

2. EINLEITUNG

2.1. Ziel der Arbeit

Vor über 100 Jahren veröffentlichte der Historiker und Balkanologe Constantin Josef Jireček (1854-1918) in Prag seine Habilitationsschrift¹ unter dem Titel „Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe“², in deren Mittelpunkt „die wichtigste Verkehrsader der Balkanhalbinsel“³ steht. Im Vorwort der Studie stellt der Verfasser fest, daß der Besitz dieser Straße nicht nur „in strategischer und commercieller Beziehung die Herrschaft über den grössten Theil der Balkanländer“⁴ sichert, sondern auch folgendes: „Die Bedeutung dieses Weges beschränkt sich aber keineswegs auf die Halbinsel, sondern reicht weit über die Grenzen derselben hinaus. Lange Zeit war er die einzige Festlandsroute zwischen Orient und Occident. Die Strassenanlagen und Feldzüge der Römer, die Raubzüge der Hunnen und Avaren, die Wanderungen der Gothen und Slawen, die friedlichen und kriegerischen Unternehmungen der Byzanti-

¹ Zu dem wissenschaftlichen Werdegang dieses Gelehrten: BLGS II, 267-269 (Jireček, Konstantin Josef); WEITHMANN, Römerstraßen, 27f.; Zbornik Konstantina Jirečeka I [Sammelband Konstantin Jireček I], ed. M. DINIĆ (*Srpska Akademija Nauka, Posebna Izdanja, Knjiga 326, Odeljenje Društvenih Nauka, Nova Serija, Knjiga 33*). Beograd 1959, 1-18.

² JIREČEK, Heerstrasse.

³ Ebd., III. Eine gewisse Relativierung dieser Aussage erscheint mir insofern als gerechtfertigt, da auch die *Via Egnatia* von Constantinopel nach Dyrrachium (Durrës) bzw. Apollonia (bei Pojan) in der spätbyzantinischen Zeit eine nicht unbedeutende Rolle als Transbalkanroute gespielt hat. Vgl. dazu: KODER, Lebensraum, 66-68; in neugriechischer Übersetzung: KODER, Byzantio, 95-99.

⁴ JIREČEK, Heerstrasse, III.

ner, und vor Allem die Kreuzzüge haben ihm eine weltgeschichtliche Rolle zugewiesen; in der Richtung desselben begannen die Türken ihre Eroberungen nach Europa auszudehnen und ebendasselbst wurden sie gezwungen, der Herrschaft über die Halbinsel theilweise zu entsagen...“⁵ Jirečeks Arbeit hat bis zu dem heutigen Tage nichts von ihrer Bedeutung und Zeitlosigkeit eingebüßt und hat ihm zudem die Bewunderung und Anerkennung der nachfolgenden Generationen von Wissenschaftlern eingebracht.⁶

Einen weiteren Meilenstein nicht nur in der Erforschung der „Heerstrasse“, sondern auch der römischen Straßen in Europa im allgemeinen, setzte der württembergische Gelehrte Konrad Miller (1844-1933).⁷ Seine Monographie „beinhaltet die Rekonstruktion des gesamten römischen Straßennetzes des Imperiums anhand der bekannten antiken Quellen unter Auswertung der Erträge der neueren Forschung und weitgehender Berücksichtigung der Feldforschung“.⁸

Basierend auf diesen Studien von Jireček und von Miller ist diese Arbeit entstanden, die sich das Ziel gesetzt hat, historisch-geographische Aspekte der „Heerstrasse“ in spätbyzantinischer und frühosmanischer Zeit unter Heranziehung von Reiseliteratur des späten 14. bis 16. Jahrhunderts und ergänzenden Quellen zu untersuchen. Hierbei wird ein neuer Terminus statt der althergebrachten Bezeichnung der „Heerstrasse“ verwendet. Es ist dies der bereits im Titel aufscheinende Name der *Via Traiana*, der in Reiseberichten des 16.

⁵ Ebd., III.

⁶ WEITHMANN, Römerstraßen, 28: „Jirečeks Studie kann bis heute als Standardwerk gelten, da der Verlauf der römischen Heerstraße durch Festlegung des größten Teils der Stationen sicher bestimmt ist“.

⁷ MILLER, Itineraria.

Jahrhunderts greifbar ist, was noch weiter unten in Kapitel 2.4. (Seite 47-52) zu erläutern sein wird.

2.2. Aufbau und Methodik

In der vorliegenden Arbeit wurde die chronologische Viertelung der Materie, die Jireček in seiner Studie über die „Heerstrasse“ angewandt hat,⁹ zugunsten einer Zweiteilung aufgegeben, die in dem vierten Kapitel zur Geltung kommt: Zum einen wird die Geschichte der *Via Traiana* von der Antike bis zu der frühosmanischen Geschichtsepoche (bis 1526) behandelt. In einem zweiten Teil führe ich die Untersuchung über dieses Jahr hinaus bis etwa an die darauffolgende Jahrhundertwende heran.

1526 ist deswegen als Zäsur anzusehen, weil damals „eine der merkwürdigsten Schlachten der neuern Kriegsgeschichte das Schicksal Ungarns“¹⁰ entschied. Am 29. August 1526 stellte sich Ludwig II. von Ungarn einem überlegenen osmanischen Heer unter Suleyman I. bei Mohács entgegen. Die Schlacht endete mit einem vollständigen Sieg der Osmanen. Ludwig II. fand auf der Flucht den Tod.¹¹ Die ungarische Niederlage hatte „nicht nur für Ungarn und den Balkanraum einschneidende Folgen, sondern berührte auch durch die Thronpräsen-

⁸ WEITHMANN, Römerstraßen, 30f.

⁹ JIREČEK, Heerstrasse, VII. Dort folgende Gliederung: I. Die Römerstrasse von Singidunum nach Byzanz, II. Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel im Mittelalter, III. Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel in der Türkenzeit, IV. Die Balkanpässe.

¹⁰ J. W. ZINKEISEN, Geschichte des osmanischen Reiches in Europa, Band 3 (*Geschichte der europäischen Staaten*). Gotha 1855, 653.

¹¹ Zum Verlauf der Schlacht: UngFeld I (SCHAENDLINGER), 12-17.

tionen der Habsburger die Geschichte Österreichs, die Mittelmeerpolitik der italienischen Staaten und die arabische Staatenwelt in Nordafrika und damit die europäische Geschichte der frühen Neuzeit“.¹² Ganz offenkundig wurde dies 1529 mit dem Zug der Osmanen Richtung Wien.

Damit kontrollierten die Osmanen die gesamte *Via Traiana*: Nach langer Unterbrechung gehörte die Straße wieder zum Herrschaftsgebiet einer einzigen Macht, und die *pax Ottomanica* entfaltete eine positive Wirkung auch in bezug auf den kulturellen Austausch entlang der „Heerstrasse“. Nicht zuletzt deshalb zogen viele *Frenghi* auf ihr Richtung Osten – getrieben von Neugier und Phantasien, auf der Suche nach neuen Betätigungsfeldern, aber auch nach Informationen über den militärischen Gegner, emotional hin- und hergerissen zwischen Furcht und Staunen. Die so entstandenen Reiseberichte des 16. Jahrhunderts präsentieren sich uns nicht allein als Quelle historischer Forschung, sondern geradezu „als mentalitätsgeschichtliche Massenquelle“.¹³ Dies ermöglicht, aus einer Vielzahl von relativ gleich strukturierten Texten verhältnismäßig zahlreiche und genaue Informationen über Örtlichkeiten entlang der *Via Traiana*, sowie den Zustand und die Bedeutung der Straße in osmanischer Zeit zu erfahren. Deshalb entspricht der chronologischen Zweiteilung mit der Zäsur im Jahre 1526 auch eine methodische: Die bis dahin bevorzugte entwicklungsgeschichtliche Betrachtungsweise weicht nunmehr einer stärker an einzelnen Orten orientierten, denn während der erste Abschnitt die *Via Traiana* in ein breiteres Spektrum unterschiedlicher Quellen (byzan-

¹² LMA VI, 717 (Mohács, Schlacht v.).

¹³ MÜLLER, Franken, 14f.

tinische Geschichtsschreiber, serbische Urkunden, osmanische Chroniken) einbettet und so dem Wechselspiel lokaler Mächte im südosteuropäischen Raum nachspürt, wird fortan die Geschichte der Straße in einer Art Momentaufnahme präsentiert – Lokales tritt in den Vordergrund, die Quellenlage erlaubt eine synchronische Betrachtungsweise.

2.3. Verwendete Reiseliteratur

2.3.1. Allgemeines

Vor einer Darlegung der Auswahlkriterien für die verwendete Reiseliteratur bedarf es meines Erachtens zunächst eines theoretischen und definierenden Teiles zum Begriff „Itinerar“¹⁴ und „Reisebeschreibungen“¹⁵. Unter dem Begriff „Itinerar“ (von *itinerarium*: „Marschsignal, Wegweiser, Wegbeschreibung, Reiseführer, Reisebeschreibung“¹⁶) versteht man ursprünglich eine zum militärischen Gebrauch bestimmte Marschroute. Später sind damit ein Reisebuch, Reiseplan oder eine Reiseerinnerung gemeint. In dem europäischen Mittelalter sind Itinerarien vorwiegend christlich geprägt, wie zum Beispiel Erzählungen über Pilgerfahrten oder Kreuzzüge. Daneben gibt es Reiseberichte über politische, diplomatische und

¹⁴ LMA V, 772-775 (Itinerar); MILLER, *Itineraria*, XII.

¹⁵ LMA VII, 675-683 (Reisebeschreibungen).

¹⁶ E. HABEL, F. GRÖBEL, *Mittellateinisches Glossar*. Paderborn 2^o.J., 209 (*itiner=iter; iter*: Weg, Heerfahrt, Kreuzfahrt, Heimgang, Tod); R. KLOTZ ET AL., *Handwörterbuch der lateinischen Sprache*. Zweiter Band I-Z. Graz 3¹⁹⁶³, 189 (*itinerarium*: Reisebeschreibung, Marschsignal); J. F. NIERMAYER, *Mediae latinitatis lexicon minus*. Leiden 1976, 559 (*itinerarium*: relation de voyage – account of a journey, itinéraire – itinerary).