk bleiben. Es ist unmöglich, auch nur annähernd alle interessanten Aspekte vorzustellen. Da sich der folgende Text an Hörer verschiedener Fachgebiete und Fakultäten richtet, ist er möglichst einfach gehalten und setzt keine speziellen Vorkenntnisse voraus.

Aus der Überfülle des Stoffes werden **fünf Bereiche** herausgegriffen, die zumindest größere Teile des Themas „körperliche und geistige Mobilität im Mittelalter“ abdecken:

1. Wie und womit reiste man im Mittelalter?
2. Wer reiste im Mittelalter und warum ging man auf Reisen?
3. Wohin und in wessen Auftrag reiste man im Mittelalter?
4. „Entdeckungsreisen“ – Die Ausweitung des mittelalterlichen Weltbilds und der Umgang mit dem „Fremden“.
5. Anmerkungen zur „Geistigen Mobilität“ im Mittelalter.

Schon auf den ersten Blick wird deutlich, dass sich die hier angeführten Themenbereiche teilweise überschneiden. So können die Fahrten eines Marco Polo durch ganz Asien sowohl dem zweiten Kapitel zugeordnet werden, da er von Venedig aus als Kaufmann unterwegs war, als auch dem vierten Kapitel, da er gemessen am Wissensstand der Europäer außerordentlich viel Neues entdeckte und beschrieb. Das Thema der geistigen Mobilität würde eine eigene Abhandlung erfordern und kann deshalb nur angerissen werden.

1. Wie und womit reiste man im Mittelalter?

Die meisten Reisen fanden – sofern man sich auf dem Festland bewegte – in der Spätantike, im Mittelalter und auch in der frühen Neuzeit **zu Fuß** statt. Nur hochgestellte und vermögende Persönlichkeiten konnten sich **Reitpferde** leisten oder einen meist unbequemen Wagen benützen. Alte und gebrechliche Leute, die genügend Geld besaßen, teilweise auch Frauen und Geistliche, reisten in einer **Sänfte**. Eine wichtige Rolle spielte der **Schlitten**, da die Winter meist länger und härter waren als heute und man sich mit Hilfe eines Schlittens rascher und auch bequemer fortbewegen konnte als auf oder in einem Wagen. Das bequemste Transportmittel war zweifellos das **Schiff**, das nicht nur auf dem Meer, sondern auch auf allen schiffbaren Binnengewässern wie Flüssen und Seen eingesetzt wurde.

Die technischen Voraussetzungen: Der Bau von Straßen und Brücken

Macht und Wohlstand des Römischen Reichs beruhten zu einem wesentlichen Teil auf dem gut ausgebauten **Straßennetz**. Die Reichsstraßen, deren relativ dichtes Netz das gesamte Imperium Romanum überzog, ermöglichten sowohl die rasche Verlegung von Truppen als auch den schnellen Transport von Waren aller Art. Erbaut wurden die römischen Straßen vor allem für strategische Zwecke. Obwohl die römischen Heere zum Großteil aus Fußtruppen

bestanden, konnten sie im Ernstfall große Distanzen bewältigen. Aber auch Handel und Verkehr profitierten von den guten Voraussetzungen. Als Beispiel sei auf die Stadt Iuvavum, das römische Salzburg, verwiesen. Dort fand man – bereits nördlich der Alpen – auffallend große Mengen von Austernschalen; die reichen Bürger konnten es sich leisten, relativ frische Austern zu kaufen, die in raschem Transport über die Alpen geführt wurden.

Die **Technik des Straßenbaus** besaß in römischer Zeit eine Qualität, die erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts – nach 1 ½ tausend Jahren – beim Bau der neuen Reichsstraßen wieder erreicht wurde. Die Dauerhaftigkeit der Römerstraßen gründete sich auf einen soliden Unterbau aus Bruchsteinen, in Sumpfbereichen oft auch aus Holzstämmen in Form eines Knüppeldamms. Um leichter an den Schotter als Baumaterial zu gelangen, legte man Strassen oft auf den Niederterrassen an, so dass die Gruben zur Materialentnahme gleichzeitig als begleitende Straßengräben dienten. Der Oberbau der Straße, der regelmäßig erneuert wurde, bestand nördlich der Alpen aus Schotter, in Italien waren die Straßen hingegen vielfach gepflastert, wie das von der berühmten Via Appia bekannt ist. Die geleiseartigen Vertiefungen, die vor allem auf Bergstrecken sichtbar werden, entstanden bisweilen durch die lange und kontinuierliche Benützung mit schweren Fahrzeugen. An exponierten Stellen wurden bisweilen Rinnen künstlich eingetieft, um ein Abgleiten oder einen Absturz der Fahrzeuge zu verhindern. Durchgehend eingehauene Spurgeleise hat es jedoch auf den römischen Reichsstrassen ebenso wenig gegeben wie genormte Spurweiten für die römischen Fahrzeuge. An jeder Meile der Reichsstraßen standen oft mehrere Meilensteine, die den Benützer über die bereits zurückgelegte Strecke informierten.

Die besondere Qualität der römischen Straßen führte dazu, dass sie noch etliche Jahrhunderte über den Untergang des Weströmischen Reiches hinaus benutzt wurden. Als bedeutendes Beispiel sei auf die Via Claudia Augusta verwiesen, die von Verona durch das Etschtal zum Reschenpass und über diesen ins Inntal und weiter nach Augsburg führte. Sie diente fast allen deutschen Königen und römischen Kaisern als **Marschroute nach Italien**, das seit Otto dem Großen zum Kaiserreich gehörte. Die frühesten Ansätze zu einer geistlichen Landesbildung im Ostalpenraum sind im Bistum Trient zu fassen, dem Kaiser Konrad II. 1027 mit den Grafschaften Trient, Bozen und Vinschgau den Schutz der gesamten Via Claudia Augusta über den Reschenpass bis ins Inntal anvertraute. Die Route über den Brennerpass setzte sich erst am Beginn des 16. Jahrhunderts, als sie für Wagen fahrbar gemacht wurde, endgültig gegenüber dem höheren Reschenpass durch,.

Im Gebirge kam den **Unterkunftsmöglichkeiten** für Reisende und Pilger eine besondere Bedeutung zu. Allzu leicht konnte man sich in der Nacht verirren, in einen plötzlichen Schneesturm geraten oder von Unwetter und Steinschlag bedroht werden. Während die gut ausgestatteten Straßenstationen (*mansiones*) an den römischen Reichsstraßen nur für Beamte und Militär zur Verfügung standen und der gewöhnliche Reisende in nahe gelegenen Dörfern Unterkunft suchen musste, standen die mittelalterlichen Hospize und Spitäler allen Reisenden offen. Frühzeitig wurden an den Zugängen zu wichtigen Passrouten Spitäler, Tavernen und Hospize errichtet, die dem Schutz und der Unterkunft aller Reisenden dienten. Verwiesen sei auf das 1160 gegründete Spital am Semmering, Spital am Pyhrn, auf Klösterle am Zugang zum Arlberg, auf das Hospiz am Arlberg oder auf das 1188 gestiftete Johannesspital zu Stumm im Zillertal. In den Hohen Tauern entstanden seit dem 12. Jahrhundert die „Tauernhäuser“, von denen einige ihre Funktion bis heute bewahrt haben. Als Beispiel sei auf den Felbertauern verwiesen, wo die Tauernhäuser Schösswendt und Spital an der Nordseite und das Matreier Tauernhaus im Süden bis ins 12. Jahrhundert zurückgehen. Vergleichbare, teilweise noch ältere Gründungen gab es auch in den Westalpen.

Die Qualität der **mittelalterlichen Straßen** blieb deshalb weit hinter jener der römischen Zeit zurück, weil es sowohl an großzügigen Investitionen wie auch an regelmäßiger Pflege fehlte. Der König und seit dem Spätmittelalter die Landesfürsten verfügten zwar über Hoheitsrechte wie das Straßen- und Geleitregal sowie Mauten und Zölle,

die Einkünfte daraus wurden aber nur zu einem ganz geringen Teil für den Bau von Straßen und Brücken verwendet. Über die Alpen, deren Schluchten und Pässe die Römer mit kühnen Straßenbauten gemeistert hatten, führten bis in die frühe Neuzeit lediglich Saumwege, die nur zu Fuß oder mit Pferden begangen werden konnten. Auch die schmalen Fahrwege, die ab 1504 über den Brenner und ab 1519 über den Radstädter Tauernpass angelegt wurden, waren nur für schmale Anzwagen mit Gabeldeichseln, zwischen denen lediglich ein Pferd eingespannt wurde, befahrbar; deshalb blieb der Vorteil gegenüber dem Saumtransport mit Pferden bescheiden.

Angelegt wurden Straßen im Mittelalter ebenso wie in der Antike vor allem für **militärische Zwecke**. Man unterschied Königsstraßen mit einer Breite von ca. 4,8 Metern, Wege, die 2,4 Meter breit waren, Saumwege im Gebirge mit einer Breite von 1,5 Metern und Fußwege, die lediglich etwa 0,9 Meter breit waren. Durch den mangelnden Unterbau und den eher primitiven Straßenbelag war bei längeren Regenfällen ein Fortkommen auf den Straßen des Mittelalters und der frühen Neuzeit nur mehr eingeschränkt möglich.

Ein ähnliches Bild bot der Bau von **Brücken** und Stegen. Die Römer hatten auch über große Flüsse wie den Rhein oder die Donau Brücken gebaut, die entweder ganz aus Stein errichtet waren oder zumindest auf mächtigen steinernen Pfeilern ruhten. Manche dieser römischen Brücken stehen – vor allem in Spanien – noch heute in Verwendung. Im Mittelalter gab man sich im Wesentlichen mit dem Bau hölzerner Brücken zufrieden, die in fast regelmäßigen Abständen dem Hochwasser der Flüsse zum Opfer fielen und neu gebaut werden mussten. Der Grund dafür waren weniger mangelnde technische Kenntnisse als die hohen Kosten, die der Bau einer Steinbrücke verursachte. Immerhin wird die Steinernen Brücke in Regensburg, die nach ihrem Bau 1135-1146 als ein Wunderwerk der Technik galt, noch heute von Linienbussen befahren. Von der Pont St. Bénédet über die Rhone bei Avignon, die der Legende nach auf Initiative des Hirtenjüngers Klein-Benedikt 1174-1185 errichtet wurde, stehen heute nur noch fünf steinerne Joche; bevor die Brücke 1669 dem Hochwasser zum Opfer fiel, überspannte sie mit 22 Bogen den Fluss. In Salzburg hingegen scheiterte noch Erzbischof Wolf-Dietrich von Raitenau mit dem Versuch, nach den Plänen des berühmten Architekten Vincenzo Scamozzi eine steinerne Brücke über die Salzach (etwas unterhalb der heutigen Staatsbrücke) zu bauen.

Meist aber wurden Bäche und Flüsse nur auf Furten durchwatet oder durchritten, an größeren Flüssen gab es Fähren. Daran erinnern noch heute Ortsnamen wie Frankfurt und Schweinfurt (aus Suevenfurt), Ochsenfurt und Oxford.

Transportmittel, Fahrzeuge und Schiffe

Wie bereits eingangs erwähnt fanden die meisten Reisen, auch über große Entfernungen, **zu Fuß** statt. Wer heute den Jakobsweg zumindest in größeren Teilen begeht, kann sich eine Vorstellung von jenen Fußmärschen machen, die für den mittelalterlichen Menschen zum Alltag gehörten. Strecken von 35-40 Kilometern stellten eine normale Tagesleistung dar, Eilboten, Kuriere oder auch ein Heer, das in Eilmärschen vorrückte, konnten wesentlich größere Strecken bewältigen.

Rascher und auch bequemer kam man mit einem **Reittier** voran. Wer körperlich dazu in der Lage war und auch über das notwendige Vermögen verfügte, bediente sich eines Reitpferds. Das galt für Männer ebenso wie Frauen. Waren weite Strecken zurückzulegen, dann saßen auch hochgestellte Frauen im Reitsitz auf dem Sattel. Ein Bild vom Zug Kaiser Heinrichs VII. über die Alpen zeigt die Kaiserin hoch zu Ross mit den Füßen im Steigbügel. Der so genannte Damensitz und auch die Verwendung der Sänfte wurden besonders bei höfischen Festen bevorzugt.

Wie die beigegefügte Tabelle zeigt, betrug die durchschnittliche Tagesleistung zu Pferd etwa 30-50 Kilometer; Kuriere mit Pferdewechsel brachten es auf 50-80 Kilometer, päpstliche

Eilboten in der Ebene auf 100 Kilometer. Damit blieben auch sie weit hinter dem Mongolischen Weltreich zurück, wo die hervorragend organisierten Pferdestafetten bereits im 13. Jahrhundert nach dem Bericht des Marco Polo bis zu 375 Kilometer Tagesleistung erzielten. In Indien sollen nach dem Bericht des arabischen Chronisten Ibn Battuta die Stafettenläufer Distanzen bis zu 300 Kilometer pro Tag zurückgelegt haben.

Dem Pferd überlegen war das Kamel, das Lasten bis zu 270 Kilogramm täglich 150 Kilometer weit tragen konnte. Während es in Afrika und Asien als wichtigstes Transportmittel diente, konnte es in Europa kaum Fuß fassen. Große Distanzen konnte man aber auch in langsamem Tempo zurücklegen. Vor allem geistliche Würdenträger bedienten sich auf ihren Reisen oft eines Esels, um an das Beispiel Jesu Christi beim Einzug in Jerusalem anzuknüpfen. Noch heute gibt es Pfarrer, die am Karfreitag auf dem Palmesel zur Kirche reiten. Auch für die ärmere Bevölkerung, die sich kein Pferd leisten konnte, waren Maultiere und Esel die wichtigsten Reittiere.

Im **Fahrzeugbau** hatten bereits die Römer beachtliche Maßstäbe gesetzt. Die Fahrgastzellen ihrer Reisewägen waren an Lederriemen auf dem Fahrgestell aufgehängt und dadurch gefedert. Dass entsprach einem Standard, der erst mit den Postkutschen und Hofkarossen des späten 18. Jahrhunderts wieder erreicht wurde. Im Mittelalter dienten die schweren, ungefederten hölzernen Wagen vor allem dem Warentransport. Alte oder kranke Leute, teilweise auch Frauen entschlossen sich häufig zur Reise im holprigen Wagen. Komfortabler und auch schneller war demgegenüber der zweirädrige Karren.

Die Streitwägen der Perser und Griechen, der Kelten und Römer besaßen im europäischen Mittelalter kein Pendant; wohl aber wurden Wagen zu allen Zeiten für **kultische Zwecke** genutzt. Ein bekanntes Beispiel ist die Dynastie der fränkischen Merowinger, deren Könige ausgestattet mit langem Haar, in dem das Königsheil lag, auf Ochsenkarren durch das Land zogen. Der Chronist Einhard belustigte sich über diese anachronistische Sitte, die zum Königskult gehörte. Der Triumphzug Kaiser Maximilians I., den Jörg Kölderer an der Wende zur Neuzeit so eindrucksvoll darstellte, zeigt wichtige Persönlichkeiten aus dem Umkreis des Kaisers wie den Organisten Paul Hofhaymer, auf schweren Pferdewagen. Aber auch der Transport von Fußtruppen wie den Landsknechten, die nicht beritten waren, erfolgte auf schweren Fuhrwerken, die heutigen Truppentransportern vergleichbar sind.

Bis zum Bau der Eisenbahn war das **Schiff** dort, wo es eingesetzt werden konnte, allen anderen Fahrzeugen überlegen. Das berühmte Goldschiffchen vom Dürrenberg bei Hallein aus dem 4. Jh. v. Chr. nimmt als Grabbeigabe zwar auf die Reise ins Jenseits Bezug, weist aber auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt hin. Die Römer unterhielten auf großen Flüssen wie Rhein und Donau Kriegsflotten, deren Schiffe von zahlreichen Ruderern und großen Segeln angetrieben wurden. Auch auf dem Meer kamen ähnliche Schiffe, die ihrer Größe nach in Klassen eingeteilt waren, zum Einsatz. Im Mittelalter dienten sowohl die Binnenschifffahrt wie auch die Hochseeschifffahrt vor allem dem Lastentransport. Könige oder auch Fürsten wie die Salzburger Erzbischöfe hatten ein oder mehrere Leibschiffe zu ihrer persönlichen Verfügung. Sonst aber gab es kaum Personenschiffe, sondern man reiste auf den Frachtschiffen, wie etwa auf den Salzschiffen, die das Salz von der Saline Hallein nach Burghausen und Passau führten, mit.

Die um 905 erlassene Raffelstetter Zollordnung gibt ein anschauliches Bild von den genormten Salzschiffen, die von der Saline Reichenhall kamen, und von jenen Schiffen, auf denen die jüdischen Fernhändler und andere Kaufleute ihre Waren transportierten. In der Hochseeschifffahrt übertrafen die schlanken Schiffe der Wikinger, wenn sie unter vollem Segel liefen, alle anderen deutlich an Geschwindigkeit; das haben Experimente mit Schiffen, die genau nach dem Vorbild der archäologischen Funde angefertigt wurden, bewiesen. Aber auch die slawischen Völker besaßen bereits im frühen Mittelalter Segelschiffe, die durchaus hochseetauglich waren.

2. Wer reiste im Mittelalter und warum ging man auf Reisen?

Reisen gehörten im Mittelalter nicht nur für Kaufleute und fahrende Händler sondern auch für viele andere gesellschaftliche Gruppen zum Beruf oder zur Lebensaufgabe. Es begann bereits beim deutschen **König**, der eigentlich sein ganzes Leben lang auf Reisen war. Der Einrichtung des Reisekönigtums lag die Ansicht zugrunde, dass der Herrscher im gesamten Reich zugegen sein sollte. Deshalb begann der König seine Herrschaft oft mit einem Umritt, auf dem er die Huldigung der Großen entgegennahm, und begab sich später von einer Pfalz (vom lat. *palatium*), die für den Aufenthalt des Königs eingerichtet war, zur nächsten oder auch in eine Bischofsstadt, wo der Bischof für seinen Aufenthalt sorgen musste. In den einzelnen Herzogtümern und Markgrafschaften berief der König dann Hoftage ein, an denen er mit dem hohen Adel Aussprache hielt und auch Beschlüsse fasste. Der Adel seinerseits war zum Besuch der Hoftage verpflichtet und musste dorthin reisen.

Im Auftrag von Königen und Herrschern erfolgten auch die zahlreichen **Kriegszüge** der Antike, des Mittelalters und der frühen Neuzeit. Ausbau und Erhaltung der Straßen dienten auch im Mittelalter vor allem militärischen Zwecken. Aus unserer Sicht stellt die Völkerwanderung, in der sich große Stämme und Völker auf die Suche nach neuen Siedlungsgebieten begaben und dabei ganz Europa durchzogen, eine Besonderheit dar. Freilich kann man auch die Völkerwanderung als eine Sonderform der Heer- und Kriegszüge betrachten, da bei Goten, Gepiden, Vandalen und Langobarden jeweils die erwachsenen Krieger den Kern des Volkes bildeten. Deshalb wurden in den zeitgenössischen Quellen auch die Begriffe Volk (*populus*) und Heer (*exercitus*) gleichgesetzt.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass es zu allen Zeiten Völker und Stämme gegeben hat, die auf der Wanderschaft waren. Verwiesen sei auf die Steppenvölker der Hunnen, Awaren, Ungarn und Mongolen, die jeweils bis nach Mitteleuropa vordrangen und hier große Reiche errichteten, die teilweise durch Jahrhunderte bestanden. Immerhin sind die Ungarn noch heute unsere Nachbarn. An Schnelligkeit unübertroffen waren die Reiterheere der Mongolen, die mit ihren kleingewachsenen, ausdauernden Pferden unglaubliche Strecken an einem Tag bewältigten. Dass Mitteleuropa trotz des verheerenden mongolischen Westfeldzugs 1241, dem die Aufgebote Ungarns und Schlesiens zum Opfer fielen, nicht unter die dauernde Herrschaft der Mongolen fiel, war lediglich dem Tod des Großkhans Ögödei im selben Jahr zu verdanken. Große Teile Osteuropas blieben allerdings im Reich der Goldenen Horde durch Jahrhunderte unter mongolischer Oberhoheit.

Ganz anders geartet waren die Reisen der christlichen **Missionare** im frühen und hohen Mittelalter. Während die Missionierung benachbarter Völker oft dem Ziel der politischen Unterwerfung diente, wie bei den Sachsen durch Karl dem Großen oder bei den slawischen Karantanen durch das Bistum Salzburg, Bayern und das Frankenreich, gingen die irischen Missionare auf Reisen, um das Gott zu opfern, das für sie am wertvollsten war: ihre Heimat. Nach biblischem Vorbild fuhren häufig zwölf Gefährten auf kleinen Schiffen zum europäischen Festland, um dort im Frankenreich und bis nach Italien ihre Mission zu erfüllen. Bis ins frühe 9. Jahrhundert war deshalb der Einfluss des irischen Mönchtums, vor allem der Columbanregel, mindestens ebenso groß wie der des benediktinischen Mönchtums. In Salzburg markierte die Tätigkeit des irischen Missionars Virgil (Feirgil) als Abt und Bischof einen Höhepunkt der irischen Mission.

Neue Impulse, die weit über Europa hinausgingen, empfing die christliche Missionstätigkeit durch die **Franziskaner**, in deren Ordensregel sie ausdrücklich vorgesehen war. Deshalb bediente sich Papst Innozenz IV. in seinem Bemühen, den Großkhan der Mongolen für ein Bündnis gegen den Islam zu gewinnen, zweier Mönche aus dem Franziskanerorden, die im Abstand von wenigen Jahren 1246 und 1254 bis nach Karakorum gelangten. Am Beginn der Neuzeit erfuhren diese nach dem Vorbild der Apostel unternommenen Missionsreisen im Rahmen des **Jesuitenordens** noch eine weitere

Steigerung. Franz Xaver, der wohl bedeutendste Gefährte des Ordensgründers Ignatius von Loyola, widmete sein Leben der Weltmission. Er wurde zum Schutzpatron Indiens ernannt und starb in Japan beim vergeblichen Versuch, bis zum Kaiser vorzudringen.

Religiöse Motive verfolgten auch die **Pilger**, die nicht nur in Europa sondern in der ganzen Welt zu Land und zu Wasser unterwegs waren. Während der Islam vorschreibt, dass jeder gläubige Muslim zumindest einmal in seinem Leben die **Hagġ**, die Pilgerfahrt nach Mekka, unternehmen muss, waren im Christentum häufig persönliche Erlebnisse wie die Heilung von schwerer Krankheit, die Errettung aus Seenot oder das Überleben eines Unfalls der Anlass, um eine Pilgerfahrt zu geloben. Viele Menschen zogen auch zu den heiligen Stätten, um die Stärke ihres Christentums zu demonstrieren oder in fortgeschrittenem Alter für ihre Sünden zu büßen und für das ewige Seelenheil zu sorgen. Zu den großen Pilgerstätten wie Rom oder Santiago de Compostela zog man meist zu Fuß, nur mit geringem Gepäck in einer Ledertasche und fand in den zahlreichen Pilgerherbergen Aufnahme. Nach Jerusalem führte der Weg häufig zu Schiff über das Mittelmeer.

Zum Beruf gehörte Reisen bei **Fernhändlern** und **Kaufleuten**. Im frühen und hohen Mittelalter begleitete der Kaufmann meist selbst den Warentransport, im Spätmittelalter entstanden die großen Handelshäuser wie jene der Fugger oder Welser, für die an den wichtigsten Handelsrouten Faktoren tätig waren. Auf dem flachen Land erfolgte der Warentransport mit schweren Fuhrwerken, die mit vier bis acht Pferden bespannt waren. Dabei saß auf dem vordersten Pferd meist ein Reiter, um an der Lenkung des Wagens mitzuwirken. Auf längeren Steigungen wurden Pferde vorgespannt und deren Besitzer dafür gesondert entlohnt. In manchen Ländern wie etwa in Tirol besaßen dort ansässige Familien ein Transportmonopol für bestimmte Straßenabschnitte. Die Folge war, dass im Rahmen dieses „Rodfuhrwesens“ die Fracht in Abständen von 30-40 km umgeladen werden musste, was einen verhältnismäßig großen Aufwand an Zeit und Arbeit erforderte.

Auf den **Saumwegen** der Alpen erfolgte hingegen – wie bereits kurz dargelegt – der Warentransport ausschließlich im Saumverkehr. Dabei trugen die Pferde auf ebenen Strecken eine Last von ca. 150-170 kg, im Gebirge wurde sie auf ca. 120-130 kg reduziert. Der Saumverkehr überdauerte auch die Anlage der ersten schmalen Gebirgsstraßen, da die Waren nicht umgeladen werden mussten und die schmalen Anzwagen mit Gabeldeichseln, zwischen denen nur ein Pferd eingespannt werden konnte, keine großen Warenmengen fassten. Neben dem Transport mit Pferden hielt sich auch der Einsatz von Kraxenträgern, die Lasten von ca. 50 kg über das Gebirge trugen.

Überall dort, wo es möglich war, transportierten Kaufleute ihre Waren mit **Schiffen**. Nur zu Wasser konnten Massenwaren wirklich kostengünstig transportiert werden. Die Saline Hallein vermochte vom 13. bis zum frühen 17. Jahrhundert ihre Spitzenposition im Ostalpenraum zu behaupten, da die Salzburger Erzbischöfe als Betreiber dieser Saline die Wasserstraße der Salzach beherrschten. Damit war es ihnen möglich, die Salzausfuhr der Konkurrenzsalinen Reichenhall und Berchtesgaden auf dem Wasserweg zu kontingentieren. Der Vorteil des Transports zu Wasser war so groß, dass man bereits im Mittelalter aufwendige **Wasserbauten** durchführte, um damit Stromschnellen und auch Wasserfälle zu umgehen. In Laufen an der Salzach sicherte man die Salzschiffe vom Ufer aus mit Seilen, um sie um das Schiffahrtshindernis des „Nocken“, einen mächtigen Felsen im Flussbett der Salzach, herumzuführen. Auf der Traun in Oberösterreich entschärfte man die als „Wilder Lauffen“ bezeichnete Stromschnelle im gleichnamigen Ort durch den Bau einer Steinernen Floßgasse, und der 13 Meter hohe Traunfall bei Steyermühl wurde auf einer 800 Meter langen hölzernen Floßgasse umfahren. Dieser vom Baumeister Thomas Seeauer geschaffene „fahrbare Fall“, auf dem die Schiffe mit Hilfe einer Winde auch gegenwärts gezogen werden konnten, galt als technisches Wunderwerk.

Auch auf dem **Meer** stand die Frachtschiffahrt im Vordergrund. Wer zu Schiff ins heilige Land oder nach Skandinavien reisen wollte, musste sich einen Platz auf einem

Frachtschiff sichern. Im Spätmittelalter erlangten im Mittelmeer die Republik **Venedig** und in der Nord- und Ostsee der Städtebund der Hanse eine dominierende Stellung. Venedig bildete zwar das „Tor zur Levante“, aber die „Serenissima“ achtete streng darauf, dass es nicht zum direkten Warenaustausch zwischen deutschen Kaufleuten und den Händlern aus der Levante kam. Die Deutschen mussten ihre Waren im Fondaco die Tedeschi, auch „Tatzenhaus“ genannt, am Ufer des Canal Grande oberhalb der Rialto-Brücke einlagern, für die Händler aus der Türkei und Griechenland diente der Fondaco die Turchi demselben Zweck. Der ertragreiche Zwischenhandel stand allein den Venezianern zu.

Die **Hanse** unterhielt in London, Nowgorod, Visby und Bergen große Kontore, wo die Kaufleute und Händler streng geschieden von der Stadtbevölkerung wie in einer Kaserne lebten. Für die Hochseeschifffahrt wurden Schiffstypen entwickelt, die möglichst große Mengen an Waren aufnehmen konnten und dabei unter gutem Wind noch passable Geschwindigkeiten erreichten. Bei der Hanse war das die Kogge, auf dem Mittelmeer der als Nao bezeichnete Frachtsegler, der später zur Karavelle weiterentwickelt wurde. Bei Truppentransporten über das Meer waren Kaiser und Könige auf die Frachtschiffe der Venezianer und Genuesen angewiesen. Die Einnahme Konstantinopels durch ein Kreuzfahrerheer 1204 und die Errichtung des „Lateinischen Kaiserreichs“ erfolgte auf Druck von Venedig, das die Transportschiffe zur Verfügung gestellt hatte.

Fast vergessen ist heute die Tatsache, dass bis weit in die Neuzeit hinein die Straße für einen ansehnlichen Teil der Bevölkerung ihre Heimat bildete. Unter dem Begriff des „**Fahrenden Volks**“, das über keine feste Wohnung verfügte, fasste man Landstreicher, Gaukler, fahrende Spielleute, wandernde Handwerksgesellen, Bärenführer, Schausteller, Landfahrer, Vaganten, Hausierer, Wanderärzte, Quacksalber, Wanderdirnen, gartende Landsknechte und weitere Personengruppen zusammen. Alle diese Menschen übten den Beruf an oder auf der Straße aus, die meisten von ihnen galten als ehrlos und genossen deshalb auch keinen Schutz. Bisweilen schlossen sie sich zu Banden zusammen und wurden dann gnadenlos verfolgt. Im „Obrigkeitsstaat“ der frühen Neuzeit begann man, immer schärfer gegen das fahrende Volk vorzugehen, dessen Aktionsradius einzuschränken und diese für die Gesellschaft scheinbar nutzlosen Menschen entweder zu vertreiben oder zu produktiver Arbeit zu zwingen. Dennoch bildete vor allem das Bettlerwesen ein Problem, das nur schwer in den Griff zu bekommen war.

Der bis heute übliche Ausdruck „Herumzigeunern“ erinnert an eine weitere Gruppe von Menschen, deren Leben sich an und neben der Straße abspielte. Die **Zigeuner**, die an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert in Europa erschienen, stammten aus Indien. Sie selbst behaupteten jedoch, aus Ägypten zu kommen, wo ihre Vorfahren der heiligen Familie auf der Flucht geholfen hätten. Die englische Bezeichnung *gypsies*, die von *egyptians* abgeleitet ist, erinnert an diese Herkunftssage. In Mitteleuropa wurden die Zigeuner wegen ihrer Verdienste um die Familie Jesu Christi zunächst ehrenvoll aufgenommen und ihre Führer als Fürsten tituliert. Bald aber zeigte sich, dass die ungebundene Lebensweise der Zigeuner, die sich in vielen Bereichen wie dem Eigentumsrecht oder der Jagd über die geltenden Normen hinwegsetzte, bei der ansässigen Bevölkerung auf Widerstand stieß. Die Folge war, dass die Zigeuner am Ende des 15. Jahrhunderts aus ganz Mitteleuropa teils ausgewiesen, teils gewaltsam vertrieben und in den folgenden Jahrhunderten bisweilen grausam verfolgt wurden. Ihre gesellschaftliche Integration bereitet in West-, Süd- und Osteuropa, wo sie sich halten konnten, bis in die Gegenwart ernste Probleme.

3. Wohin und in wessen Auftrag reiste man im Mittelalter?

Straßen wurden von der Antike bis ins 20. Jahrhundert vor allem für militärische Zwecke als „Heerstraßen“ errichtet. Im Auftrag von Kaisern, Königen und Fürsten waren

kleinere und größere **Heere** auf Straßen, Flüssen und auf dem Meer unterwegs. Sieht man von der bereits angesprochenen „Völkerwanderung“ und vom Auftreten der Steppenvölker in Europa ab, dann waren es vor allem die **Kreuzzüge**, die einerseits zu furchtbaren Massakern, andererseits auch zu einem intensiven Kulturkontakt und Kulturaustausch führten. Die schwer gepanzerten Kreuzritter, die unter übermenschlichen Strapazen ins Heilige Land zogen, machten dort – begünstigt durch den Zerfall des Seldschukenreichs – erstaunliche Eroberungen und nahmen 1099 Jerusalem ein. Die Behauptung der damals gegründeten Kreuzfahrerstaaten erforderte einen ständigen Nachschub an christlichen Kämpfern, vor allem auch an Ordensrittern, da die Hauptlast im Kampf gegen die Muslime den geistlichen Ritterorden zufiel. Die Reise ins Heilige Land erfolgte überwiegend zu **Schiff**, wofür Häfen wie Marseilles, Montpellier oder das heute landeinwärts liegende Aigues Mortes eine besondere Rolle spielten. Auch für die weiteren Kreuzzüge waren Schiffe von besonderer Bedeutung, zumal der Lauf der Donau eine wichtige Anmarschrouten darstellte. Friedrich Barbarossa und die Großen des Reiches fuhren 1189 zu Schiff die Donau hinab, während das Heer am Ufer entlang zog. Auch König Sigismund von Ungarn, der spätere Kaiser, unternahm seinen Feldzug gegen die Osmanen, der 1396 mit der schweren Niederlage bei Nikopolis endete, zu Schiff auf der Donau.

Im Spätmittelalter gewannen die Heerstraßen noch an Bedeutung. An die Stelle der alten, schwerfälligen Ritterheere traten **Söldner** und **Landsknechte**. Sie waren nicht auf Dauer an einen Herrn gebunden, sondern verdingten sich an jenen, der sie am besten entlohnte. Vorbild waren die Schweizer, die aufgrund ihrer großen militärischen Erfolge von zahlreichen europäischen Herrschern in den Dienst genommen wurden, nicht zuletzt vom Papst in Rom, wo sie bis heute die Schweizer Garde stellen. Die wechselnden Dienstverhältnisse führten dazu, dass auf den Straßen ganz Europas größere und kleinere Gruppen von Söldnern und Landsknechten unterwegs waren, die sich entweder zu ihrem neuen Dienstherrn begaben oder auf der Suche nach einem Dienstverhältnis waren. Schweizer Söldner und Landsknechte kämpften fast durchwegs zu Fuß, nur selten wurde ihnen der Luxus zuteil, auf offenen Transportwagen zum nächsten Kriegsschauplatz gefahren zu werden. Nach dem Ende eines Krieges stellten die ausgemusterten „gartenden Landsknechte“ eine schwere Belastung für die Bevölkerung dar, bisweilen gerieten ganze Kontingente außer Kontrolle, wie die gefürchteten Brabanzonen aus Frankreich.

Ganz anders geartet waren jene weiten Reisen, die Einzelpersonen oder kleinere Gruppen im **diplomatischen Dienst** für einen geistlichen oder weltlichen Herrn unternahmen. Im Früh- und Hochmittelalter zählten dazu häufig Bischöfe und Äbte, da die Könige und Kaiser aus der Dynastie der Ottonen und der Salier die Reichskirche nicht nur mit großen Gütern ausstatteten, sondern als Gegenleistung von der Geistlichkeit besondere Dienste erwarteten. Als Beispiel sei auf Salzburgs ersten Erzbischof Arn (785/98-821) verwiesen, der in den frühen Jahren seiner Amtszeit vor allem als Königsbote im Dienst Karls des Großen in Italien und Deutschland unterwegs war und sich nur wenig in Salzburg aufhielt. In den zahlreichen Bildern des Mittelalters sind die Bischöfe auf ihren Reisen meist in vollem Ornat dargestellt, um ihren geistlichen Rang zu demonstrieren. Tatsächlich reisten aber auch Kardinäle, Erzbischöfe, Bischöfe und Äbte in einfacher Kleidung, die den Erfordernissen der Reise angepasst war. So wird vom Salzburger Erzbischof Konrad I. berichtet, dass er im August 1111 in Mainz noch in Reitkleidung vor Kaiser Heinrich V. trat, der ihn zu sich befohlen hatte.

Im Dienst der **Päpste** waren fast ständig geistliche Würdenträger, teilweise auch weltliche Diplomaten unterwegs. Bei Streitfällen beauftragten nämlich die Päpste meist drei Prälaten mit der Prüfung des Sachverhalts vor Ort. Während Angehörige des benediktinischen Mönchtums für derartige Aufgaben wegen ihrer Ortsgebundenheit (*stabilitas loci*) kaum in Frage kamen, waren die Angehörigen der Bettelorden dafür prädestiniert. Berühmt sind die Reisen, die in kurzem zeitlichem Abstand zwei Franziskanermönche in das Weltreich der

Mongolen führten. Im Auftrag Papst Innozenz IV. führte Giovanni da Pian del Carpini eine Mission zum Grosskhan der Mongolen durch, um diesen für ein Bündnis gegen den Islam zu gewinnen. Der Franziskaner reiste zuerst in das Reich der Goldenen Horde, wo er in Sarai an der unteren Wolga mit Batu-Khan, einem Enkel Dschingis-Khans, zusammentraf. Bereits in Kiew hatte man der päpstlichen Gesandtschaft empfohlen, statt ihrer eigenen Reittiere mongolische Tiere zu verwenden, da nur diese im Stande waren, unter der Schneedecke das notwendige Gras hervorzukratzen. Batu sandte den Franziskanermönch weiter zum Sommerlager der Großkhans, das sich in Siera Ordu, nahe von Karakorum, befand. Dort erlebte Carpini 1246 die Wahl Güyüks, eines Sohnes des 1241 verstorbenen Ögödei, zum neuen Großkhan.

Wesentlich genauer als über die Gesandtschaft Carpines sind wir über die Mission des Wilhelm von **Rubruk** informiert, der eine genaue Reisebeschreibung hinterlassen hat. Er reiste 1253-1255 im Auftrag Papst Innozenz IV., König Ludwigs des Heiligen von Frankreich und des Lateinischen Kaisers Balduin II. über die Krim ins Reich der Goldenen Horde, wo er zunächst mit dem Teilkhan Sartaqu zusammentraf. Dieser sandte ihn weiter nach Sarai zu Batu-Khan und von dort musste Rubruk seine Reise zum Großkhan nach Karakorum fortsetzen. Am 27. Dezember 1254 gewährte ihm der Großkhan Möngke, ein Enkel Dschingis-Khans, eine Audienz in seinem Zeltlager. Mit dem Hof des Großkhans zog Rubruk dann weiter nach Karakorum. Auf der Hin- und Rückreise legte der beliebte Franziskanermönch mindestens 15.000 Kilometer zurück. Da Rubruks Gesandtschaft nicht jenen Schutz genoss, der offiziellen Gesandten im Mongolenreich zuteil wurde, gestaltete sich die Reise oft schwierig. Die Versorgung mit Lebensmitteln, die sie von den Mongolen nur sporadisch erhielten, war ein besonderes Problem. Rubruk selbst konnte sich nur mit Mühe an Speisen wie Hirse, die in einer Brühe aus gesottenem Fleisch gekocht wurde, ungesäuertes Brot, das in Ochsen- oder Pferdemit gebacken war, oder Stutenmilch gewöhnen.

Als besonders lästig empfand der Franziskaner die Tatsache, dass Dolmetscher, Reiseführer, lokale Potentaten und andere Persönlichkeiten, mit denen er zu tun hatte, Schmiergelder verlangten oder hohe Forderungen stellten. Auch sonst traf Rubruk im Reich der Mongolen auf ein breites Spektrum an Völkern und ethnischen Gruppen, darunter auf einen Einsiedler aus Jerusalem, auf nach Innerasien deportierte Russen, Armenier und Georgier, auf von den Mongolen verschleppte deutsche Bergleute und Waffenschmiede, auf einen Goldschmied aus Paris und auf den Sohn eines Engländers. Wer unter dem besonderen Schutz des Großkhans stand, mit frischen Pferden und allem Notwendigen ausgestattet wurde, konnte im Reich der Mongolen rascher vorankommen, als in Mitteleuropa. Mag die Tagesleistung von 375 Kilometern, die Marco Polo den unter Ögödei eingerichteten Pferdestafetten zuschreibt, auch übertrieben sein, so waren sie doch allen ähnlichen Einrichtungen der europäischen Herrscher und des Papstes weit überlegen.

Zu den wichtigsten Reisezielen zählten die großen **Pilgerstätten**. Jeder gläubige Muslim sollte einmal im Leben die Ka'aba, das Hauptheiligtum des Islam in **Mekka**, besuchen. Für die Christen waren Rom, Jerusalem und Santiago de Compostela mit Abstand die wichtigsten Ziele. Die Zahl jener, die nach **Rom** zur Wirkungsstätte des Apostels Petrus und zum Sitz des Papstes pilgerten, war so groß, dass bereits im Mittelalter eigene Reiseführer zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Heiligen Stadt verfasst wurden. Wege nach **Jerusalem** und die dort anzutreffenden Sehenswürdigkeiten wurden in Form von Karten und Buchminiaturen dargestellt. **Santiago de Compostela** erhielt seinen besonderen Rang durch die Reconquista, die Rückeroberung Spaniens von der Herrschaft der Mauren. Die Gebeine des hl. Jakobus, die angeblich auf wunderbare Weise an die spanische Küste gelangt waren, wurden in Santiago beigesetzt und bald zum Zentrum einer bedeutenden Wallfahrt. Der hl. Jakobus selbst galt als Schutzherr der christlichen Heere, der seine Streiter zum Sieg über die Muslime führte. Da der Kampf gegen die Mauren vom Papst zum Kreuzzug erklärt wurde und man durch eine Wallfahrt nach Santiago ebenso einen Ablass erreichen konnte wie

durch die Pilgerreise nach Jerusalem, nahm die Zahl der Jakobspilger enorm zu. Aus ganz Europa führten Pilgerwege nach Frankreich und weiter über die Pyrenäen, um sich in Spanien zum berühmten camino de Santiago zu vereinigen. Als äußeres Kennzeichen trugen die Pilger, die in den zahlreichen Herbergen eine bescheidene Unterkunft fanden, die Jakobsmuschel auf ihrem Gewand. Den Endpunkt der Pilgerfahrt bildete die Messe in der riesigen romanischen Basilika, die man über dem Grab des Apostels errichtet hatte. Die zu Fuß durchgeführte Pilgerfahrt nach Santiago hat im Zeichen des Strebens nach Selbstfindung und innerer Ruhe in den letzten Jahrzehnten eine unerwartete Renaissance erfahren.

4. Entdeckungsreisen – Die Ausweitung des mittelalterlichen Weltbilds und der Umgang mit dem „Fremden“.

Abenteurer und Wissbegierige, die große Reisen zur Befriedigung ihrer persönlichen Interessen unternahmen, hat es zu allen Zeiten gegeben. Manche dieser Fahrten haben durch die genauen Berichte, die darüber vorliegen, Berühmtheit erlangt. Die Gattung der **Reiseliteratur**, die damit entstand, ist sehr oft von maßlosen Übertreibungen oder auch Erfindungen gekennzeichnet. Die Weltchronik des Hartmann Schedel aus dem Jahre 1493 stellt eine Fülle von derartigen Monsterwesen vor, die am Rande der Erde lebten und teilweise schon von antiken Schriftstellern beschrieben werden. Dazu zählten unter anderen die hundsköpfigen Kynokephalen, die einäugigen Kyklopen, die Astomoi, wilde Menschen ohne Mund, die Arrioni, die keine Nasenlöcher besitzen, die Opistodaktyloi, deren Zehen nach hinten gekehrt sind, und die einfüßigen Skiapoden. Immer wieder wird auch von kopflosen Menschen berichtet, die man später in Guyana ansiedelte, oder von den berühmten Langohren. Als Beispiel für einen frühen fabulösen Reisebericht ist jener von der Westfahrt des **hl. Brendan** zu nennen. Brendan, ein irischer Mönch, der auch als Gründer von Klöstern bekannt ist, soll diese Reise in den Jahren zwischen 565 und 573 unternommen haben, doch lassen sich die angegebenen Örtlichkeiten nicht identifizieren. Unter anderem feierte Brendan mit seinen Gefährten die hl. Messe auf dem Inseln Jodocus.

Bekannt sind die großen Entdeckungs- und Eroberungsfahrten der **Wikinger**. Sie gelangten um 860/70 nach Island und Erik der Rote entdeckte 981/82 Grönland, wo es unter damals günstigeren klimatischen Bedingungen zur Anlage von Dauersiedlungen kam. Von Grönland aus gelangte Leif Eriksson um 1000/1001 nach Vinland an der amerikanischen Westküste. Wenn auch die Identifizierung jenes Ortes, an dem Leif Eriksson an Land ging, bis heute umstritten ist, so wurden doch auf Neufundland eindeutig Wikingersiedlungen aufgedeckt. Manches spricht dafür, dass diese Siedlungen von den kühnen Seefahrern aus Skandinavien viele Generationen hindurch bevölkert waren und regelmäßig Fahrten von Grönland nach Nordamerika stattfanden. Der erstaunliche Aktionsradius der Wikinger und Normannen wird auch durch ihre Eroberungen und Reichsgründungen in der Normandie, in England, in Sizilien und Apulien, in Antiochia und nicht zuletzt in der Kiewer Rus, wo die Dynastie der Rurikiden durch Jahrhunderte die Herrscher stellte, vor Augen geführt. Auch die Kaiser in Byzanz bedienten sich einer normannischen Leibgarde.

Während Carpini und Rubruk im Dienste des Papstes unterwegs waren, unternahmen der Venezianer Marco Polo und der Araber Ibn Battuta ihre Weltreisen auf eigene Faust. Beide blieben einige Jahrzehnte lang in den fernen Ländern und haben über ihre Erfahrungen genaue Berichte hinterlassen. **Marco Polo**, der von 1271-1295 das Mongolenreich einschließlich Chinas sowie weite Teile Südost- und Südasiens bereiste, hat einen Bericht darüber, *il Milione*, seinem Mitgefangenen Rustichello diktiert, als er sich in genuesischer Haft befand. Aufgrund seines langen Aufenthalts bringt er viel mehr an interessanten Details als Wilhelm von Rubruk. Während dieser seinen Bericht für den französischen König verfasste, wendet sich Marco Polo in seinem Werk, das eine modern anmutende Mischung aus Reiseführer, Sachbuch und Unterhaltungsliteratur darstellt, an ein breites Publikum. Um

dessen Fantasie zu beflügeln erzählt Marco Polo auch ausführlich von Liebe und Ehe bei den Völkern, die er besuchte, von der berückenden Schönheit exotischer Frauen und den in Europa ungeahnten Sinnesfreuden, die sie Männern zu bieten vermögen.

Ein Gegenstück zu Marco Polos Werk ist jene umfangreiche Darstellung, die der arabische Gelehrte und Weltenbummler **Ibn Battuta** dem Sekretär des Sultans von Fez, Ibn Juzayy, diktierte. Darin informiert er ausführlich über seine Reisen, die ihn von 1325-1354 durch Asien, Europa und Afrika führten. Besonderes Interesse verdienen die detaillierten Berichte über den Besuch der heiligen Stätten Jerusalem und Mekka sowie über Battutas Aufenthalt am Hof des Sultans Mohammed in Delhi. Auf die Vorzüge der orientalischen Frauen und das in manchen Gebieten wie auf den Malediven ausschweifende Sexualleben geht Battuta noch ausführlicher ein als Marco Polo und bringt im Gegensatz zu diesem auch seine persönlichen Erfahrungen in manchmal wohl übertriebener Form ein. Die Berichte Marco Polos, vor allem aber Ibn Battutas, wurden auch von jenen Seefahrern sorgfältig studiert, deren „Entdeckungen“ an der Wende zur Neuzeit zur Überwindung des eurozentrischen Weltbildes führten.

Der Anstoß zu den großen **Entdeckungsfahrten** ging vom portugiesischen Prinzen Heinrich dem Seefahrer (1394-1460) aus, der zwar nie selbst größere Schiffsreisen unternahm, aber durch seine „Seefahrerschule“ in Sagres der Hochseeschifffahrt wesentliche Impulse vermittelte. Die Weiterentwicklung der Schiffstypen bis zur Karavelle und die wesentlichen Fortschritte im Bereich der Navigation schufen die unbedingt notwendigen Voraussetzungen für große Fahrten. Während Spanien im 15. Jahrhundert noch mit der Vereinigung der Königreiche und der Vollendung der Reconquista beschäftigt war, konzentrierte sich das kleine Königreich **Portugal** auf die Ausweitung seiner Macht zur See. Diesem Ziel diente die systematische Erschließung des Seewegs rund um Afrika, da der Weg durch das Mittelmeer und über die Landenge von Suez nach Indien durch die Mamlucken und später durch die Osmanen gesperrt war. Es bedurfte einer langen Reihe von Expeditionen, die schrittweise an der Westküste Afrikas nach Süden vorstießen, bis es Bartholomeu Diaz 1488 gelang, das Kap der Guten Hoffnung und damit die Südspitze Afrikas zu umsegeln. Als führende Seemächte teilten sich Spanien und Portugal in den Verträgen von Algeçovas (1479) und Tordesillas (1494) die Erde der Länge und Breite nach auf.

Für Spanien wie für Portugal blieb die Erschließung des Seewegs nach **Indien** mit seinen sagenhaften Schätzen das vorrangige Ziel. Der Portugiese **Vasco da Gama** umsegelte 1498 Afrika und gelangte durch das arabische Meer nach Calicut an der Westküste Indiens. Damit begann der Aufbau eines portugiesischen Handelsimperiums, das sich über die Küsten Afrikas und den Golf von Aden mit vielen Stützpunkten bis nach Indien und von dort weiter nach Ostindien, dem heutigen Indochina, erstreckte. In Macao, wo sich die Portugiesen 1557 niederließen, blieb ihre Herrschaft bis vor wenigen Jahren bestehen. Ein Höhepunkt dieser Entwicklung bildete die erste **Weltumsegelung**, die dem Portugiesen **Fernando Magellan** in den Jahren 1519-1521 gelang. Da Magellan selbst 1521 in Indonesien im Rahmen einer unüberlegten Auseinandersetzung mit Einheimischen den Tod fand, führte sein Gefährte Juan Sebastián de Elcano diese Fahrt zu Ende. Eine Fassung des Berichts von Magellans Weltumseglung wurde dem damaligen Landesfürsten von Salzburg, Kardinal Matthäus Lang von Wellenburg, gewidmet, der auch das spanische Bistum Cartagena mit dem Sitz in Murcia innehatte.

Die Eroberung Granadas, des letzten muslimischen Stützpunktes in Spanien, durch die katholischen Könige Ferdinand und Isabella bot den Anlass, dem Genuesen Christoph **Columbus** die notwendigen Mittel für eine Entdeckungsreise zur Verfügung zu stellen. Columbus, der 1492 mit drei Karavellen aufbrach, suchte Indien nicht auf dem Weg rund um Afrika sondern auf dem Seeweg nach Westen, rund um die andere Hälfte der Erdkugel, zu erreichen. Er ging zunächst auf der kleinen Insel San Salvador an Land, erreichte dann Cuba und schließlich Haiti, das er zu Ehren der spanischen Könige Hispaniola nannte. Nach

anfänglich freundlichen Kontakten mit den Indianern kam es bald zu Feindseligkeiten und zu schweren Kämpfen. Nach der Ablösung des Columbus als Vizekönig und Admiral wurde unter der spanischen Herrschaft die indianische Bevölkerung Haitis binnen eines Jahrhunderts vollständig ausgerottet. Auf die Fahrt des Columbus folgten die Entdeckungen und Eroberungen der spanischen **Konquistadoren** wie Hernán Cortés und Francisco Pizarro in Mittel- und Südamerika, aus denen die spanischen Kolonien in Amerika mit den Vizekönigreichen Peru und Neuspanien hervorgingen. Nur im Osten Südamerikas, der gemäß dem Vertrag von Tordesillas zur portugiesischen Hälfte der Erdhalbkugel zählte, konnten die Portugiesen nach langen Auseinandersetzungen mit den Niederlanden eine große Kolonie errichten, das heutige Brasilien.

Die großen Entdeckungsreisen und Eroberungsfahrten an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit wirkten bald auf Europa zurück. Aus den detaillierten Berichten erfuhr man von den fabelhaften Goldländern, die in einem bisher unbekanntem Kontinent lagen, von den seltsamen Menschen, die dort lebten und von den Möglichkeiten, die sich in der „Neuen Welt“ boten. Neben dem begehrten Gold und Silber kamen auch bisher unbekannte landwirtschaftliche Produkte nach Spanien und ganz Europa. Die größte Bedeutung sollte die Kartoffel erlangen, auch wenn es in manchen Teilen Europas sehr lange dauerte, bis sie sich endgültig durchsetzen konnte. Von Europa aus aber gingen viele Menschen selbst in die neue Welt, um dort ihr Glück zu versuchen. Neben Spaniern und Portugiesen schalteten sich bald die Niederlande und England in die weitere Eroberung und Erschließung bisher unbekannter Gebiete ein. Das die **europäische Expansion** nicht nur Fortschritte und neue Erkenntnisse brachte, sondern für Millionen Menschen in Amerika, Afrika und Asien Sklaverei und Tod bedeutete, ist eine traurige aber nicht zu leugnende Tatsache.

5. Anmerkungen zur „geistigen Mobilität“ im Mittelalter

Wollte man dem Thema der geistigen Mobilität gerecht werden, müsste man dafür noch wesentlich mehr Platz in Anspruch nehmen, als für die bisher gemachten Ausführungen zur körperlichen Mobilität. Deshalb beschränkt sich der folgende Text auf wenige Anmerkungen. Das oft zitierte Bild vom finsternen, rückschrittlichen und barbarischen Mittelalter ist längst ad absurdum geführt. Es steht außer Zweifel, dass in vielen Bereichen des Wirtschafts-, Geistes-, und Kulturlebens die Errungenschaften des **Römischen Reichs** und der **Antike** nicht völlig untergegangen sind, sondern zumindest in einem bescheidenen Ausmaß fortbestanden haben. Einschränkend ist freilich festzuhalten, dass die bedeutenden Schriften der antiken Philosophen wie Platon und Aristoteles, der großen Mediziner wie Hippokrates und Galen und auch der Naturwissenschaftler und Mathematiker nur in bescheidenem Ausmaß, teilweise erst sehr spät durch islamische Gelehrte, den mittelalterlichen Menschen zugänglich waren.

Von großer Bedeutung war außerdem die Rolle der **katholischen Kirche**. Mit der römischen Herrschaft war vor allem nördlich der Alpen auch die Kunst des Lesens und Schreibens untergegangen. Nur die Geistlichkeit konnte lesen, zum Großteil auch schreiben, um ihrem kirchlichen Lehramt gerecht zu werden. Aus dieser Entwicklung resultierte nicht nur das Bildungsmonopol der katholischen Kirche, sondern auch ein von ihr beanspruchtes Lehrmonopol. Die Kirche und seit dem Ende des Mittelalters vor allem der Papst legte fest, was gelehrt werden durfte, welche Lehre richtig war und was als Irrlehre verworfen wurde. Das galt nicht allein für die Theologie, die im Mittelalter die Krone der Wissenschaften darstellte, sondern für alle Bereiche menschlichen Wissens und menschlicher Erkenntnis. Wer es wagte, neue Ergebnisse zu verkünden, die nicht den Vorstellungen der katholischen Kirche entsprachen, wurde allzu leicht als Irrlehrer oder Ketzer verurteilt und liquidiert.

Ein frühes Beispiel aus Salzburg ist der Konflikt des irischen Missionars und Bischof Virgil (746/49-784) mit dem päpstlichen Legaten Wynfried/Bonifatius. Virgil war mit

Bonifatius bereits einmal in Konflikt geraten, als dieser wegen der angeblich unsachgemäßen Spendung der Taufe durch Priester, die nur mangelhaft Latein sprachen, eine Wiederholung verlangte. Virgil hatte eine erneute Taufe untersagt und vom Papst Recht erhalten. Der gelehrte Ire, ein vielseitig begabter und hoch gebildeter Mann, war zugleich ein glänzender Organisator, ein sachkundiger Bauherr, ein erfolgreicher Missionar und ein gefeierter Literat. Er wusste auch um die Kugelgestalt der Erde, die damals keineswegs in Vergessenheit geraten war. In Gefahr brachte sich Virgil aber dadurch, dass er die Existenz von Menschen auch auf der anderen Seite der Erdhalbkugel annahm. Diese Lehre von den **Antipoden** war für die katholische Kirche inakzeptabel, da die Bibel nichts von einem Wirken Jesu Christi auf der anderen Seite der Erdhalbkugel berichtete. Wer sollte dann diese Menschen erlöst haben? Bonifatius, der seine frühere Niederlage noch nicht vergessen hatte, führte deshalb Klage beim Papst gegen die vermeintlichen Irrlehren Virgils. Da er die Rolle der Antipoden nicht ganz durchschaute, beschuldigte er Virgil, von Menschen zu lehren, die unter der Erde lebten. Virgil erhielt den Befehl, sich vor dem Papst in Rom zu verantworten. Da er weiterhin im Amt blieb und nichts von einer Maßregelung bekannt ist, dürfte seine Rechtfertigung beim Papst Erfolg gehabt haben.

Spanien wurde unter islamischer Herrschaft zur wichtigsten Drehscheibe für den Kulturaustausch zwischen Orient und Okzident. Die bedeutendsten Leistungen wurden nicht im Kalifat von Cordoba (929-1036) vollbracht, als die Umayyaden auf dem Höhepunkt ihrer Macht standen, sondern erst nach dem Zerfall in zahlreiche Kleinkönigreiche. Zu dieser Entwicklung trug nicht nur die Konkurrenz der einzelnen Königshöfe untereinander bei, sondern auch die einträchtige, ungehinderte Zusammenarbeit von muslimischen, jüdischen und christlichen Wissenschaftlern. Die großen muslimischen Universalgelehrten, meist Mediziner und Philosophen in einer Person, machten die bedeutendsten Werke der Antike in Europa bekannt: Ibn Rushd, genannt Averroës, der als Arzt und Philosoph wirkte, vermittelte die Schriften von Platon und Aristoteles, sein Freund Ibn Zuhr, genannt Avenzoar, galt als bedeutendster Arzt seit Galen, machte aber auch die Erkenntnisse der arabischen Medizin in Europa bekannt. Unter den Schriftstellern ragt der einer jüdischen Familie entstammende Moses Maimonides hervor. Aber auch christliche Gelehrte hatten Anteil an diesem Wissenstransfer. Es war die Übersetzerschule von Toledo, die bis ins 14. und 15. Jahrhundert in Blüte stand, und durch ihre Tätigkeit die genannten Werke der christlichen Welt zugänglich machte.

Es wäre sicher verfehlt, die enormen geistigen Fortschritte, die Europa durch die Vermittlung Spaniens empfing, allein der viel gerühmten **Toleranz** des Islam zuzuschreiben. Diese Toleranz hatte nämlich ihren handfesten Grund darin, dass unter islamischer Herrschaft jene Menschen, die ihren alten Glauben beibehielten und nicht zum Islam übertraten, wesentlich höhere Steuern bezahlten. Deshalb war man an einer durchgreifenden Bekehrung aller Christen und Juden, die zu einem deutlichen Verlust an Einkünften geführt hätte, gar nicht interessiert. Die Zeit der fruchtbaren Zusammenarbeit und des geistigen Austausches fand mit der Vollendung der Reconquista ein jähes Ende. Schon kurz nach dem Fall Granadas 1492 wurden die Juden, die nicht zum Christentum übertraten, aus Spanien vertrieben, bald darauf folgte die Ausweisung der Muslime. Später gab man sich auch damit nicht zufrieden und wies auch die als Marranen (Schweine) bezeichneten getauften Juden aus; mit der Vertreibung der Moriskanen, der getauften Muslime, fand diese Entwicklung im frühen 17. Jahrhundert einen traurigen Schlusspunkt.

Es würde zu weit führen, nur eine bloße Aufzählung aller jener Ereignisse, die für die Menschheit des Mittelalters einen entscheidenden Erkenntnisgewinn brachten, zu versuchen. Stattdessen sei abschließend auf die allmähliche Schaffung eines neuen **Weltbilds** verwiesen. Es entsprach der Lehre der katholischen Kirche, dass die Erde, auf der Jesus Christus seine Lehre verkündet hatte, der Mittelpunkt der Welt war. Aus dem Bericht der Bibel vom Auftauchen des trockenen Landes aus den Urgewässern und der Weissagung, dass der

Messias bis zu den Grenzen der Erde herrschen werde, ergab sich die Vorstellung, dass die Erde eine **Scheibe** sei, ringsum von Wasser umgeben. Im Mittelpunkt stand Jerusalem als zentraler Ort der Heilsgeschichte. Deshalb gruppieren sich auf den mittelalterlichen Erdkarten in T-Form die damals bekannten Kontinente Europa, Asien und Afrika um das Heilige Land.

Neue Erkenntnisse vermittelte dann die 1501 gedruckte Mitteleuropakarte von Erhard Etzlaub. Sie wies Städte, Flüsse und Gebirge aus und konnte damit allen Fernreisenden nützlich sein. Außerdem konnte man die Entfernungen anhand von Punkten ablesen, die jeweils im Abstand von einer Meile (7.4 km) gesetzt waren.

Allmählich wirkten auch die Erfahrungen, die man in der „Neuen Welt“ machte, auf Europa zurück. Einerseits kamen von den vielen Auswanderern, die nach Amerika, Indien oder China gingen, manche wieder zurück, die ihre Erfahrungen in Europa bekannt machten. Andererseits wurde auch den Europäern langsam bewusst, dass es außerhalb des eurasischen Kontinents und der relativ kleinen Gebiete im nördlichen Afrika, die man bis dahin gekannt hatte, noch eine andere, bisher unbekannte Welt gab. Das führte zwar nicht zur Überwindung des eurozentrischen Weltbilds, das noch lange dominant blieb, aber doch zu einer neuen, sich ständig erweiternden Sicht der Erde.

Die Fortschritte der Mathematik und dann der Gebrauch des Fernrohrs brachten an der Wende zur Neuzeit auch das **geozentrische Weltbild**, das von Ptolemäus fest im Bewusstsein der Menschheit verankert und von der katholischen Kirche als allein gültig propagiert worden war, ins Wanken. Bereits der Astronom Johannes Müller aus Königsberg, genannt Regiomontanus, und der Humanist und Kardinal Nikolaus von Kues hatten, ausgehend von den Arbeiten antiker Autoren, Zweifel am geozentrischen Weltbild geäußert. Nikolaus Kopernikus (1473-1543) trat dann für ein **heliozentrisches Weltbild** ein, das nach ihm auch als „kopernikanisches“ bezeichnet wird. Da er die entscheidenden Schriften erst kurz vor seinem Tod veröffentlichte und zunächst nicht ernst genommen wurde, entging er der Verfolgung durch die Kirche. Diese traf hingegen Galileo Galilei (1564-1642), der in einem berühmten Prozess vor der kirchlichen Inquisition seine Lehren widerrufen musste und die letzten Lebensjahre unter Hausarrest verbrachte. Erst Johannes Kepler gelang es dann, dieses neue Weltbild durch die richtige Berechnung der elliptischen Bahnen, auf denen die Planeten die Sonne umkreisen, abzusichern. Von den ersten Ansätzen zu dieser Entwicklung im späten Mittelalter bis zur wissenschaftlichen Absicherung aller Details sollten jedoch mehr als drei Jahrhunderte vergehen.

Literatur:

Gerd Althoff (Hg.), Formen und Funktionen öffentlicher Kommunikation im Mittelalter (Vorträge und Forschungen 51), Stuttgart 2001.

Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff (Hg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991.

Ekhart Berckenhagen, Schiffe, Häfen, Kontinente. Eine Kulturgeschichte der Seefahrt (Veröffentlichungen der Kunstbibliothek Berlin 91), Berlin 1983.

Richard Ellen Brown, Die Normannen, Düsseldorf/Zürich 2000.

Lionel Casson, Reisen in der Alten Welt, München 1976.

Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion, Bd. 1: Die mittelalterlichen Ursprünge der europäischen Expansion, hg. von Charles Verlinden/Eberhard Schmitt, München 1985; Bd. 2: Die großen Entdeckungen, hg. von Matthias Meyn/Manfred Mimir/Anneli Partenheimer-Bein/Eberhard Schmitt, München 1984.

Phillippe Dollinger, Die Hanse, Stuttgart 1989.

Heinz Dopsch/Roswitha Juffinger (Hg.), Virgil von Salzburg. Missionar und Gelehrter, Salzburg 1985.

Irene Erfen/Karl-Heinz Spieß (Hg.), Fremdheit und Reisen im Mittelalter, Stuttgart 1997.

Xenja von Ertzdorff/Dieter Neukirch (Hg.), Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit (Chloë 13), Amsterdam/Atlanta 1992.

Arnold Esch, Römische Strassen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Strassen um Rom, mit Hinweisen zur Begehung im Gelände (Zaberns Bildbände zur Archäologie), Mainz 1997.

James Graham-Campbell, Das Leben der Wikinger, Krieger, Händler und Entdecker, Berlin/Hamburg 1980.

Günther Hamann, Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte. Die Erschließung des Afrikawegs nach Asien vom Zeitalter Heinrichs des Seefahrers bis zu Vasco da Gama (Sitzungsberichte der Österr. Akademie d. Wiss. 6, Phil.-Hist. Kl. 260), Wien/Graz 1968.

Günther Hamann, Die Welt begreifen und erfahren. Aufsätze zur Wissenschafts- und Entdeckungsgeschichte, Wien u. a. 1993.

Klaus Herbers (Hg.), Der Jakobsweg. Mit einem mittelalterlichen Pilgerführer unterwegs nach Santiago de Compostela, Tübingen 1986.

Uta Lindgren (Hg.), europäische Technik im Mittelalter 800-1400. Tradition und Innovation, ein Handbuch, Berlin ²1997.

Winfried Löschburg, Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte, Frankfurt a. M. 1977.

Magnus Magnusson, Die Wikinger. Düsseldorf/Zürich 2004.

Hans Eberhard Mayer, Geschichte der Kreuzzüge (Urban-Taschenbücher 86), Stuttgart ⁵1980.

Frank Meier, Gefürchtet und bestaunt. Vom Umgang mit dem Fremden im Mittelalter, Ostfildern 2007.

Hanna Molden, Paß, Hospiz und Bruderschaft, Wien 1986.

Norbert Ohler, Pilgerstab und Jakobsmuschel. Wallfahrten in Mittelalter und Neuzeit, Düsseldorf/Zürich 2000.

Norbert Ohler, Reisen im Mittelalter, Düsseldorf/Zürich 2004.

Werner Paravicini, Die Preußenreisen des europäischen Adels (Beihefte der Francia 17/1.2), Sigmaringen 1995.

Hans Conrad Peyer unter Mitarbeit von *Elisabeth Müller-Luckner (Hg.)*, Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter (Schriften des Historischen Kollegs. Kolloquien 3), München/Wien 1983.

Marco Polo, Il Milione. Die Wunder der Welt. Übersetzung und Nachwort von Elise Guignard, Zürich 1983.

Folker Reichert, Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart u.a. 2001.

Wolfgang Reinhard, Geschichte der europäischen Expansion Bd. 1: Die Alte Welt bis 1818, Stuttgart 1983; Bd. 2: Die Neue Welt, Stuttgart 1985.

Reisen und Wallfahrten im Hohen Mittelalter, hg. von der Gesellschaft für staufische Geschichte e.V. (Schriften zur staufischen Geschichte und Kunst 18), Göppingen 1999.

Felicitas Schmieder, Europa und die Fremden. Die Mongolen im Urteil des Abendlandes vom 13. bis in das 15. Jahrhundert (Beiträge zur Geschichte und Quellenkunde des Mittelalters 16), Sigmaringen 1994.

Ernst Schubert, Fahrendes Volk im Mittelalter, Bielefeld 1995.

Rainer C. Schwinges/Klaus Wriedt (Hg.), Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa (Vorträge und Forschungen 60), Stuttgart 2003.

László Tarr, Karren, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens, Berlin ²1978.

Unterwegssein im Spätmittelalter (Zeitschrift für historische Forschung, Beiheft 1), Berlin 1985.

Wilhelm Treue (Hg.), Achse, Rad und Wagen. 5000 Jahre Kultur- und Technikgeschichte, Göttingen 1986.

Wallfahrt und Alltag im Mittelalter und früher Neuzeit. Internationales Round-Table-Gespräch Krems an der Donau 8. Oktober 1990 (Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit 14), Wien 1992.