

VON BUDAPEST NACH ISTANBUL

Die *Via Traiana* im Spiegel der Reiseliteratur des 14. bis 16. Jahrhunderts

von Mihailo Popović (Wien)

Einleitung

1.1. 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 Byzantiner, und vor Allem die Kreuzzüge haben ihm eine weltgeschichtliche Rolle zugewiesen; in der Richtung desselben begannen die Türken ihre Eroberungen nach Europa auszuweiten 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 Monografie »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-geografische 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. Jahrhunderts greifbar ist, was noch weiter unten in Kapitel 1.4. zu erläutern sein wird.

2.2. Aufbau und Methodik

In der vorliegenden Arbeit wurde die chronologische Verteilung der Materie, die Jireček in seiner Studie über die »Heerstrasse« angewandt hat,⁹ zu Gunsten 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 Thronpräntionen 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.

1 Zu dem wissenschaftlichen Werdegang dieses Gelehrten: Jireček, Constantin Josef in: Biographisches Lexikon zur Geschichte Südosteuropas. 4 Bde. München: Oldenbourg 1974-1981, Bd. 2, pp. 267-269; Weithmann, Michael W.: Zur Geschichte der Erforschung der Römerstraßen in Südosteuropa. Eine Übersicht der älteren Forschung. In: Serta Balcanica-Orientalia Monacensia in honorem Rudolphi Trofenik septuagenarii (Münchner Zsr. für Balkankunde, Sonderbd.1). München: Trofenik 1981, p. 27f.; Dinić, Mihailo (Hg.): Zbornik Konstantina Jirečeka I [Sammelband Konstantin Jireček I]. Beograd: Maucno delo 1959 (Srpska Akademija Nauka, Posebna Izdanja, Knjiga 326, Odeljenje Društvenih Nauka, Nova Serija, Knjiga 33), pp. 1-18.

2 Jireček, Constantin Josef: Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Eine historisch-geographische Studie. Prag: Tempsky 1877, Nachdr. Amsterdam: Hamer 1967.

3 Ibid., p. 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. Cf. dazu Koder, Johannes: Der Lebensraum der Byzantiner. Historisch-geographischer Abriss ihres mittelalterlichen Staates im östlichen Mittelmeerraum. Nachdr. mit bibliogr. Nachträgen. Wien: Fassbaender 2001 (Byzantinische Geschichtsschreiber 1 N), pp. 66-68..

4 Jireček 1877/1967, p. III.

5 Ibid.

6 Weithmann 1981, p. 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, Konrad: Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt. Mit 317 Kartenskizzen u. Textbildern. Stuttgart: Strecker & Schröder 1916.

8 Weithmann 1981, p. 30f.

9 Jireček 1877/1967, p. 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 Zinkeisen, Johann W.: Geschichte des osmanischen Reiches in Europa. Bd. 3. Gotha 1855 (Geschichte der europaischen Staaten), p. 653.

11 Zum Verlauf der Schlacht: Schaendlinger, Anton C.: Die Feldzugstagebücher des ersten und zweiten ungarischen Feldzugs Suleymans I. Wien: Verl. d. Verb. d. Wiss. Ges. Österreichs 1978 (Bh. zur Wiener Zs. für die Kunde des Morgenlandes 8), pp. 12-17.

12 Angermann, Norbert et al. (Hg.): Lexikon des Mittelalters. 9 Bde. München, Zürich 1980-1998, Bd. 6, p. 717 (Mohács, Schlacht v.).

13 Müller, Ralf C.: Franken im Osten. Art, Umfang, Struktur und Dynamik der Migration aus dem lateinischen Westen ins Osmanische Reich des 15./16. Jahrhunderts auf der Grundlage von Reiseberichten. Leipzig: Eudora 2005, p. 14f.

14 LMA, Bd. 5, pp. 772-775 (Itinerar); Miller 1916, p. XI f.

15 LMA, Bd. 7, pp. 675-683 (Reisebeschreibungen).

16 Habel, Edwin/Gröbel, Friedrich: Mittellateinisches Glossar. Paderborn: Schöningh 1971, p. 209 (*itiner* = *iter*; *iter*: Weg, Heerfahrt, Kreuzfahrt, Heimgang, Tod); Klotz, Reinhold et al.: Handwörterbuch der lateinischen Sprache. Bd. 2, I-Z. Graz: ADEVA 31963, p. 189 (*itinerarium*: Reisebeschreibung, Marschsignal); Niermeyer, Jan F.: *Mediae latinitatis lexicon minus*. Leiden: Brill 1976, p. 559 (*itinerarium: relation de voyage – account of a journey, itinéraire – itinerary*).

17 LMA, Bd. 5, p. 773 (*Itinerar*).

18 Cf. dazu Chatzipanagioti-Sangmeister, Julia: Graecia Mendax. Das Bild der Griechen in der französischen Reiseliteratur des 18. Jahrhunderts. Wien: WUV 2002 (Dissertationen der Universität Wien, N.F. 77).

19 Zum Verhältnis zwischen Reise und Roman in der Antike: Landfester, Manfred: Reise und Roman in der Antike. Über die Bedeutung des Reisens für die Entstehung und Verbreitung des antiken Romans. In: Ertzdorff, Xenja v. et al. (Hg.): Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Vorträge eines interdisziplinären Symposiums vom 3.-8. Juni 1991 an der Justus-Liebig-Universität Gießen. Amsterdam/Atlanta, GA: Rodopi 1992

ΠΑΡΑΧΩΡΙΣΜΟΣ REVISITED

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 Frengi auf ihr Richtung Osten – getrieben von Neugier und Fantasien, 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 (byzantinische 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.

1.3. Verwendete Reiseliteratur

1.3.1. 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 Marschrouten. Später sind damit ein Reisebuch, Reiseplan oder eine Reiseerinnerung gemeint. In dem europäischen Mittelalter sind Itinerarien vorwiegend christlich geprägt, wie z.B. Erzählungen über Pilgerfahrten oder Kreuzzüge. Daneben gibt es Reiseberichte über politische, diplomatische und kommerzielle Unternehmungen.

Nach chronologischen Gesichtspunkten wird die Masse christlicher Itinerarien¹⁷ in drei Perioden unterteilt:

1. in eine Vorperiode bis 1095,
2. in die Zeit der Kreuzzüge (1096 bis Ende 13. Jh.) und
3. in die spätmittelalterliche Periode des 14. und 15. Jh. Die Reformation des 16. Jahrhunderts bildet hierbei eine abschließende Zäsur.¹⁸

Zu den »Reisebeschreibungen« sei vermerkt, dass sich diese schon in der Antike in formal und genusmäßig sehr unterschiedlichen Werken (Geschichtswerken, Epen, Romanen, wissenschaftlichen Abhandlungen) entweder in erzählender Form, in Prosa oder in Versen als Beschreibungen realer oder fiktiver Reisen finden lassen. In der Spätantike und im Frühmittelalter haben die hellenistischen Romane sowohl die Liebesromane als auch die philosophischen Werke der christlichen Literatur beeinflusst.¹⁹ Als Zwischenstufe zwischen Biografie und Reiseführer entwickelten sich – anknüpfend an antike Itinerarien (*Itinerarium Burdigalense*), Biografien (Hieronymus), Reiseerinnerungen (*Itinerarium Antonini Placentini*) und überlieferte Berichte aus zweiter Hand (*De locis sanctis*) – Beschreibungen von Pilgerreisen zu heiligen Stätten wie z.B. Jerusalem. Auch über andere bedeutende christliche Wallfahrtszentren (Rom, Tours, Santiago de Compostela) entstand eine eigene Literatur. Neue Themenbereiche bilden in der Zeitspanne vom 9. bis zum 12. Jahrhundert Berichte von Gesandten, Kolonisatoren und Missionaren. Motive des Krieges und der Eroberung in Reisebeschreibungen stehen häufig im Zusammenhang mit den Kreuzzügen. Zugleich stieg die Zahl der Reiseführer.

Der Humanismus des 16. Jahrhunderts brachte eine Aufwertung der Mobilität und eine Neukonzeption des Reiseberichts mit sich.²⁰

Mittelalterliche Reiseberichte hatten ihr Material nach den Kriterien von Spezialfächern organisiert, etwa weltlichen Reisen nach dem Genus *navigatio*, das neben der Seefahrt auch die Erdkunde und den Handel umfaßte, oder aber geistliche Reisen (Pilgerfahrten) [...], schließlich fabulöse Reisen. Mit dem Humanismus wandelte sich

(Chloe, Beihefte zum Daphnis 13),
pp. 29-41.

20 Stagl, Justin: *Ars Apodemica: Bildungsreise und Reismethodik von 1560 bis 1600*. In: Ertzdorff et al. 1992, pp. 141-189.

21 Ibid., p. 144f., p. 147. Weiterführende Literatur ist in folgenden Beiträgen von E. Bremer, D. Denecke, H. Hundsbichler und P. Moraw zu finden in: Ertzdorff et al. 1992, pp. 113-139, pp. 227-253, pp. 255-288, pp. 329-355; außerdem: Müller 2005, pp. 33-49.

22 Dies auf der Grundlage von: Yerasimos, Stéphane: *Les Voyageurs dans l'Empire Ottoman (XIVe-XVIe siècles)*. Bibliographie, Itinéraires et Inventaire des lieux habités. Ankara: Impr. de la Soc. Turque d'Histoire 1991 (Conseil Suprême d'Atatürk pour Culture, Langue et Histoire. *Publication de la Société Turque d'Histoire VII/117*). Die Reiseberichte von Jacques Gassot (1547-1549), Wolfgang Müntzer (1556-1559), Francesco di Smeraldo (1563), Daniel Meurl (1564/65, 1567, 1568, 1570) und Chevalier de Bonnet (1565/66) wurden nicht berücksichtigt.

23 Jireček 1877, p. III. Die Heerstraße verlief von Belgrad über Niš, Sofia, Philippopol und Adrianopel nach Konstantinopel. Heute folgen die Europastraßen E 75 und E 80 ungefähr diesem Verlauf.

24 Yerasimos 1991, pp. 98-101.

25 Ibid., pp. 104-123.

26 Ibid., pp. 128-390.

diese Fachprosa zur Sachprosa: Der Reisebericht wurde zu einer für verschiedenere neue, noch nicht systematisch verortete Erfahrungsinhalte offenen Literaturgattung. Solche Reiseberichte wurden zum Genus der *historia* gerechnet, worunter man neben der eigentlichen Geschichtsschreibung auch jede andere Deskription empirischer Fakten (im Gegensatz zur systematisch abgeleiteten *scientia*) verstand. Dank der Etablierung dieser Form der Wissensverarbeitung konnte immer wieder Neues, bisher Unbekanntes mit dem Bekannten zusammengeführt werden.

Auch deshalb stieg während des 16. Jahrhunderts die Nachfrage nach Reiseberichten und das Interesse für alles, was im Zusammenhang mit dem Reisen steht. Humanisten gaben Editionen der antiken Geografen, Ethnografen und Reiseschriftsteller heraus und boten sie ihren Zeitgenossen als Vorbild an.²¹

1.3.2. Kriterien zur Auswahl der verwendeten Reiseliteratur

Von 1354, dem Jahr des Beginns der osmanischen Expansion in Europa, bis 1600 habe ich alle in Frage kommenden Reiseberichte zur *Via Traiana* herangezogen, für die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts eine im Hinblick auf den Umfang, Quellenwert und Verfügbarkeit sinnvolle Auswahl getroffen.²² Zu diesem Zwecke sind alle Reisenden ausgewählt worden, welche die von Jireček definierte und abgesteckte »Heerstrasse«²³ durchgehend oder auch nur abschnittsweise benützt haben und deren Reiseroute im oben genannten Zeitraum bei Yerasimos verzeichnet ist. Auf diese Weise hat sich der folgende Katalog an Reiseberichten herauskristallisiert:

14. Jahrhundert²⁴

1. *Itinerarium de Brugis* (um 1380)
2. Peter Sparnau, Ulrich von Tennstaedt (1385/86)
3. Johann Schiltberger (1396-1427)

15. Jahrhundert²⁵

4. Bertrandon de la Broquière (1432/33)
5. Pero Tafur (1435-1439)
6. Ciriaco de' Pizzicolli Anconitano (1444/45)
7. Konstantin Mihailović aus Ostrovica (1455-1463)
8. Jacopo de Promontorio de Campis (1456)
9. Giovanni Maria Angiolello (1470-1483)
10. Martino Segono (1480)
11. Bernardo Michelozzi, Bonsignore Bonsignori (1497/98)
12. Arnold von Harff (1496-1499)

16. Jahrhundert²⁶

13. Felix Petančić (1513)
14. Feldzugstagebuch des ersten ungarischen Feldzugs Suleymans I. (1521)
15. Feldzugstagebuch des zweiten ungarischen Feldzugs Suleymans I. (1526)
16. Triscano Savregnano (nach 1528)
17. Tagebuch des vierten Feldzugs Suleymans I. nach Wien (1529)
18. Benedikt Kuripešič (1530/31)
19. Tagebuch des fünften Feldzugs Suleymans I. gegen Kaiser Karl V. (1532)
20. *Wegraysz Keyserlicher Maiestat Legation im .32. jar* (1532)
21. Corneille Duplicius de Schepper (1533)
22. Benedetto Ramberti (1534)
23. Tagebuch des siebenten Feldzugs Suleymans I. gegen Awlona (1537)
24. Paulus Rubigallus (1540)
25. Hieronymus Laski (1540/41)
26. Nasuhü's-Silahi – genannt Matrakçı (1543)
27. Hugone Favolio (1545/46)
28. Jean Chesneau (1547-1555)
29. Catharin Zen (1550)
30. Hans Dernschwam (1553-1555)
31. Antun Vrančić (1553)
32. Ogier Ghiselin de Busbecq (1554/55)
33. Melchior von Seydlitz (1556-1559)

34. Erasm Otwinowski (1557)
35. Gaspare Erizzo (1558)
36. *Viaggio per terra da Dolcigno a Costantinopoli...* (1558)
37. Marino Cavalli (1558-1560)
38. Jakob von Betzek (1564/65)
39. Michael von Saurau (1567)
40. Antun Vrančić (1567)
41. Karel Rijm (1570-1574)
42. Salomon Schweigger (1577-1581)
43. Levinus Rijm (1583)
44. Reinhold Lubenau (1587/88)

1.4. Zum Begriff der *Via Traiana*

Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln kurz erläutert, wird die Strecke zwischen Belgrad und Konstantinopel auf der Basis von Jirečeks Studie noch heute üblicherweise als »Heerstrasse«²⁷ bezeichnet. Eine zusätzliche Bestätigung dieser Namensgebung sah Jireček im Funde einer römischen Inschrift²⁸ aus dem Jahre 61 n. Chr. in Bulgarien, die 36 km nördlich Philippopol entdeckt wurde.

Über die Funktion von römischen Heerstraßen lässt sich im Allgemeinen Folgendes sagen:

Die *viae militares* sind keine eigene Gruppe außerhalb der *viae vicinales, privatae* oder *publicae*, sondern eine Unterabteilung der letzteren, und zwar wohl die strategisch wichtigen Straßen, welche die Garnisonen miteinander und hauptsächlich mit Rom und den Provinzhauptstädten verbinden und vom Heer überwacht und gesichert worden sind [...] Es ist auch anzunehmen, daß die Bautätigkeit der Soldaten in erster Linie den Militärstraßen galt.²⁹

Warum wird in der vorliegenden Arbeit statt des Begriffes der »Heerstrasse« derjenige der *Via Traiana* verwendet? In der oben zitierten Inschrift ist allgemein von *viae militares* im Plural die Rede und nicht von einer bestimmten *via militaris*, was eine ausschließliche Zuweisung der Singularform dieses Namens für die Strecke von Belgrad nach Konstantinopel nicht gestattet. Der Begriff der *Via Traiana* ist hingegen als Traditionsname seit dem 16. Jahrhundert belegt, da Reisende in dem genannten Zeitraum in ihren Berichten die von Jireček sogenannte »Heerstrasse« als *Via Traiana* bezeichnen, was ich im Folgenden anhand von einigen ausgewählten Zitaten belegen und veranschaulichen möchte.

Als erstes Beispiel sei Antun Vrančić genannt, der im Jahre 1567 von Ungarn kommend über Belgrad nach Konstantinopel reiste und über die Stadt Pirot schreibt:

Et ab eo [sc. Pirot] via strata est, opus antiquum, quod indigenae Trajanum appellunt...³⁰

Ein umfassenderer Beleg lässt sich beim Reisenden Levinus Rijm aus dem Jahre 1583 finden:

Dien dach hebben wy ghesien die caltseye wick gemaect by Troyanus den Roomschen keyser beginnende van de stat Buda [sc. Budapest] in Hoengerlant tot Constantinopolis in Trasia de welcke in veel plaetsen noch geheel leyt...³¹

Auf das besagte Straßenstück ist Rijm zwischen den Orten *Zaratbroot/Zaritbrodt* (Dimitrograd) und *Dragman* (Dragoman) gestoßen.

Als letztes Beispiel sei schließlich Reinhold Lubenau genannt, der 1587 von Wien nach Konstantinopel reiste und in der Nähe der Stadt *Nissa* (Niš) Folgendes gesehen hat:

Unterwegens bei einem Bechlein fehete sich widerumb der gepflasterte Wegk an, welcher auch in gantz Bulgaria via Traiana a Traiano imperatore authore also genandt wirdt und solcher Wegk auch mitt grosen Unkosten von dem turckischen Keiser und den Bassis bis auf Constantinopel erhalten und gebessert wirdt, wiewer aber denselben oft verlohren aus Ursachen, das sich der Wegk an etlichen Enden wegen der Wassergusse und anderer Gelegenheit halben verendert...³²

Diese Belege aus der Frühen Neuzeit, sowie weitere, die ich in Kapitel 4.2. anführen werde, bezeichnen die »Heerstrasse« von Belgrad nach Konstantinopel explizit als *Via Traiana*. Auch ist zu bedenken, dass es in Südosteuropa mehrere Heerstraßen gegeben hat, jedoch

27 Jireček 1877, p. 10ff.; cf. dazu auch Charlesworth, Martin P.: *Trade-routes and Commerce of the Roman Empire*. Cambridge: Cambridge UP 1924, Nachdr. Hildesheim: Olms 1961, p. 119f., p. 177, p. 232; Chevallier, Raymond: *Les Voies Romaines*. Ouvrage publié avec le concours du Centre national du livre. Paris: Picard 1997, pp. 238-243; LMA, Bd. VIII, pp. 224-227 (*Straße*); Škrivanić, Gavro: *Putevi u srednjovekovnoj Srbiji* [Straßen im mittelalterlichen Serbien]. Beograd: Turistička štampa 1974, pp. 82-93; Soustal, Peter: *Thrakien* (Thrakē, Rodopē und Haimimontos). Wien: ÖAW 1991 (Tabula Imperii Byzantini 6), pp. 132-135; Zirojević, Olga: *Carigradski drum od Beograda do Sofije* (1459-1683). *Interesovanje za Carigradski drum od XV veka do danas* [Die Heerstraße nach Konstantinopel von Belgrad bis Sofia (1459-1683). Das Interesse an der Heerstraße nach Konstantinopel vom 15. Jahrhundert bis heute]. In: *Zbornik Istorijskog Muzeja Srbije* 7 (1970), pp. 3-196. Für das Kopieren und Übersenden dieses Artikels bin ich Herrn Prof. Mag. Mihailo Petrović (Belgrad) zu großem Dank verpflichtet. Dies.: *Zur historischen Topographie der Heerstraße nach Konstantinopel zur Zeit der osmanischen Herrschaft*. Das Interesse an der Heerstraße nach Konstantinopel vom 15. Jahrhundert bis heute. In: *Études balkaniques* 1 (1987), pp. 81-106.

28 Cf. Jireček 1877, p. 5, p. 7. Ediert in: *Corpus Inscriptionum Latinarum* Vol. III, Pars II. *Inscriptiones Asiae, Provinciae Europae, Graecarum, Illyrici, Latinae*. Ed. T. Mommsen. Berlin 1873, p. 991 (Nummer 6123).
nero claudius
 DIVI CLAVDI F
 GERM CAESARIS N
 TI CAESARIS AVG
 PRON DIVI AVG ABN
 CAESAR AVG GERM
 PONTIF MAX TRIB POT
 VIII IMP VIII COS IIII
 p p
 TABERNAS ET PRAETORIA
 PER VIAS MILITARES
 FIERI IVSSIT PER
 TI IVLIVM IVSTVM PROC
 PROVINCIAE THRAC

29 Pekáry, Thomas: Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. Bonn: Habelt 1968 (Antiquitas Reihe 1, Abh. zur Alten Geschichte 17), p. 12f.; cf. dazu Miller 1916, p. IX: »Gepflastert sind hauptsächlich die Heerstraßen, jene geradlinigen, über Berg und Tal rücksichtslos stundenweit fortziehenden Plattenstraßen, welche fast alle dem 1. oder höchstens noch dem Anfang des 2. Jahrhunderts angehören, und vom Militär gleich nach der Besetzung des Landes flüchtig angelegt wurden; doch kann man bei diesen oft streiten, ob sie noch den Namen Pflasterstraßen verdienen...«

30 Vrančić, Antun: Monumenta Hungaria Historica VI. Scriptores. Ed. L. Szalay. Pest: Haas 1860, p. 80.

31 Rijm, Levinus: Reyse van Bruussele vut Brabant te Constantinopels in Thracyen en Reyse van Weenen in Hoosteryc te Constnantinopels in Thracyen. Twee Rejsjournaals uit de Jaren 1570-1585. Ed. S. de Vriendt. Gent: Vlaamse Academie 1971, p. 192.

32 Lubenau, Reinhold: Beschreibung der Reisen des Reinhold Lubenau. Ed. W. Sahn. Königsberg/Pr.: Ferd. Beyers Buchhandlung 1912-1915 (Mitteilungen aus der Stadtbibliothek zu Königsberg i. Pr. IV-VI), p. 100.

33 Zu weiteren Namen, welche der *Via Traiana* seitens der Reisenden der Frühen Neuzeit gegeben wurden, cf. Hynková, Hana: Europäische Reiseberichte aus dem 15. und 16. Jahrhundert als Quellen für die historische Geographie Bulgariens. Sofia: Verl. d. Bulg. Akad. d. Wiss. 1973, p. 6.

34 Zirojević, Olga: Carigradski drum od Beograda do Budima u XVI i XVII veku [Die Heerstraße nach Konstantinopel von Belgrad bis Buda im 16. und 17. Jahrhundert]. Novi Sad: Inst. za izučavanje istorije Vojvodine, Monografije 1976 (Inst. za izučavanje istorije Vojvodine, Monografije, Knjiga 14), pp. 3-9; Dies.: Zur historischen Topographie der Heerstraße nach Konstantinopel zur Zeit der osmanischen Herrschaft II. Siedlungen an der Straße. In: Études balkaniques 2 (1987), pp. 49-52. Zirojević nennt als Stationen dieses Abschnittes Belgrad, Vukovar, Osijek, Mohács, Tolna, Paks, Dunaföldvár und Budapest. Diese Route entspricht der antiken römischen Trassierung [Miller 1916, pp. 429-437].

35 So z.B. diejenige durch das Eiserne Tor, die in den byzantinischen Quellen des ausgehenden 6. Jahrhunderts *tribos Traianu* (»Trajansweg«) genannt wird. Cf. dazu meinen Artikel: Popović, Mihailo: Zur Lokalisierung des »Trajansweges« des Theophylaktos Simokattes. In: JÖB 53 (2003), pp. 83-95.

nur diese eine in der von mir behandelten Zeit *Via Traiana*³³ genannt wird. Zudem muss festgehalten werden, dass Levinus Rijm die *Via Traiana* als eine Verbindung zwischen Budapest und Konstantinopel belegt. Dieser Gedanke wird von der klassischen Altertumskunde bestätigt, so dass die »Heerstrasse« im zeitgenössischen Verständnis nicht in Belgrad begann bzw. endete, sondern der neuzeitlichen Quelle entsprechend bis nach Budapest verlängert werden kann. Wie im Falle der »Heerstrasse« zwischen Belgrad und Konstantinopel orientierte sich auch die Trasse des Abschnitts Belgrad-Budapest an der antiken römischen Straßenführung.³⁴

Der Vollständigkeit halber sei gesagt, dass in der römischen Antike und in der frühbyzantinischen Zeit auch andere Straßen als *Viae Traianae* bezeichnet wurden.³⁵ Warum die Straße von Budapest über Belgrad nach Konstantinopel von den Reisenden des 16. Jahrhunderts nach dem römischen Kaiser Trajan (53-117 n. Chr.) benannt wurde, kann nur vermutet werden. Zwar hielt sich Kaiser Trajan um 98/99 n. Chr. in Pannonien und in Moesien auf und baute Aufmarschstraßen, wie zum Beispiel diejenige durch das Eiserne Tor, um den Einfällen des Dakerkönigs Decebalus in das Römische Reich begegnen zu können, den er schließlich nach zwei Dakerkriegen (101-106 n. Chr.) in die Knie zwang,³⁶ aber es sind keine Meilensteine oder Inschriften erhalten, die bezeugen, dass dieser Kaiser auch den (Aus-)Bau der *Via Traiana* veranlasste.³⁷

Es scheint sich am ehesten um eine in der mündlichen Tradition der Völker Südosteuropas – etwa Volkssagen – verankerte Bezeichnung zu handeln, die von den Reisenden übernommen wurde. So sieht es auch Jireček, der darüber Folgendes schreibt:

Die Volkssage der späteren Zeit knüpft die Errichtung der Römerstrasse von Belgrad nach Constantinopel an den Namen desjenigen Kaisers, der durch die Menge seiner Bauten alle seine Vorgänger und Nachfolger in Schatten stellte, dessen Namen auf Mauern, Monumenten und Steinen überall so massenhaft zu lesen war, dass man ihn scherzhaft *die Wandflechte (herba parietina)* zu nennen pflegte, an den Namen Trajans [...] In gewisser Beziehung war die Sage gewiss nicht grundlos. Die Bauten des grossen Imperators auf der Balkan-Halbinsel waren von kaum geringerer Bedeutung, als seine berühmten Werke in Rom, Dakien und Spanien. Er gründete vor Allem die grossen Städte Nicopolis ad Haemum, Nicopolis ad Nestum, Marcianopolis, Plotinopolis, Trajanopolis, Ulpiana, die Colonien Ulpia Ratiaria und Ulpia Oescus, einen Aquaeduct in Jader (Zara), Bergstrassen, Brücken usw. und auch die Trajansstrasse mag von ihm an vielen Stellen verbessert und verschönert worden sein. Nach einigen Jahrhunderten schrieben die Provincialen alle grösseren Bauwerke Trajan zu und von ihnen übernahmen es die später eingewanderten Slawen.³⁸

Eine Bestätigung von Jirečeks Meinung finden wir im oben angeführten Zitat des Reisenden Vrančić. Dort steht explizit, dass *indigenae* (»die Eingeborenen, Einheimischen«) besagte gepflasterte Straße nach Kaiser Trajan benennen. Umfassend gesehen ist die Volkssage der Balkanvölker mit Bezug auf die *Via Traiana* nur ein kleiner Teil eines sehr großen Sagenkomplexes, der sich bei den Bewohnern Südost- und Osteuropas um den römischen Kaiser Trajan rankt.³⁹

Inhalt

Vorwort	7
Inhalt	11
Karten	13
1. Verzeichnis der in Abkürzungen benützten Literatur	21
1.1. Quellen	22
1.2. Sekundärliteratur	29
2. Einleitung	
2.1. Ziel der Arbeit	37
2.2. Aufbau und Methodik	39
2.3. Verwendete Reiseliteratur	41
2.3.1. Allgemeines	41
2.3.2. Auswahlkriterien hinsichtlich der verwendeten Reiseliteratur	44
2.4. Zum Begriff der <i>Via Traiana</i>	47

36 Ibid., p. 90f.

37 Cf. dazu die Auflistung der römischen Meilensteine bei Hollenstein, Lorenz: Zu den Meilensteinen der römischen Provinzen Thracia und Moesia inferior. In: Académie Bulgare des Sciences, Institut d'Études Balkaniques, Recherches de Géographie Historique II en l'honneur du XVe Congrès des Études Byzantines 1976. Ed. V. Beševliev, V. Tăpkova-Zaimova. [Studia Balcanica 10 (1975)], p. 27ff.

38 Jireček 1877, p. 5f.; cf. dazu auch: Ders.: Geschichte der Serben. Gotha: Justus Perthes 1911, Nachdr. Amsterdam: Adolf M. Hakkert 1967, p. 57f.; Škrivanić 1974, p. 18: »U tradiciji kod balkanskih naroda je primljena skaska po kojoj još i danas Sloveni popločane puteve nazivaju Trajanov, ili Trajanski put.« [»In der Überlieferung der Balkanvölker wurde die Sage angenommen, wonach noch heute die Slawen gepflasterte Wege ›Weg des Trajan‹ oder ›Trajansweg‹ nennen.«].

39 Cf. dazu Popović, Mihailo: Zum Bild des römischen Kaisers Trajan in der byzantinischen Literatur. In: Hörandner, Wolfram et al. (Hg.): Vierzig Jahre Institut für Byzantinistik und Neogräzistik der Universität Wien im Gedenken an Herbert Hunger (Wien, 4.-7. Dezember 2002). Wien: ÖAW 2004 (Byzantina et Neograeca Vindobonensia XIV), pp. 337-347.

3. Chronologische Auflistung der verwendeten Reiseliteratur und Kurzbiografien der Verfasser

53

4. Die Geschichte der *Via Traiana* im Spiegel zeitgenössischer Reiseberichte

4.1. Die *Via Traiana* von der Antike bis 1526

103

4.2. Die *Via Traiana* von 1526 bis 1600

171

Geografisches Register

201

Personennamenregister

215

