

# Itinerarstudien zu Balthasar Schrautenbachs Romreise von 1498

(Mit einer Karte.)

Von Herbert Krüger.

Nachdem wir für H. Weigels Edition des Schrautenbachschen Reisekosten-Büchleins die Ortsbestimmung der darin aufgezeichneten rund 120 Etappen durchgeführt haben, verlockt es, unseres Gießener Rentmeisters Reiseroute als willkommenen Baustein zur historischen Straßenforschung im Gesamtverlauf wie im Vergleich mit einer Reihe zeitgenössischer Itinerarwerke eingehender zu betrachten.

Der so häufig zitierte Regelfall, daß der mittelalterliche Reisende auf seiner beschwerlichen Fahrt die kürzest-mögliche Route eingeschlagen habe, erfährt durch unseren Einzelfall sogleich seine Abwandlung. Eine solche Verbindung von des hessischen Landgrafen Residenzstadt Marburg bis nach Rom, dem Zentrum der abendländischen Christenheit, hätte sich — wenn wir den Vergleich mit zeitgenössischen Quellen hier sogleich beginnen — unserem, mit seinen Reisegeldern gewissenhaft haushaltenden Rentmeister wohl in jener Linienführung dargeboten, die Erhard Etzlaub, der geniale Nürnberger Kartograph, in seinen beiden epochemachenden Straßenkarten der Jahre 1500 und 1501 zur kartographischen Darstellung gebracht hat<sup>1)</sup>. Dort führt der oberhessische Romweg, in Marburg, dem Ziel der Wallfahrten zur heiligen Elisabeth wurzelnd, über Frankfurt, Miltenberg, Dinkelsbühl und Donauwörth geradlinig nach Augsburg; und hier gewinnt er den unmittelbaren Anschluß an die Brennerstraße. Innsbruck, Verona, Bozen, Bologna, Florenz und Siena sind innerhalb Italiens Fixpunkte dieser kürzesten Linienführung. Etzlaub hatte sie mit 167 Meilenpunkten = 1252,5 km Gesamtentfernung veranschlagt; die wirkliche Entfernung, nach modernen Unterlagen berechnet, beträgt 1362,5 Kilometer.

Schrautenbachs umwegige Linienführung liegt darin begründet, daß er seinem besonderen Auftrag zuliebe zunächst eine Reihe weit auseinanderliegender Zwischenziele anzusteuern gezwungen ist: Nürnberg, Ulm und Freiburg.

<sup>1)</sup> Krüger, Das Heilige Jahr 1500 und Erhard Etzlaubs Romweg-Karte. Erdkunde, Bd. 4, 1950; derselbe, Das Rhein-Maingebiet auf Erhard Etzlaubs Nürnberger Straßenkarten aus den Jahren 1500 und 1501. Mainzer Zeitschr. 46/47, 1951/52; derselbe, demnächst die Zusammenfassung: Deutschlands älteste Straßenkarten des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub aus den Jahren 1500 und 1501. Petermanns Geograph. Mitt. Gotha.

Da will es zunächst überraschen, daß innerhalb einer mittelalterlichen Reisekostenabrechnung, in der außer den Einnahme- und Ausgabeposten auch das rund einunddreißig Wochen umfassende Kalendarium sowie das rund 120 Stationen aufzählende Itinerar lückenlos zusammengestellt wurde, gerade Ort und Zeit des speziellen Reiseantritts besonderer Interpretation bedürfen. Denn zwischen dem Ausritt in Frankfurt am Montag, 23. April, und einer bescheidenen Übernachtungszeche „selbdritt“ in Miltenberg am Main, 73 km südlich von Frankfurt, für Freitag, 27. April, klafft sogleich eine Lücke. Weigel schließt sie mit dem Hinweis auf die Einnahmennotiz [2], wodurch Schrautenbachs Anwesenheit in Darmstadt, der Residenz des katzenellenbogischen Landesteiles Starkenburg, zumindest für den 24. April bezeugt ist. Daraus erklärt sich dann wohl auch das Fehlen der Ausgabeposten für Übernachtung und Verzehr während der drei Tage vom 24. bis 26. April; die landgräfliche Kammer wird dort für die Kosten aufgekommen sein, die unser Rentmeister während seiner Marburger Aufenthalte allerdings stets in Rechnung gestellt hat [4].

Bedarf es für die Routenbestimmung von Frankfurt nach Darmstadt kaum eines besonderen Quellenbeleges<sup>2)</sup>, so fließen für die Festlegung des westost gerichteten Streckenabschnittes von Darmstadt nach Miltenberg die Quellen meines Wissens nicht eben reichlich. R. Gradmann nennt auf seiner ausgezeichneten Karte der mittelalterlichen Straßen Süddeutschlands<sup>3)</sup> drei das Mainzer Rheinknie und das Mainviereck verbindende Linien: eine nördliche über Frankfurt und Aschaffenburg, eine mittlere über Langen und Babenhäuser und eine südliche über Trebur, Darmstadt, Dieburg und Groß-Umstadt verlaufende Linie, die, seit Obernburg vereinigt, Miltenberg ansteuern. Wenn auch das sonst so etappenreiche Brügger Itinerar aus der Zeit um 1380<sup>4)</sup> für den Streckenabschnitt von Mainz bis Miltenberg leider nur die Zwischenstation Obernburg nennt und sich somit für keine der Linien Gradmanns eindeutig entscheidet,

2) Außer B. Schumacher (Die Reise des samländischen Bischofs Dietrich von Cuba von Rom nach Deutschland, 1473. Mitt. d. Ver. f. d. Gesch. v. Ost- u. Westpreußen, Jg. 17, 1943), der die Strecke Bensheim, Arheilgen, Frankfurt zu belegen vermag, nennen wir das jüngst von W. Lang (The Augsburg Travel Guide of 1563 and the Erlinger Road Map of 1524. Imago Mundi 7, Stockholm 1950) aufgefundene, aber straßenkundlich noch nicht ausgewertete älteste deutsche Reisebüchlein, das Georg Gail 1563 in Augsburg hatte ausgehen lassen. Hier werden zitiert die Straßen: Augsburg, Heidelberg, Frankfurt sowie Paris, Straßburg, Frankfurt. Schließlich läßt sich auch aus dem gleichfalls noch nicht ausgewerteten frühen Straßenkarten-Atlas, dem „Itinerarium Orbis Christiani“ (I.O.C.), das 1569/70 anonym erschienen ist (H. Wertheim, Der erste europäische Straßenatlas. Imago Mundi I, Berlin 1935) die Straße: Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt klar bestimmen.

3) Süddeutschland, 2 Bde, Stuttgart 1931, Tafel 8; 1:1 000 000.

4) In: Lelewel, Géographie du moyen âge, 1—4, Brüssel 1852/57; vgl. Le Bouvier, Le livre de la description, T. 22 du Recueil de voyages, Leroux 1908.

so zweifele ich nicht daran, daß wir für die Zeit um 1500 zumindest die Dieburger Route für den von Darmstadt ostwärts auf Würzburg gerichteten Verkehr in Anspruch nehmen dürfen<sup>5)</sup>. Den Ritt von Obernburg bis Miltenberg werden wir längs des westlichen Mainufers verlaufend annehmen<sup>6)</sup>, obwohl wir wissen, daß für dieses kurze Straßenstück doppelter Uferwechsel zwischen Obernburg und Miltenberg nichts Ungewöhnliches war<sup>7)</sup>.

Die erste fest bestimmbare Itinerarnotiz: „selbdritt zu Miltenberg“ und die relativ hohe Ausgabe von 22 Albus für Schrautenbach, seinen Reitknecht sowie den Geleitsmann berechtigt uns, eine Übernachtung von Freitag auf Samstag, 27./28. April, in der verkehrsreichen kurmainzischen Mainstadt Miltenberg anzusetzen.

Für eine Reise von Miltenberg nach Nürnberg bedeutet der Weg über Würzburg wohl eine mögliche, aber keineswegs die übliche Route. Zwar wurde die durch mancherlei Privilegien belastete, „gezwungene“ Frankfurter Messeroute von Nürnberg über Würzburg, und umwegig sogar noch über Tauberbischofsheim, nach Miltenberg geführt<sup>8)</sup>. Aber als „naturegegebene“ Route läßt sich als eine der belebtesten Straßen südlich des Mains zumindest seit dem Brügger Itinerar die Linie über Külsheim, Bischofsheim, Grünsfeld, Aub, Windsheim und Langenzenn nach Nürnberg abstecken, die auch Etzlaubs Landstraßen-Karte von 1501 meilengenau nachgezeichnet hat<sup>9)</sup>. In voller Lebendigkeit ersteht diese Straße und ihr um 1500 lebhaft fließender Verkehr im kulturgeschichtlich farbenreichen „Wanderbüchlein“ des in Miltenberg geborenen Johannes Butzbach vor unserem Auge<sup>10)</sup>. Wenn also unser hessischer Rentmeister sowohl auf dem Hin- wie Rückweg einen nicht unbedingt nötigen Umweg über Würzburg einschaltet und sich hier jeweils einen der

5) Freundliche Auskünfte von Herrn Archivdirektor Dr. C l e m m, Darmstadt, die unter Hinweis auf W. M a t t h e i, Über das hess. Geleit südl. des Mains (Quartalbl. d. Hist. Ver. Hessen N. F. 6, 198 ff.), Stockstadt oder Obernburg als End-, Dieburg und Gr.-Umstadt als Zwischenstationen nennen, widersprechen dieser Linienführung nicht.

6) Die fast unbekannte Straßenkarte der Gebr. Jung, Rothenburg 1641, nennt hier zusätzlich die Etappen Wörth und Kleinheubach (Original im Germ. Museum Nürnberg, sowie Geograph. Institut d. Universität Göttingen). Faksimile-Druck bei A. K o r z e n d o r f e r, Bayerischer Verkehrsgeographischer Atlas. Archiv f. Postgeschichte in Bayern, 1931.

7) H. K r ü g e r, Rhein-Maingebiet. So überquerte beispielsweise die Reisegesellschaft des Grafen Ludwig zu Hanau-Lichtenberg i. d. J. 1484/85 auf dem Wege von Babenhausen nach Venedig den Main bei Miltenberg und bei Klingenberg sowohl auf dem Hin- wie Rückwege; vgl. E. B e c k e r, Die Pilgerfahrt des Grafen Johann V. von Nassau-Dillenburg nach dem hl. Lande, 1484/85. Hess. Jahrb. f. Landesgesch. Bd. 2, 1952, S. 65.

8) A. W o l k e n h a u e r, Eine kaufmännische Itinerarrolle (um 1520). Hansische Geschbl. 35, 1908; vgl. O. R u p p e r s b e r g, Das Nürnberg-Frankfurter Geleit. Arch. f. Frankfurts Gesch. u. Kunst, 1938. Die Führung: Frankfurt, Miltenberg, Tauberbischofsheim, Würzburg findet sich als Frankfurt-Bamberg-Prager Route auch bei G. G a i l, 1563, Bl. 1.

9) Zu den Straßen: Frankfurt—Augsburg und Frankfurt—Nürnberg vgl. H. K r ü g e r, Älteste Straßenkarten.

10) Des Johannes Butzbach „Wanderbüchlein“, Insel-Verlag, Lzg. o. J.

## Itinerar-Zusammenstellung. I. Hinreise

Daten	Rastplätze			km
	tags	— unbestimmt —	nachts	
1498		Marburg (Gießen)	29,0	
23. 4.		Frankfurt	62,0	
23./27. 4.		Darmstadt	27,0	(118,0)
27. 4.		Miltenberg	68,0	68,0
28. 4.	Wertheim	27,5		
		Würzburg	40,0	67,0
29. 4.		Würzburg		
30. 4.	Kitzingen	18,5		
		„Bubeneiche“		
		Neustadt/Ai.	42,0	60,5
1. 5.		Fürth 34,0		
		Nürnberg	8,0	42,0
2. 5.		Nürnberg		
3. 5.	Schwabach	15,5		
		Gunzenhausen	33,0	48,5
4. 5.	Nördlingen	39,5		
		Giengen	42,5	82,0
5., 6., 7., 8., 9.,		Ulm 35,5		35,5
10. 5.	Ehingen	26,0		
		Veringenstadt	42,5	68,5
11. 5.	bei Rottweil	50,0		
		Villingen	23,0	73,0
12. 5.	zum torner	35,0		
		Freiburg	25,0	60,0
13., 14., 15.,		Freiburg		
16. 5.		Lenzkirch	40,0	40,0
17. 5.	Stühlingen	27,5		
		Dissenhofen	33,0	60,5
18. 5.	Konstanz	37,0		
		Romanshorn	19,5	56,5
19. 5.	Rheineck	25,0		
		„zum Bauern“		
		Feldkirch	37,5	62,5
20. 5.	Bludenz	20,5		
		Klösterle	22,5	43,0
21. 5.	Landeck	45,5		
		„über den Arleberg“		
		Ried	16,5	62,0
22. 5.	Nauders	26,0		
		Mals	28,5	54,5
23. 5.	Latsch	30,0		
		Meran	28,5	58,5
24. 5.	Meran			
		Tramin	47,0	47,0
25. 5.		Trient	39,0	39,0

Daten	Rastplätze			km
	tags	unbestimmt	nachts	
26. 5.		Trient		
27. 5.	Rovereto	23,5		
		Borghetto	26,0	49,5
28. 5.		„über die Etze“		
	„Ursin“	43,0		
	Isola della Scala	19,0		
		Nogara	12,0	74,0
29. 5.	Ostiglia	16,0		
		„über den Pahlen“		
		Mirandola	24,0	40,0
30. 5.	S. Giovanni	35,5		
		Bologna	21,5	57,0
31. 5.		Bologna		
1. 6.	Pianoro	17,0		
		Lojano	18,0	35,0
2. 6.	Firenzuola	27,0		
		Ponte S. Piero	26,0	53,0
3. 6.	bei Florenz	26,5		
		S. Casciano	18,5	45,0
4. 6.	Poggibonsi	26,0		
		Siena	26,0	52,0
5. 6.	Buonconvento	27,0		
		„Recorsi“		
6. 6.	Ponte Centeno			
	Acquapendente	81,0		
		S. Lorenzo	8,0	116,0
7. 6.	Viterbo	42,5		
		Ronciglione	21,5	64,0
8. 6.	Baccano	24,5		
		Rom	29,5	54,0
I. Hinreise				1768,0
Strecke Darmstadt—Rom				1768,0
Strecke Marburg—Darmstadt				118,0
Gesamtstrecke:				1886,0

selteneren Ruhetage gönnt, so möchten wir dafür verwandtschaftliche Bindungen an seine mainfränkische Heimat verantwortlich machen. Ihnen verdanken wir dann den präzisen Nachweis zweier weiterer Verbindungslinien mit Würzburg.

Auf der kurmainzischen Süduferstraße führt der 27,5 km lange Morgenritt bis Wertheim, wo die Mittagsrast eingelegt und der Wechsel der Geleitsmänner vorgenommen wird. Die gegen Osten

ansteigenden Höhen überwindet Schrautenbach in 40 km langem Nachmittagsritt bis Würzburg, wo er den Samstagabend sowie den Sonntag Rast macht.

Montag, 30. April, werden unsere Reisenden erst am späten Vormittag in Würzburg Abschied genommen haben, wenn sie, auf der gewöhnlichen und durch mancherlei Itinerare gut belegten<sup>11)</sup> Nürnberger Straße schon nach knapp 19 km Ritt im Mainstädtchen Kitzingen die Mittagsrast einschalten und Geleit in Anspruch nehmen müssen. Erst hier erfahren wir wieder etwas von einem Geleitsmann, der sie gegen die übliche Gebühr von 5—6 Albus bis an die „Bubeneiche“ geleitet. Dieser Platz des Geleitswechsels muß wohl mit der markgräflichen Stadt Neustadt a. d. Aisch in Verbindung gebracht werden. Denn hier, wo unsere Romfahrer nach 60 km Tagespensum Herberge nehmen, setzt am nächsten Morgen das neue, ebenfalls markgräfliche, Geleit ein, das bis nach Fürth, vor die Tore Nürnbergs, gereicht hat. Ein strammer 42 km langer Ritt dürfte, da wir von keinem weiteren „verzer“ erfahren, unsere Reisenden schon vor dem Mittag bis ans erste Zwischenziel gebracht haben, das oberdeutsche Handels- und Wirtschaftszentrum Nürnberg, dessen zeitgenössisches Großstadtleben einst den Scholaren Johannes Butzbach zur Bewunderung hingerissen hatte.

Hier erhielt Schrautenbach vom Rat der Stadt das dem Landgrafen gewährte Darlehen von 1120 Gulden [3 u. 18], womit fast neun Zehntel der gesamten Reisekosten auf Credit finanziert wurden. Und für diese beachtliche Menge Bargeld zog Schrautenbach sogleich bei der Nürnberger Fuggerbank Wechsel, ein in jenen Zeiten durchaus übliches Verfahren der bargeldlosen Durchführung ausgedehnter Reisen.

Auch jetzt ist es dem hessischen Rentmeister nicht möglich, den Weg zur Kurie von Nürnberg südwärts auf der kürzesten Route, der Augsburger Brennerstraße, wie sie uns Etzlaubs Karten seit 1500 meilengenau vorzeichnen, einzuschlagen. Die Erlangung von Empfehlungsschreiben des Königs sowie weiterer fürstlicher Persönlichkeiten machte es, wie Weigel bereits ausgeführt hat, erforderlich, die Reichsstadt Ulm als nächstes Zwischenziel einzuschalten.

Auch die Nürnberger Straße über Ulm hinaus südwärts, die auf Etzlaubs Landstraßen-Karte von 1501 sorgfältig abgesteckt bis Toulouse und bis Barcelona verzeichnet wurde, gehört dank des lebhaften oberdeutschen Handels mit Südfrankreich und Spanien, Routenverzeichnissen Nürnberger und Ulmer Kaufherren sowie Pilgerbüchern der Santiagofahrer zufolge<sup>12)</sup>, zu den quellenmäßig gut faßbaren interkontinentalen Verkehrslinien dieser Zeit. Und so fügt sich Schrautenbachs Route auf der Ulmer Straße bis zu Einzelheiten in uns bekannte Etappen ein. Am Donnerstag, 3. Mai, übernachtet

11) So die Itinerarrolle, Route 6, sowie das I.O.C.

12) Vgl. dazu H. Krüger, *Altteste Straßenkarten*.

er im 48 km entfernten Gunzenhausen, nachdem in Schwabach Mittagsrast gehalten und der Wechsel der jeweils mit 6 Albus entlohnten Geleitsmänner vorgenommen worden war.

Wohl in dem Bestreben, den König noch in Ulm zu erreichen, und in der Hoffnung, einen weiteren Umweg über Freiburg vermeiden zu können, fordert Schrautenbach sich und den Tieren mit einem 82 km langen Ritt von Gunzenhausen bis Giengen eine ungewöhnliche Marschleistung ab. Diesmal ist es die machtvolle Reichsstadt Nördlingen, in der wiederum sowohl Mittagsrast als auch Wechsel der Geleitsmänner durchgeführt werden, so daß aus Schrautenbachs Rechnungsbüchlein ein mittäglicher Wechsel der auf Halbtagsstrecken verpflichteten Geleitsmänner geradezu als Norm erkennbar zu werden scheint.

Werden nach dem sorgfältigen Kassenbüchlein in Nördlingen Verzehr und Geleitsgeld noch nach rheinischer Art, den Gulden nach Groschen zu rechnen, in Albus bezahlt, so tritt von Giengen an südwärts nach oberdeutscher Rechnung sogleich der Kreuzer in Erscheinung. Am Samstag, 5. Mai, erreicht unser Rentmeister nach nur 35,5 km langem Ritt die freie Reichs- und Donaubrückenstadt Ulm, wo er für fünf Tage erfolgreichen Aufenthalt nimmt.

Da, wie Weigel nachwies, Berthold von Henneberg, Erzbischof von Mainz, der für kirchliche Reformationen in Hessen zuständige Ordinarius, in der für den Reichstag vorgesehenen vorderösterreichischen Stadt Freiburg auf den König bereits wartete, war Schrautenbach, bestrebt, auch vom Erzbischof Empfehlungsschreiben an die Kurie mitzunehmen, doch gezwungen, den Umweg von Ulm nach Freiburg einzuschalten. Wir verdanken diesem Umweg wertvolle Hinweise in einem straßengeschichtlich bisher wenig bekannten Terrain.

Eine direkte Verbindungsstraße von Ulm nach Straßburg wissen wir, zumindest seit 1565<sup>13)</sup>, in der Routenführung über Münsingen, Rottenburg, Horb und den Kniebis häufiger zu belegen. Aber für eine ohne Zweifel längst in Übung gekommene unmittelbare Verkehrsverbindung von Ulm nach Freiburg fließen die Quellen offenbar so spärlich, daß auch Gradmanns Karte, wenigstens für den östlichen Abschnitt, eine solche nicht zur Darstellung gebracht hat. Hier ist es die frühe Straßenkarte der Gebrüder Jung von 1641, die eine späte Bestätigung gewiß älterer Verkehrsbeziehungen erbringt, wenn sie die Etappen Ulm, Ehingen, Rottenacker, Riedlingen, Sigmaringen, Beuron und Tuttlingen zu einer das enge obere Donautal scheuenden Straße verbindet. Sie führt weiter über Donaueschingen nach Villingen und von dort über „Dornach“ und St. Peter nach Freiburg. Kann das Rechnungsbüchlein unseres Gießener Rentmeisters zur Wertung dieser späten Straßenkarte beitragen?

<sup>13)</sup> Die Meilenscheibe des Hans Rogel, Augsburg 1565, belegt diese Route sorgfältig mit 12 Zwischenstationen (A. Hämmerle, Die Augsburger Meilenscheibe. Arch. f. Postgesch. in Bayern, 1927). Auch das I.O.C. von 1569/70 läßt diese Linie erkennen.

Donnerstag, 10. Mai, verlassen unsere Romfahrer, wie es scheint hinfort ohne Geleitschutz<sup>14)</sup>, die Stadt Ulm westwärts auf der von Jung gezeichneten Uferstraße. Denn die Mittagszehrung wird in dem 26 km entfernten vorderösterreichischen Donaustädtchen Ehingen eingenommen. Bald danach aber verlassen nach rund 19 km in Zwiefaltendorf oder, geländemäßig sehr viel günstiger, nach rund 27 km hinter Riedlingen unsere Reisenden das hier noch weiträumige Donautal, ehe es sich vor Sigmaringen straßenbehindernd verengt. Da Villingen als letzte Etappe vor dem Aufstieg in den hohen Schwarzwald angestrebt wird, empfiehlt sich nach rund 68,5 km Tagesleistung „feringen“, doch wohl das mauerumwehrte zollernsche Städtchen Vehrigenstadt, als Nachtquartier.

Bis nach Villingen, dem Ort der nächsten Herberge, bieten sich so viele Verbindungsmöglichkeiten als „alte Straße“ an, daß wir unserer Quelle verargen, den Namen der hier folgenden Hufschmiede und Verzehrstation nicht überliefert zu haben. Durch den Hinweis: „by Rottwill“ sind wir wohl gehalten, Schrautenbachs Route, in nur teilweiser Anlehnung an Gradmanns Zeichnung, über Ebingen, Laufen, Schömberg und Rottweil nach Villingen zu führen. Das ergibt die stramme Tagesleistung von rund 73 km.

Die Straßen zwischen Villingen und Freiburg über den hohen Schwarzwald sind schon früh Gegenstand historischer Forschung gewesen<sup>15)</sup>, und auch A. Schulte hat in seiner grundlegenden verkehrsgeschichtlichen Untersuchung auf Fragen des Schwarzwaldverkehrs Bezug genommen<sup>16)</sup>. Modernen kartographischen Niedererschlag fanden diese Bemühungen um den mittelalterlichen Straßenverlauf vornehmlich — allerdings nur auf kleinmaßstäbigen Übersichtskarten — bei R a u e r s 1906<sup>17)</sup> und G r a d m a n n 1931 in einer Linienführung über Hammereisenbach — bei R a u e r s unter Einschaltung von Waldau — und St. Märgen. Wenn aber Schrautenbach sein Mittagsmahl „zum torner uf dem Schwarzwald“, also auf der noch heute bekannten Raststätte rund 4,5 km westsüdwestlich von Waldau verzehrt hat, so möchte ich meinen, daß danach eine umwegige Weiterführung vom Thurner über St. Märgen kaum anzunehmen ist; denn der Abstieg wird vielmehr nach Buchenbach ins Dreisamtal erfolgt sein. Dabei muß die Tagesleistung von Villingen bis Freiburg immerhin noch rund 60 km berechnet werden<sup>18)</sup>.

14) Das bestätigen auch die plötzlich verminderten Ausgaben für Verzehr und Übernachtung.

15) Ch. Roder, Die Verkehrswege zwischen Villingen und dem Breisgau. Ztschr. f. d. Gesch. d. Oberrheins, N. F. 9.

16) Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, 2 Bde, Lzg. 1900, vornehmlich I, S. 391 ff.

17) Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Geogr. Mitt. 52, Gotha 1906; Maßstab der Karte 1:1 500 000. Diese nunmehr fünfzig Jahre alte Karte ist durch eine bessere noch immer nicht ersetzt worden!

18) Es ist nicht unwichtig, darauf hinzuweisen, daß somit die Jungsche Straßenkarte mit ihrer Aneinanderreihung der Etappen Villingen, Torner, St. Peter und Freiburg hier eine unwahrscheinliche Führung konstruiert hat.

Nachdem Schrautenbach die erbetenen Empfehlungsbriefe vom Mainzer Erzbischof erhalten, verläßt er nach dreitägigem Aufenthalt die vorderösterreichische Hauptstadt Freiburg am Mittwoch, 16. Mai. Offenbar bestrebt, jetzt die kürzestmögliche Route einzuhalten, gönnt er sich nicht die Muße, den üblichen Weg durchs Oberrheintal auf Basel zu gewinnen. Nach 40 km Ritt und einem Aufstieg bis auf 1100 Meter Höhe erreicht der Gießener Rentmeister Lenzkirch als Nachtstation, wo er allerdings die an Sommerfrischenpreise gemahnende Summe von 37 Kr. erlegen mußte.

Da Schrautenbach kaum den Ehrgeiz gehabt haben wird, im fremden Gebirgslande Erstbegehungen durchzuführen, werden wir annehmen müssen, daß, bisheriger Straßenforschung zum Trotz, auch hier längst benutzte Straßen einen unmittelbaren Verkehr von Freiburg durchs Höllental und übers Titiseegebiet nach Schaffhausen aufrechterhalten haben. Der Abstieg auf einer solchen Straße, etwa über Bonndorf und Wellingen, am Donnerstag, 17. Mai, kann, wenn man die Tagesleistung von 60,5 km beachtet, nicht allzu beschwerlich gewesen sein. Hier wird das Städtchen Stühlingen als Mittagsstation belegt<sup>19)</sup>.

Es ist von Nutzen, gelegentlich daran zu erinnern, daß Schrautenbach nicht die Aufgabe gestellt war, eine Cavaliersreise zu begleiten und darüber ein Reisetagebuch im Sinne Breidenbachs<sup>20)</sup> zu führen, sondern daß er für eine korrekte Reisekostenabrechnung Sorge zu tragen hatte. So erklärt es sich, daß er der imponierenden Reichsstadt Schaffhausen mit keinem Wort gedenkt, weil er nicht dort, sondern im kleinen Brückenstädtchen Dießenhofen<sup>21)</sup> Ausgaben für Nachtmahl und Herberge zu registrieren gehalten war.

Am Südufer des Hochrheins und Bodensees bewegen wir uns wieder auf einer lebhaft begangenen Italienstraße<sup>22)</sup>, und für unseren folgenden Routenabschnitt über Arlberg und Reschen-Scheideck sowie das Etschtal bis Trient stehen zeitgenössische Itinerare in brauchbarer Auswahl zur Verfügung<sup>23)</sup>. Ohne ein Wort an die in

<sup>19)</sup> Stühlingen wird auch bei Brant, Route 8, hier allerdings in wohl falscher Etappenfolge, aufgeführt.

<sup>20)</sup> F. Uhlhorn, Zur Geschichte der Breidenbachschen Pilgerfahrt. Gutenberg-Jahrbuch 1934.

<sup>21)</sup> Aus der um 1500 anzusetzenden Rheinlauf-Beschreibung des „Narrenschiff“-Dichters und Straßburger Stadtschreibers Sebastian Brant (zusammengestellt in Caspar Hedios „Chronik über Teutschland“, Straßburg 1543) ergibt sich die überraschende Tatsache, daß das Stromstück zwischen Konstanz und Basel seinerzeit von 10 Brücken überspannt wurde. H. Krüger, Brücke, Fähre und Zoll im Rheinstromgebiet um 1500. Elsaß-Lothringisches Jahrbuch, 21, 1943. Bei Schrautenbach läßt sich freilich weder für Schaffhausen noch für Dissenhofen ein Brückengeld nachweisen.

<sup>22)</sup> Schultes einst so sorgfältig gearbeitete Straßenkarte des westlichen Alpengebietes wäre heute dementsprechend zu korrigieren.

<sup>23)</sup> Außer dem frühen Brügger Itinerar von 1380, das uns von Schaffhausen über den Arlberg bis Verona begleitet, sind hier drei Straßburger Pilgeritinerare des XV. Jahrhunderts zu nennen, von denen das eine (I) von Konstanz, das andere (III) von Feldkirch an bis nach Rom fast etappen-gau mit Schrautenbachs Route zusammenfällt. (F. I. M o n e, Zur Handels-

Maienblüte stehende schweizerische Kulturlandschaft zu verschwenden, notiert der wortkarge Rentmeister lediglich „verzer in Constanca“ sowie das Nachtquartier in Romanshorn, das er nach 56,5 km Tagespensum erreichte.

Zügig geht die Reise weiter! Außer der Notiz über das Mittagmahl in Rheineck südlich des Sees bietet uns Schrautenbach hier eine dankenswert präzise Festlegung des Übergangs über den zweigeteilten, reißenden Alpenrhein beim „Bauern“. Gegen eine Gebühr von 9 Kreuzern mußte er im Fährboot „über zwen flusse“, wobei die mitgeführten Pferde den Fluß durchschwammen.

„Zum Bauern“ als alte Straßenstation<sup>24)</sup> in der Nähe von Hoheneims, südlich des römischen Torodunum = Dornbirm, liegt heute abseits der Durchgangsstraßen, dort wo einst die durch die Schweiz führende Westuferstraße und die über Bregenz kommende ober-schwäbische Ostuferstraße, Etzlaubs Splügenstraße über Ulm nach Mailand und Genua, sich vereinigten. So leitet jene Itinerarrolle aus der Zeit um 1520 (25) ihre Reisenden, um ihnen den gefährvollen Übergang über die Bregenzer Ach zu ersparen, von Lindau zu Schiff nach Fussach an der alten Rheinmündung, empfiehlt die schweizerische Uferstraße und überquert ebenfalls „zum baur“ den Strom, ohne allerdings die Fährverhältnisse so eindeutig zu kennzeichnen wie unsere hessische Quelle.

Die doppelte Überfahrt dürfte nicht allzu zeitraubend gewesen sein, denn unsere Reisenden erreichen nach 62,5 km Tagesleistung noch Feldkirch, den stark bewehrten Straßenknoten, an dem von der südwärts ziehenden churrätischen Straße die Arlbergstraße abzweigt.

Am Sonntag, 20. Mai, gönnt sich der hessische Ratsherr keinen Ruhetag; wenn die Tagesleistung nach einem Imbiß in Bludenz bis zur Herberge in Klösterle nur 43,0 km betragen hat, so lag das daran, daß der Ritt in ständigem Aufstieg von 457 auf 1157 Meter Meereshöhe durchgeführt werden mußte. Die auf 1802 Metern liegende Paßhöhe des Arlbergs Ende Mai zu überqueren, hatte Schrautenbach für den folgenden Montag vorgesehen. Um sicher zu gehen, bestellte er gegen die auffallend geringe Gebühr von 2 Kreuzern „einen der mich über den Arleberg furt“. Erst nach 45,5 km Wegstrecke wird ein spätes aber reiches Mahl in Landeck am Inn eingenommen. Doch steigen die Reiter nochmals in den Sattel und nehmen, 16,5 km Inn aufwärts reitend, in Ried Nachtquartier.

---

geschichte der Städte am Bodensee. Ztsch. f. d. Gesch. d. Oberrheins 4, 1853.) Das gleiche gilt von Landeck an für des rheinischen Ritters Arnold v. Harffs Reisetagebuch der Jahre 1496/99 (hrsg. E. V. Grootte, Köln 1860). Schließlich sei auf die drei den Arlberg vorschlagenden Routen (4, 8 u. 9) Seb. Brants aus der Zeit um 1500 hingewiesen.

<sup>24)</sup> Vgl. Weigels Anm. 58.

<sup>25)</sup> Wolkenhauer, S. 190. Vgl. demnächst: H. Krüger, Ulm oder Augsburg als Heimat von Seilers „Nürnberger Itinerarrolle“ (um 1520). Archiv f. Deutsche Postgeschichte, 1957.

Dienstag, 22. Mai, bringt mit einer Tagesleistung von rund 55 km Wegstrecke den Übergang über den 1510 Meter hohen Reschen-Scheideck, sowie die 1450 Meter hohe Malser Heide, wobei Nauders als Mittagsrast und Mals, bereits südwärts der Malser Heide gelegen, als Nachtquartier genannt werden. Am folgenden Tag durchmißt Schrautenbach den 58,5 km langen Weg durch die bevorzugte Landschaft des Etschtales bis nach Meran. Lediglich Laatsch im Vintschgau als Mittagsetappe wird hier genannt<sup>26)</sup>.

In Meran hat Schrautenbach am Donnerstag, 23. Mai, wohl zunächst am Himmelfahrtsgottesdienst teilgenommen; denn seine Reise setzt er erst nach dem Mittagmahl fort; und so ist er nur bis zum 47 km entfernten Tramin gekommen. Er benutzte also, wie die meisten der durch den Vintschgau ziehenden Reisenden<sup>27)</sup>, Bozen links liegen lassend, die wegekürzende Linie auf der westlichen Talflanke des Bozener Beckens, hier im übrigen deutlich erkennbar in der Spur schon früh gesicherter Reichsstraßen<sup>28)</sup>.

Wohl von Egna = Neumarkt an, dem Ort, an dem sich die beiden Straßen vereinigen<sup>29)</sup>, treffen Etzlaubs über den Brenner geführte Straße mit der Etschtal-Route unserer Gewährsmänner zusammen. Während Arnold von Harff die Sprachgrenze bei Lavis und den Geltungsbeginn der welschen Meile ab Trient vermerkt, notiert Schrautenbach lediglich die hohe Ausgabe von 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Gulden für den eineinhalb-tägigen Aufenthalt und die 18 Kreuzer für einen neuen Beschlag der Pferde. Hier in Trient, der Hauptstadt des straßensperrenden deutschen Bistums, verließen die Palästina-pilger sowie die Orientkaufleute im allgemeinen die Etschtal-Straße<sup>30)</sup>, um ostwärts durch das Val Sugana und über Feltre ins Piave-Tal hinüberzuwechseln. In der Lagunenstadt warteten sie auf die Ausfahrt der Pilgerschiffe; die Kaufleute traten im „Haus der Deutschen“<sup>31)</sup> mit ihren venetianischen Geschäftspartnern in Kontakt.

Die Romfahrer indessen, Kaufleute, Männer in diplomatischer Mission, der dienstreisende Klerus oder der fromme Pilger, reisten südwärts weiter das Etschtal stromab. Unter ihnen finden wir Schrautenbach, der auch am Sonntag Exaudi, 27. Mai, mit immerhin 49,5 km Tagesleistung zielstrebig südwärts reitet; die Nennung von Rovereto als Rastort und Borghetto als Nachtquartier entspricht der Tradition der Romreise-Itinerare.

<sup>26)</sup> Gegenüber dem einsilbigen Schrautenbach notiert der Kölner Ritter treffende Bemerkungen über Land und Leute; zu Meran: „viele gecken“.

<sup>27)</sup> So das Brügger Itinerar, 1380, so Hans Porner aus Braunschweig, 1418/19; so v. Harff; so Brant, Route 9; so Straßburg I, während Straßburg III hier beide Talstraßen nebeneinander verzeichnet hat.

<sup>28)</sup> Vgl. Weigels Anm. [57].

<sup>29)</sup> „in daz grosse dorf do daz hübest bürgelîn lit, ligig uf dem felselin an dem berge, und da kument die strassen wider zamen von Tramin und von Botzen“ (Straßburg III).

<sup>30)</sup> Brant, Route 9; Itinerarrolle 1.

<sup>31)</sup> H. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig. 2 Bde., Stuttgart. 1887.

Ungewöhnlicher sind die Ausgabenotizen für den folgenden Tag; eine Überfahrt über die Etsch gegen die beträchtliche Gebühr von 8 Kr. kann wohl nur zwischen der auf dem Nordufer liegenden Scaliger-Vorstadt und der Innenstadt des mächtigen Verona durchgeführt worden sein, obwohl wir hier eine Brücke vorzufinden gewohnt sind. Unsere Gießener Romfahrer nehmen hier das Mittagsmahl ein<sup>32)</sup>.

Ungewöhnlich an diesem Montag ist weiter die Einschaltung eines zweiten Rastplatzes, Isola della Scala, in der lombardischen Ebene. „Hitz halber ruhen müssen“ schreibt Schrautenbach zur gewissenhaften Begründung. Später aber steigen unsere Reisenden wieder in den Sattel und wählen nach 74 km Tagesleistung erst in Nogara ihr Nachtquartier.

Am Dienstag, 29. Mai, werden an der bekannten Etappe Ostiglia das Mittagsmahl genommen und der Poübergang bewerkstelligt; das erste vermerkt der korrekte Rechner mit 16, das letzte, genau wie beim Etsch-Übergang, mit 8 Kreuzern Ausgabe. Ob der Ritt am Tage zuvor zu anstrengend oder die Stromüberquerung zu zeitraubend gewesen war, so daß der Marsch bereits nach 40 km Wegstrecke in Mirandola, der vielgenannten Etappe im Herzogtum Modena, beendet wurde, wissen wir nicht.

Schafft Schrautenbach am folgenden Tage die 57,2 km lange Wegstrecke über die Mittagsstation S. Giovanni in Persiceto hinaus bis nach Bologna, so muß der ungeduldige Herr in dieser mächtigen — aber wohl auch teuren — Metropole einen Tag ungenutzt verbringen, weil er „vor Wasser“, doch wohl wegen starker Gewittergüsse, den beschwerlichen Aufstieg in den Apennin nicht hatte antreten können. Erst am Freitag vor Pfingsten, 1. Juni, beginnt er den Aufstieg; über die Raststation Pianoro gelangt er nach 35 km beschwerlicher Tagesleistung bis Lojano<sup>33)</sup>. Ob er über die „elende Herberge“ dort ebenso zu schelten Grund gehabt, wie später Goethe auf seiner Italienreise, hat Schrautenbach der Nachwelt zu hinterlassen nicht für wichtig befunden.

Das Rechnungsbüchlein notiert in der Fortsetzung für die schwierigste Paßstrecke hier die Etappe Firenzuola und als Herberge für die Nacht vor Pfingstsamstag auf Sonntag „Pont“, doch wohl das häufig in den Quellen genannte Ponte S. Piero, das bereits auf dem südlichen Abstieg aus dem Gebirge liegt. Damit können wir, ent-

<sup>32)</sup> Beachte die auffallende Namensform „Ursin“. Scheffel (Verkehrsgeschichte der Alpen, 2 Bde., Berlin 1908 u. 14) zählt unter der Zusammenstellung nicht mehr gebräuchlicher Namensformen „Ursin“ nicht auf.

<sup>33)</sup> Zu den drei Etappen: Lojano, Firenzuola und Scarperia, also der gesamten Apennin-Überquerung, vermerkt der Kölner Ritter jeweils: „ouer eynen hogen steynachtigen berch“ und auch das Straßburger Pilgeritinerar (III) kann die Klage nicht unterdrücken: „und ist eitel hoch gebirge und bösse weg“.

gegen der herrschenden Meinung<sup>34)</sup>, die stets den heute bevorzugten La-Futa-Paß in den Vordergrund der Betrachtung gestellt hat, für diesen rund 53 km erfordernden Reisetag die Benutzung des niedrigeren Il-Giogo-Passes einmal mehr belegen.

Es müßte befremden, wie wenig Beachtung Schrautenbach den religiösen Zeremonien des Pfingstfestes, noch dazu angesichts der in ihrer Renaissanceblüte stehenden Stadt Florenz geschenkt hat, wären wir nicht durch Weigel [zu 75] daran erinnert worden, welche Schatten sich wenige Tage zuvor über diese glanzvolle Metropole gelegt hatten. So verstehen wir, daß unsere Romfahrer die Stadt durchheilen, selbst das Mittagmahl außerhalb einnehmen und nach rund 45 km Tagesleistung in der bekannten, 18,6 km südwestlich der Stadt gelegenen Etappe S. Casciano Herberge beziehen.

Wie die meisten Romreisenden gewinnt auch Schrautenbach die alte Heerstraße der deutschen Könige, die „Via Francigena“, in Poggibonsi, der Florentiner Sperrfeste. Bis nach dem festen, hochgelegenen Siena, das er somit nach rund 52 km Tagesleistung erreicht, hat er dadurch allerdings einen kleinen Umweg in Kauf nehmen müssen<sup>35)</sup>.

Der südwärts Siena folgende Abschnitt des Via Francigena bietet der Straßenforschung noch einige ungelöste Probleme; wir sind dankbar, daß unsere hessische Quelle einen Beitrag zu deren Lösung beizusteuern weiß. Schrautenbachs Mittagsstation, das auf dem östlichen Arbia-Ufer gelegene Buonconvento, aber auch Torrenieri als Brückenstation am Trt. Asso, S. Quirico auf der Wasserscheide und Bagno Vignoni, das Heilbad nahe der Orcia-Brücke, sind ebenso Etappen der mittelalterlichen Itinerare, wie sie Stationen an der modernen Fernverkehrsstraße durch die Toscana darstellen. Als nächste Etappe nach langem Aufstieg wird dann meist das von Friedrich I. in 896 m Höhe beherrschend angelegte Städtchen Radicofani genannt. Nach steilem Abstieg zu dem 600 m tiefer gelegenen Trt. Paglia gelangt man zur ebenfalls häufiger genannten Etappe Ponte Centeno.

Zwischen Buonconvento und Ponte Centeno, in einem Gebiet also, in dem das bis zu 1738 m ansteigende Waldgebirge um den Monte Amiata und die alte Abbadia S. Salvatore, Sommerfrische der in Italien stationierten deutschen Reichsbeamten, muß noch eine — vielleicht vor der Erbauung Radicofanis übliche — Parallelstraße in Benutzung gewesen sein, durch welche auch die in 830 m Höhe gelegene Reichsabtei Anschluß an den Durchgangsverkehr gehabt hatte.

<sup>34)</sup> K. Schrod, Reichsstraßen und Reichsverwaltung im Königreich Italien, (754—1197). Vierteljahrschr. f. Sozial- u. Wirtsch. Gesch. Beiheft 25, Stuttg. 1931. Vgl. dagegen H. Krüger, Stader Itinerar II; derselbe, Älteste Straßenkarten.

<sup>35)</sup> Gegenüber der üblichen, leicht umwegigen Linienführung: S. Casciano über Poggibonsi, Staggia, Fontebecci nach Siena empfehlen beide Straßburger Pilgeritinerare den 3,5 km kürzeren Nebenweg von S. Casciano über „Sambugo“ bzw. „Sambuch“ = S. Donato in Poggio, Castellina in Chianti nach Fontebecci und von hier nach Siena.

Diese Straße muß während des XV. und XVI. Jahrhunderts wieder in Mitbenutzung gekommen sein. Denn neben Itineraren, die die Etappe Radicofani auf Meilen genau festlegen<sup>36)</sup>, finden sich solche, die statt dessen die heute nicht lokalisierbaren Stationen Recursus, Recorsi und Alapalea, ala Paglia — die eine als „Zuflucht“ zu deuten, die andere im Quellgebiet der Paglia zu vermuten — zitieren<sup>37)</sup>. Schrautenbach, der auf der Hin- wie Rückreise Recursus zur Nachtstation ausersehen hatte, verdanken wir damit einen erneuten Hinweis auf die Wiederbenutzung dieser Straße. Der Preis von 6 Karlin liegt dabei im Rahmen der für kleinere Stationen üblichen Forderung.

Daß es sich hier im zentralen toscanischen Gebirgsland um ein besonders beschwerliches Straßenstück gehandelt haben muß, läßt manche Quelle erkennen<sup>38)</sup>. Unser wortkarger hessischer Rentmeister hat ihrer mit keiner Silbe Erwähnung getan; er erachtet es für wichtiger, Rechenschaft darüber abzulegen, daß er auf dem langen Abstieg aus dem Gebirge ins Val Paglia außer in Ponte Centeno nochmals in Acquapendente<sup>39)</sup> „desselben tags“ einen Imbiß eingenommen habe. Der Kölner Ritter hatte zwei Jahre zuvor als politischer Beobachter die Funktion dieser Stadt als päpstliche Grenzfesten gegen Siena hier aufmerksam vermerkt. Die über zwei Tage zu berechnende Marschleistung von Siena bis zur Nachtstation S. Lorenzo-nuovo von 116,0 km ergibt in Anbetracht des schwierigen Geländes einen beträchtlichen Durchschnitt.

Die Entfernung von S. Lorenzo-nuovo am nördlichen Rande des Bolsener Kratersees beträgt bis nach Rom in der Luftlinie genau 100 km; wir errechnen für unseren Gießener Romfahrer daraus nochmals zwei stramme Tagesritte. Wenn wir aus seinem Itinerar die genaue Entfernung mit 118,0 km auszählen und in Betracht ziehen, daß die gewählte Route der mittelalterlichen Straße sich zumeist nicht im Verlauf der Römerstraße gehalten, sondern das in der Antike für unübersteigbar erachtete Grenzgebirge des Ciminischen Waldes mit Höhen über 860 Metern übersteigt, so dürfen wir Herrn Schrautenbach die Achtung nicht versagen, wenn er diese Wegstrecke tatsächlich in zwei Tagen bewältigte. Viterbo und Ronciglione werden hier auf einem Ritt von 64,0 km als Stationen des Donnerstags, und Baccano als Mittagsstation des letzten Tages genannt; danach erst hatte Schrautenbach in seinem Büchlein vermerken können: „Uf Freitag nach pfingsten (8. Juni 1498) anno ut supra bin ich gein Rome komen!“

<sup>36)</sup> So das Brügger Itinerar 1380 und die Straßburger Itinerare des 15. Jahrhunderts. Schrod ist diesem straßengeschichtlichen Problem nicht begegnet. Vgl. H. Krüger, Stader Itinerar II.

<sup>37)</sup> v. Harff: „Recursus“; „Alapalea, in duytschen: zo dem stro, dae lijgen drij off vier wirtzhuyser“; so Etzlaubs Karten 1500/01; Itinerarrolle 1520.

<sup>38)</sup> v. Harff: „eynen hogen berch aeff“; auch das Straßburger Pilgeritinerar (III) klagt über das „eitel gebirge“.

<sup>39)</sup> Porner, 1418/19: „Hangenwater“, Straßburg I: „Hangenwassern“.

## Itinerar-Zusammenstellung. II. Rückreise

Daten	Rastplätze			km
	tags	— unbestimmt —	nachts	
24. 10.		„zu Rome usgeryden“ Ronciglione	54,0	54,0
25. 10.	Montefiascone	38,0 km		
		S. Lorenzo	26,0	64,0
26. 10.	Ponte Centeno	17,5		
		„Recorsi“		
27. 10.	Buonconvento	71,5		
		Siena	27,0	116,0
28. 10.	Siena			
		S. Casciano	48,5	48,5
29. 10.	Florenz	18,5		
		Scarperia	31,0	49,5
30. 10.	Firenzuola	21,5		
		„Schargelazyn“		
31. 10.	Pianoro	44,5		
		Bologna	17,0	83,0
1. 11.	S. Giovanni	21,5		
		Mirandola	35,5	57,0
2. 11.	Nogara	„Ostiglia uber den Pohen“ 40,0		
		„Bern“	31,0	71,0
3. 11.	Volargne	21,5		
		Borghetto	21,5	43,0
4. 11.	Rovereto	26,0		
		Trient	23,5	49,5
5. 11.	Trient			
		Salurn	25,0	25,0
6. 11.		Bozen	33,0	33,0
7. 11.	Clausen	29,5		
		Brixen	11,5	41,0
8. 11.	Sterzing	30,0		
		„Brennersee“	14,5	44,5
9. 11.	Matrei	17,5		
		Innsbruck	21,0	38,5
10. 11.	Seefeld	22,5		
		Mittenwald	14,5	37,0
11. 11.		Oberammergau	38,0	38,0
12. 11.	Rottenbuch	19,0		
		Leeder	28,5	47,5
13. 11.	Herberge a. d. Lechfeld			
		Augsburg	51,0	51,0
14. 11.		Augsburg		

Daten	Rastplätze			km
	tags	— unbestimmt	— nachts	
15. 11.	Westendorf	24,0		
		Donauwörth	18,5	42,5
16. 11.	Nördlingen	31,0		
		Tannhausen	18,5	49,5
17. 11.	Oestheim	Dinkelsbühl 32,0		
		Rothenburg	12,0	44,0
18. 11.		Ochsenfurt	40,0	40,0
19. 11.		Würzburg	18,0	18,0
20. 11.		Würzburg		
21. 11.	Würzburg			
		Karlstadt	25,0	25,0
		„zweimal über Mayn“		
22. 11.	Lohr	18,0		
		Aschaffenburg	38,0	56,0
23. 11.		Frankfurt		45,0
24. 11. (?)		(Gießen)	62,0	
		(Marburg)	29,0	
			<u>91,0</u>	<u>1311,0</u>
II. Rückreise				
		Strecke Rom—Frankfurt		1311,0
		Strecke Frankfurt—Marburg		91,0
		Gesamtstrecke Rom—Marburg		<u>1402,0</u>
I. + II.				
		Hinreise: Darmstadt—Rom		1768,0
		Rückreise: Rom—Frankfurt		1311,0
		Gesamtstrecke:		<u>3079,0</u>
		Anfahrt: Marburg—Darmstadt		118,0
		Abfahrt: Frankfurt—Marburg		91,0
				<u>3288,0</u>

In unserer postumen Kontrolle seiner Abrechnung stellen wir zusammen, daß der Gießener Rentmeister seit seinem endgültigen Austritt aus Darmstadt am 27. April bis zu seiner Ankunft in Rom am 8. Juni 43 Tage unterwegs gewesen. Einen einzigen außerdienstlichen Ruhetag hatte er sich am ersten Sonntag in Würzburg gegönnt;

anderthalb Tage hatten ihn die Wechselgeschäfte in Nürnberg, viereinhalb Tage die Verhandlungen in Ulm und drei Tage in Freiburg aufgehalten. Anderthalb Tage währte der Aufenthalt in Trient und einen Tag verlor er durch Unwetter in Bologna. Damit bleiben 32 Tage mit nachweisbaren Marschleistungen für eine Gesamtstrecke von 1768,0 km Länge. Das ergibt den beträchtlichen Tagesdurchschnitt von 55,3 km; der Maximalwert für den Streckenabschnitt von Gunzenhausen über Nördlingen bis Giengen betrug sogar 82 km.

Rund viereinhalb Monate aufreibenden Erwartens und strapaziösen Sollicitierens mit rund 50 Besuchen bei der Kurie während des heißen römischen Sommers, sowie eine etwa vier Wochen dauernde Erkrankung hatten unsere beiden Romreisenden hinter sich bringen müssen, ehe Schrautenbach, freilich nach erfolgreicher Durchführung seines wichtigen Auftrages, endlich für den 24. Oktober — das war der 138. Tag nach seinem Eintreffen — notieren konnte: „wieder zu Rome ußgerydenn“.

Ohne umwegige Zwischenziele einschalten zu müssen, wählt er für die Rückreise mit der Augsburger Brennerstraße zunächst die kürzestmögliche Route. Bis Trient, wo er wieder ehemals deutschen Reichsboden betrat, hat er sogar fast ausnahmslos die Etappenfolge seines Herwegs eingehalten.

Von einem Cavalier des Papstes begleitet, durchheilt er die uns aus zahlreichen Reiseberichten bekannten Landschaften des Patrimonium Petri, gönnt sich keine Mittagsrast und erreicht nach rund 54 km langem Ritt Ronciglione am Lago di Vico als Nachtquartier. Die Überquerung des Ciminischen Waldgebirges<sup>40)</sup> wird dem zweiten Reisetag vorbehalten. Da Viterbo diesmal für eine Mittagsrast zu früh am Weg lag, wird diese bis Montefiascone hinausgeschoben, dem am südöstlichen Kraterrand des Bolsener-Sees auf steilem „Flaschenberg“ imponierend gelegenen Städtchen. Der nachmittägliche Ritt führt unsere Reisenden am sonnenseitigen Ufer des Sees entlang; S. Lorenzo-nuovo am nördlichen Kraterrand bietet ihnen nach 64 km Tagesleistung vertraute Herberge.

Auf dem Streckenabschnitt von S. Lorenzo bis Siena müssen wir wieder die Etappen zweier Tage zusammenfassen; denn über die Mittagsrast im kleinen Ponte Centeno hinaus wird wieder die unbekanntete Etappe „Recorsi“, die „Zuflucht“ im Waldgebirge des Monte Amiata, als Nachtquartier in Anspruch genommen. Erst mit Buonconvento befinden wir uns wieder auf bekannter Straße. Das auf drei Hügeln thronende „Hohensenen“<sup>41)</sup> bietet sich nach zwei strapaziösen Reisetagen durch toskanisches Gebirgsland erneut als Nachtstation an.

Zugunsten einer reichlicheren Frühzehrung in Siena am Sonntag, 27. Oktober, hat Schrautenbach auf eine Mittagsrast, etwa in Poggi-

<sup>40)</sup> v. Harff: „ouer eynen hogen berch“.

<sup>41)</sup> Straßburg I: „zu der hohen sewe“; Pöner, 1418/19: „vel Hoghensinnen“.

boni, verzichtet. Uns beraubt er damit einer routenbestimmenden Etappennennung. So müssen wir hier mit der Möglichkeit rechnen, der Gießener Rentmeister habe zwischen Siena und S. Casciano diesmal den zuvor erwähnten Kürzungsweg über Castellina und S. Donato gewählt <sup>42)</sup>. Dank dieser Streckenkürzung hätten unsere Reisenden bei einer Tagesleistung von 48,5 km möglicherweise noch Florenz erreichen können.

Aber auch auf der Rückreise scheint diese glänzende Renaissancestadt auf unseren hessischen Rat keine besondere Anziehungskraft ausgeübt zu haben <sup>43)</sup>. Zwar nimmt er hier ein bescheidenes Mittagssmahl ein, denn mit 5 Kärlin hat er dafür keine höhere Summe eingesetzt als in jedem bescheidenen Dorfgasthaus der Umgebung. Und zur Nacht finden wir die unermüdlichen Reisenden nach 49,5 km Reispensum in Scarperia, der am Fuß des Apenninenpasses in der lieblichen Mugello-Landschaft gelegenen, häufig genannten Etappe.

Die Benutzung des nur 882 m hohen Il-Giogo-Passes ergibt sich auch hier wieder eindeutig aus der Nennung der Mittagsstation Firenzuola <sup>44)</sup>. Und dann liefert Schrautenbachs Büchlein der Straßenforschung erneut einen willkommenen Beleg zur Klärung der Paßstrecke im Apennin. Denn diesmal nennt es nicht — wie auf der Herreise — das bekannte Lojano, sondern das nur gelegentlich belegte und in seiner Lage bisher nicht genau bestimmbare „Schargelazy-nun“ <sup>45)</sup> als Nachtquartier. Diese unbekannt Station wird danach schon nordwärts des zweiten, höheren Apenninpasses, des 968 m hohen Passo di Radicosa, zu suchen sein.

Mit dem am folgenden Mittwoch, dem letzten Oktobertag, durchgeführten Abstieg auf dem sanfter geneigten Nordhang des Apennins über Pianoro bis Bologna hatten unsere Reisenden die 83,0 km lange Gebirgsüberquerung in zwei Tagen bewältigt <sup>46)</sup>.

Am Allerheiligentag verläßt Schrautenbach wohl erst nach dem Gottesdienst die Stadt Bologna und durchmißt die weite oberitalienische Ebene auf dem 128,0 km langen Weg bis Verona in knapp 2 Tagen. Wieder sucht er in Mirandola Nachtquartier und benutzt vor Ostiglia den Poübergang, wobei als Fährgeld neben dem heimischen Kärlin erstmals wieder der Kreuzer als Münze verrechnet wird. In Verona, das jetzt in deutscher Namensform genannt wird, notiert Schrautenbach lediglich Verzehr und Nachtquartier; von einem Fährgeld <sup>47)</sup> erfahren wir diesmal nichts.

Etschtal aufwärts geht der zügige Ritt durch venezianisches Territorium zur Mittagsstation Volargne. Das Nachtquartier nimmt er

<sup>42)</sup> Siehe Anm. 35.

<sup>43)</sup> Vgl. Weigels Anm. 88.

<sup>44)</sup> Vgl. Anm. 34.

<sup>45)</sup> Straßburg I: Schargalassen zwischen Pianoro und Firenzuola; v. Hanau, 1484: „Scarogalass zu zolle“; Etzlaub, 1500: Scaragaleyson; Gail, 1563: Discaregalatze.

<sup>46)</sup> Die an Alpenstraßen erinnernden Schwierigkeiten im Apennengebiet geben sich auch aus Porners Reisenotizen zu erkennen.

<sup>47)</sup> s. S. 33.

nach 43 km ständig ansteigenden Reiseweges wieder in Borghetto, der dicht nördlich der Veroneser Klause gelegenen Grenzfestung des Reiches.

Ob dem Schreiber oder Abschreiber hier einige Zeilen durcheinandergeraten sind, ist kaum zu entscheiden. Jedenfalls verrät sich in der besonderen Notiz: „Uff sonntag ... (4. Nov.) bin ich wieder gein Trient komen“ einmal ein privater Herzschlag unseres wortkargen Herren. Wieder auf deutschem Reichsboden, gönnt er sich nach zwölf strammen Reisetagen auf 634,5 km langer, meist gebirgiger Straße hier dennoch nichts mehr an Ruhe als einen Sonntag Abend und einen Montag Vormittag. Doch handelt es sich bei diesem Vormittag um erzwungenen Aufenthalt; denn die Pferde müssen für den beschwerlichen Weg durchs Gebirge frisch beschlagen und die Sättel aufgearbeitet werden. Im 25 km langen nachmittäglichen Ritt gelangt Schrautenbach dann über die Straßengabel von S. Michele nordwärts bis nach Salurn, der ersten bekannten Etappe auf der östlichen Etschtalflanke.

Für Dienstag, 6. November, wird in Bozen nur das Mittagmahl vermerkt. Aber die Ausgabehöhe von 30 Kreuzern läßt darauf schließen, daß unsere Reisenden auch das Nachtquartier in dieser südtiroler Messestadt bezogen hatten, zumal als nächste Eintragung wieder nur ein Mittagmahl in Clausen verrechnet wird, wohin man von Bozen in rund 30 km langem, beschwerlichem und gefahrvollem Ritt durch die Eisackklamm gelangt<sup>48)</sup>. Schrautenbachs Reise im Jahr 1498 fällt freilich nicht mehr in die Zeit, in der die Eisackstraße in der unzulänglichen Form des „Kuntersweges“ bestanden hatte. Denn in den achtziger Jahren des XV. Jahrhunderts hatte Herzog Sigmund von Tirol hier ein Meisterwerk mittelalterlichen Straßenbaues durchführen lassen. Daraufhin hatte der Wagenverkehr auf der Brennerstraße so zugenommen, daß der Jerusalemfahrer Felix Fabri seinerzeit schrieb, er habe dort mehr die Begegnung mit den Wagen gefürchtet als auf dem Meer einen Sturm<sup>49)</sup>. Schrautenbach reitet 41 km auf dieser Eisacktalstraße und nimmt in der alten Kathedralstadt des Brixener Bistums Herberge.

Die beiden nächsten Tage, 8. und 9. November, gelten der Überwindung des zentralen Brennerpaß-Gebietes. Nach 44,5 km langem, dauerndem Aufstieg bleibt unser Rentmeister, nachdem er eine Mittagstrast in Sterzing, dem römischen Vipitenum, eingeschaltet hat, in der Herberge am 1372 m hohen Brennersattel — „zum See“ sagt das Rechnungsbuch — zur Nacht. Am Freitag, 9. November, beginnt der 38,5 km lange Abstieg bis Innsbruck, der Tiroler Landeshauptstadt, die unter König Maximilians besonderer Förderung damals ihre

<sup>48)</sup> Diese bereits durch ein Römerkastell auf dem Saebener Felsen gekennzeichnete Straßensperre tritt uns zumindest seit Abt Alberts Stader Itinerar (um 1250) entgegen. Dürers graphisches Blatt, „Nemesis“, zeigt uns, Stadt, Brücke und Straße in zeitgenössischer Gestaltung. Vgl. H. Krüger, „Älteste Straßenkarten.“

<sup>49)</sup> ebenda.

große Blüte erlebte. Zwar ist nur Matrei als Zwischenrast genannt, doch werden wir den Weg nach Innsbruck wohl auf der schwierigen tiefeingeschnittenen Straße des westlichen Silltal-Ufers annehmen müssen, über die noch im Jahr 1521 Ott-Heinrich, Pfalzgraf bei Rhein, als „bösen und birgiten weg“ Klage geführt hat<sup>50)</sup>.

Nicht ohne Vorbedacht hat unser hessischer Rentmeister vor der Abreise in Rom für neue, wohl winterliche Kleidung Sorge getragen [115]. Wir bedauern einmal mehr, daß Schrautenbach die Aufgabe hatte, nicht eine Reisebeschreibung, sondern ein Ausgabebüchlein in Marburg abzuliefern. Dankbar wären wir für jede Notiz über die Landesnatur, das Klima sowie die Straßen- und Verkehrsverhältnisse des Brennergebietes während der ersten Novemberhälfte. Denn an Berichten über Alpenreisen in so später Jahreszeit ist das deutsche Quellenschrifttum meines Wissens nicht reich.

Ohne längeren Aufenthalt gewinnt Schrautenbach am nächsten Tage, Samstag, 10. November, sogleich die Paßhöhen der nördlichen Kalkalpen: den 1180 m hohen Seefelder Sattel sowie die Scharnitz in 949 m Höhe. Mittags schon rastet er in dem auch durch seine Wallfahrten bekannten Flecken Seefeld und nennt Mittenwald — hier in Niderwalde verschrieben — als Nachtquartier, ohne der Scharnitz-Enge Erwähnung zu tun. Und am Martinstag, 11. November, hat er bereits, freilich ohne sich in den häufig genannten Etappen Partenkirchen oder Ettal bei einer Mittagsrast aufzuhalten, in Oberammergau als Herbergsort das länderscheidende Alpenmassiv noch vor Einbruch des Winters hinter sich gebracht.

Die Etappen des Montag und Dienstag auf dem 98,5 km langen Wege bis zur Fuggerstadt Augsburg geben zu bedenken, daß zunächst der heute abseits vom Verkehr gelegene, von Schrautenbach als Nachtstation gewählte Flecken Leeder, der uns auch in anderen Itineraren begegnet<sup>51)</sup>, in den Verlauf der Augsburg-Venediger Rottstraße einzubeziehen ist<sup>52)</sup>, und daß diese Fernhandelsstraße nicht in jedem Falle unter der imponierend aufragenden Stadt Landsberg den Lech überquert hat, um auf dem östlichen Lechufer nach Augsburg weiter zu ziehen. Schrautenbachs letzte Mittagsrast vor Augsburg in der „Lechfeldherberge“, deren genaue Lage wir freilich noch nicht zu bestimmen vermögen<sup>53)</sup>, bezeugt, daß auch er die westufige Straße über das Lechfeld bevorzugt hat.

<sup>50)</sup> Vgl. R. Röhrich, Deutsche Pilgerreisen nach dem hl. Lande. Innsbruck 1889.

<sup>51)</sup> v. Schachten, 1491/92: Lederun; Gail, 1563: Leder; Jung, 1641: Lüder.

<sup>52)</sup> Danach bedarf sowohl Gradmanns Karte einer gewissen Korrektur, als auch die „Rottstraße“ auf der „Deutschen Heimatkarte“, Oberbayern, Blatt 1, 1:100 000.

<sup>53)</sup> In entsprechender Position wird 25 km südlich von Augsburg, westufig zwischen Landstraße und Lech, in den Jahren 1520, 1596, 1680 u. 1796 die Etappe „Schwabstahl“ oder „zum Stadh, so ein Wirtshaus“ oder „ein Einöd“ genannt. Dabei befanden sich ein Zollhaus und ein „Überfuhr“ über den Lech. H. Krüger, Schwäbische Pilgerstraßen. „Die sieben Schwaben“, Kempten 1951.

Nicht um Geldangelegenheiten in der Fuggerstadt zu regeln, sondern um, der Sorge um eine späte Alpenüberquerung ledig, nach dem 991 km langen, ohne wirklichen Ruhetag durchgeführten Ritt, endlich zu verschlafen, verweilen unsere Reisenden den Samstag sowie den Sonntag in Augsburg.

Es ist kaum daran zu zweifeln, daß der nicht gerade straßenunkundige Gießener Rentmeister von Augsburg aus die kürzeste auf Frankfurt zielende Straße<sup>54)</sup> einzuschlagen gewußt hätte. Wenn er diese mit 286 km zu berechnende Linie zugunsten eines 34 km längeren Wegs über Würzburg ausgeschlagen hat, so haben hier vermutlich familiäre Gründe eine Rolle gespielt.

Die unmittelbare Verbindung von Augsburg mit Würzburg, die in der modernen Touristik unter der lebenswürdigen Bezeichnung einer „romantischen Straße“ zu neuem Leben erweckt wird, gehört, obwohl sie für Etzlaubs Itinerarkarten ohne Interesse war<sup>55)</sup>, zu den bestbelegten Fernstraßen des XVI. Jahrhunderts. Gails Augsburger Straßenbüchlein von 1563 zählt ihre Etappen auf, und auch der anonyme Straßenatlas von 1569/70 läßt sie erkennen<sup>56)</sup>. Doch bereits Abt Alberts Stader Romreise-Itinerar von 1236<sup>57)</sup>, das letztlich seit Trient mit Schrautenbachs Heimreiseroute fast etappengenau übereinstimmt, hatte auf der Rückfahrt an die Unterelbe nicht Nürnberg sondern die mainfränkische Metropole angesteuert. So vermögen sich auch hier verschiedene Itinerare erfolgreich zu ergänzen<sup>58)</sup>.

Vorweg ist zu vermerken, daß der hessische Rentmeister von Augsburg bis vor die Tore von Aschaffenburg sich wieder des Geleits bedient, bzw. zu bedienen gezwungen ist, dessen er von Giengen vor Ulm bis nach Rom und zurück bis Augsburg durchaus hatte entraten können<sup>59)</sup>.

Auf dem folgenden Streckenabschnitt bezeugen Westendorf als Mittags- und, nach 42,5 km langem Ritt, Donauwörth als Nachtstation straßenkundlich bekannte Etappen<sup>60)</sup>. Das zweite in Donauwörth beginnende Geleit führte halbtägig über Harburg bis zu Schrautenbachs Mittagsrast, Nördlingen; das nächste führt von Mittag bis Mittag ganztägig bis Dinkelsbühl, einer Etappe, die wir nur wegen dieses Geleitswechsels erwähnt finden. Da unsere Reisenden nach rund 50 km Pensum aber bereits in Tannhausen Quartier machten — dabei ritten sie nicht auf der von Abt Albert benutzten, bei

<sup>54)</sup> s. S. 22.

<sup>55)</sup> H. Krüger, Erhard Etzlaubs Romweg-Karte und das Heilige Jahr 1500. Archiv f. Postgesch. i. Bayern, 1950.

<sup>56)</sup> Vgl. Anm. 2.

<sup>57)</sup> H. Krüger, Das Stader Itinerar des Abtes Albert aus der Zeit um 1250, I—III, Stader Jahrbuch, Bde. 1956/58.

<sup>58)</sup> Das macht wiederum einige Korrekturen der Karte Gradmanns erforderlich.

<sup>59)</sup> s. S. 29.

<sup>60)</sup> Ein Brückengeld wird in Donauwörth ebensowenig verzeichnet wie in Ochsenfurt, Würzburg und Aschaffenburg, während für Karlstadt und Lohr je 1 Albus genannt werden.

Gradmann verzeichneten Route über Marktoffingen, sondern auf einer bisher unbekanntem Parallelstraße<sup>61)</sup> — mußte auch der Geleitsmann hier übernachten, was eine Rechnung „selbdritt“ bezeugt.

Am Samstagvormittag wird zunächst in Dinkelsbühl das Geleit gewechselt; da der neue Geleitsmann nur über 32 km bis „Elsche“ = Oberoestheim verpflichtet ist, wird erst nach langem Vormittagspensum in Oestheim, nur 12 km von der Nachtstation, Rothenburg, entfernt, das Mittagmahl eingenommen. Mit „Elsche“ hat uns Schrautenbach erneut einen straßenkundlich willkommenen Beleg für eine Etappe geliefert, die in zahlreichen Itineraren unter häufig wechselnden Namen erscheint, deren Identifizierung erst unter Weigels Mithilfe gelang<sup>62)</sup>.

Für den sonntäglichen, 40 km langen Ritt von Rothenburg bis zur Mainbrückenstadt Ochsenfurt wird eine Mittagsrast nicht vermerkt. Das beraubt uns der Möglichkeit, Gradmanns wenig wahrscheinlich gezeichneten Straßenverlauf zu überprüfen. Das Städtchen Aub als Straßenkreuzung mit der Nürnberger Straße hatte Abt Albert, 250 Jahre zuvor, hier ausdrücklich vermerkt. Da in Ochsenfurt ein Fährgeld nicht erwähnt wird, können wir Schrautenbach nicht als Beleg dafür in Anspruch nehmen, daß die Augsburg-Würzburger Straße ausschließlich das östliche Mainufer benutzt hat, wie das Gradmanns Karte erwarten läßt<sup>63)</sup>.

Am 19. November, dem einem langgräflichen Rat der Zeit um 1500 gewiß verehrungswürdigen St. Elisabethentag, begnügte sich Schrautenbach mit dem nur 18 km langen Ritt auf der Mainstraße von Ochsenfurt nach Würzburg. Wenn der bisher so zügig reitende Herr, knapp zweihundert Kilometer vor dem heimatlichen Ziel, sofern wir das „Alte Schloß“ in Gießen als solches bezeichnen, hier einen Aufenthalt von einem ganzen und zwei halben Tagen einschaltet, so sind wir geneigt, das wieder als Verwandtenbesuch in seiner Geburtsstadt zu deuten.

Würzburgs Stellung im mittelalterlichen Straßennetz ist meines Wissens bis heute nicht gebührend gewürdigt worden<sup>64)</sup>. Der Fernverkehr von Frankfurt über Würzburg nach Nürnberg beschränkte sich um 1500 gewiß nicht nur auf die privilegierte Messestraße<sup>65)</sup>, und so ist die Darstellung auf Gradmanns Straßenkarte in jedem Falle unzureichend. Hatten wir eine direkte Linie über Wertheim

<sup>61)</sup> Winkelmann, Die vorrömischen und römischen Straßen in Bayern zwischen Donau und Limes. Ber. d. Röm.-Germ. Komm. 11, 1918/19; derselbe, Katalog „Eichstätt“, 1926.

<sup>62)</sup> Danach will mir scheinen, es sollte Gradmanns über Feuchtwangen und die Höhe von Schillingsfürst geführte Linie abgelöst werden durch eine sich des Wörrnitz-Tauberpasses bedienende Linienführung: Dinkelsbühl, Oestheim, Rothenburg. Feuchtwangen finde ich in Itineraren des XVI. und XVII. Jahrhunderts nie erwähnt.

<sup>63)</sup> Eine eingehende Interpretation des Straßenatlas (I.O.C.) könnte auf Fragen dieses Straßenverlaufes gewiß Antwort geben.

<sup>64)</sup> Vgl. H. Krüger, Stader Itinerar III, Stader Jb. 1958.

<sup>65)</sup> Vgl. Anm. 8.

nach Miltenberg bereits durch Schrautenbachs Ausreise-Itinerar kennengelernt, so ist jene Route, die die Höhen von Remlingen überstieg, den Main bei Marktheidenfeld querte und die Spessartstraße über Esselbach und Straßbessenbach benutzte (Bundesstraße 8), bereits aus Itinerarwerken des XVI. Jahrhunderts gut zu belegen. Daß Schrautenbach uns eine weitere Verbindungslinie mit Frankfurt zu bezeugen vermag, dürfen wir hier dankbar vermerken.

Am Nachmittag des Mittwoch steigt der Gießener Rentmeister wieder in den Sattel und erreicht nach 25 km Ritt auf der östlichen Mainuferstraße Karlstadt, wo er übernachtet.

Für den folgenden Tag nennt er Lohr als Mittagsrast und Aschaffenburg als Herbergsort. Daß es ihm auch hier bei der Überquerung des nördlichen Spessarts nicht auf Entdeckung unbekannter Waldpfade angekommen ist, geht schon daraus hervor, daß er auf der ganzen Strecke von Würzburg bis Aschaffenburg „geleitet“ wurde, und daß ihm hier zwei taxübliche Mainfähren, die von Karlstadt und Lohr, zur Verfügung gestanden haben<sup>66)</sup>.

630,5 km Weges haben die in Trient frisch aufgeschlagenen, offenbar nicht nur für das Gebirge bestimmten Hufeisen durchgehalten; aber in Aschaffenburg muß Schrautenbach am Morgen des 23. November, an dem er in Frankfurt die am 23. April dort begonnene, 215 Tage währende Romreise beschließt, seine Pferde doch noch einmal beschlagen lassen<sup>67)</sup>.

Spät im Jahr, eine knappe Woche vor Beginn der Adventszeit, muß Schrautenbach an seinen Gießener Amtssitz zurückgekehrt sein. Das genaue Datum unseres wortkargen Romfahrers müssen wir allerdings erst errechnen. Die letzte Reisekosten-Notiz nach Aschaffenburg nennt für Frankfurt 22 Albus, eine geläufige Summe für Nachtmahl, Quartier und Morgenimbiß, die hier also von Freitag auf Samstag, 23./24. November, anzusetzen ist. Da weitere die Reise betreffende Forderungen nicht gestellt worden sind, nehmen wir an, daß unsere beiden Reisenden nach 62 km langem Ritt am Abend des 24. November im Amtssitz Balthasar Schrautenbachs angekommen sind, in Gießen, dessen Ortsname nur einmal, angelegentlich der Schlußabrechnung, genannt wurde.

Schrautenbachs zielstrebige Rückreise von Rom bis Frankfurt hat diesmal nur 1311 Streckenkilometer betragen. Für die 31 Tage vom 24. Oktober bis 23. November errechnen wir 29 Tage mit erkennbaren Marschleistungen und nur zwei ausschließliche Ruhetage, je einen in Augsburg und Würzburg. Auf die speziellen Marschtage berechnet, ergibt das eine Tagesleistung von 45,2 km; auf den Zeitraum der 31 Tage berechnet, einen Durchschnitt von 42,3 km.

---

<sup>66)</sup> So erwächst uns straßengeschichtlich auch hier ein Gewinn gegenüber der *G r a d m a n n*-Karte.

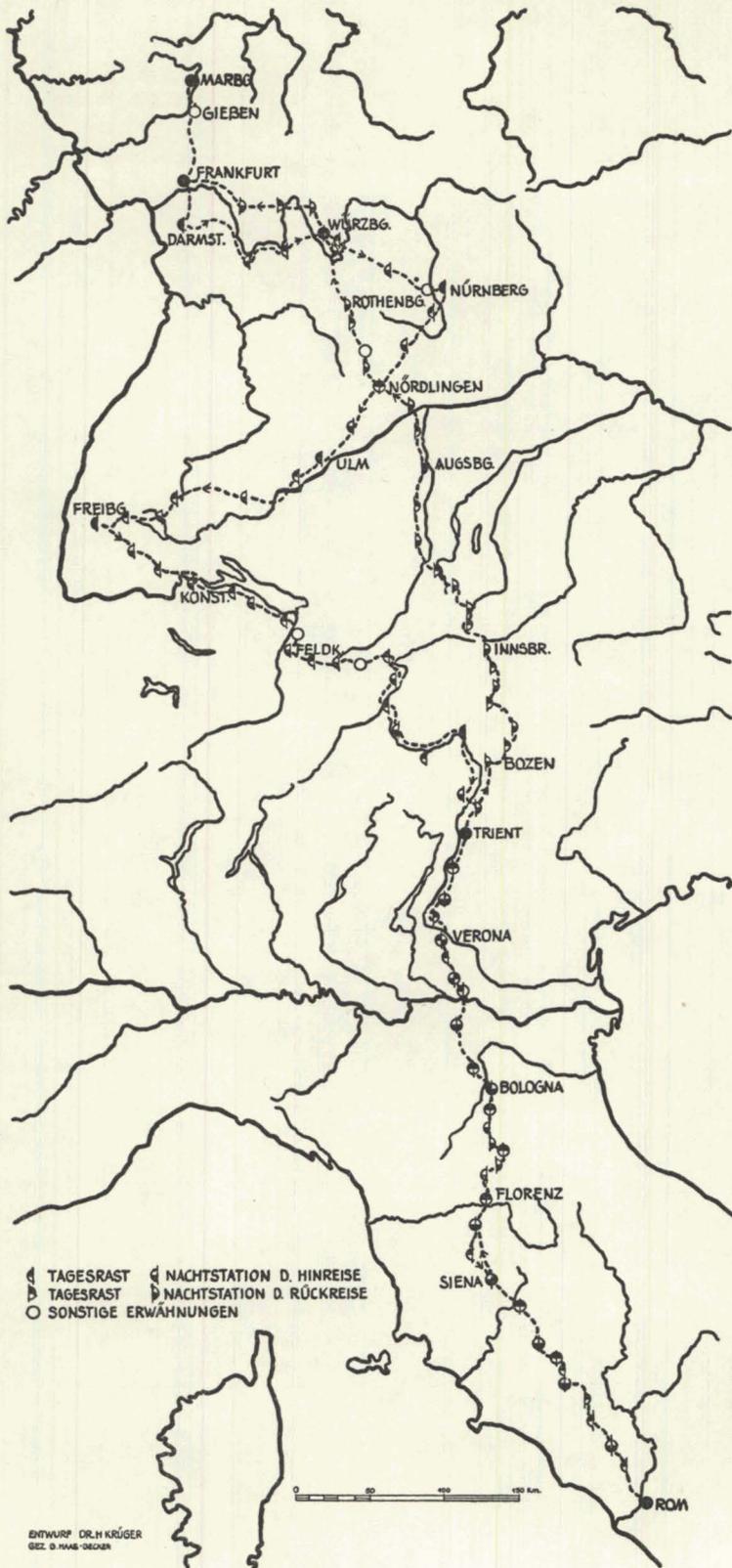
<sup>67)</sup> Die bei Rottweil aufgeschlagenen und in Trient ersetzten Eisen hatten 606,5 km Wegstrecke gehalten.

Die 1768,0 km lange Hinreise und die 1311 km lange Rückreise ergeben eine Gesamtstrecke von 3079,0 km. Bei 61 speziellen Marschtagen ergibt das sogar eine durchschnittliche Tagesleistung von rund 50,5 km, die der Landesherr unter den zeitgenössischen Verhältnissen ungepflegter Straßen hier seinem nicht in ritterlicher Tradition großgewordenen, sondern auf den hohen Schulen juristisch vorgebildeten Rentmeister abverlangt hatte.

Eine Betrachtung des speziellen Reisepensums der Sonn- und Feiertage, die dank Schrautenbachs sorgfältigem Kalender eindeutig durchzuführen ist, gestaltet sich nicht so ergiebig, wie wir erwarten möchten. Am ersten Sonntag, 22. April, trifft er in Frankfurt noch Reisevorbereitungen, am zweiten kommt ihm seine Heimatstadt Würzburg als Rastort durchaus gelegen; am dritten und vierten Sonntag ist er an Ulm bzw. Freiburg gebunden. Von den verbleibenden drei Reisesonntagen und dem Himmelfahrtstag fordert ihn am fünften, dem 20. Mai, der Aufstieg zum Arlberg von Feldkirch über Bludenz bis Klösterle einen beschwerlichen Ritt von 43 km Länge ab; am sechsten wissen wir ihn auf rund 50 km langem Weg im Etschtal von Trient über Rovereto bis Borghetto, und auch am letzten Sonntag läßt sich bei dem rund 45 km langen Tagespensum von S. Piero über Florenz nach S. Casciano keine dem Pfingstfest gebührende Ruhepause erkennen. Lediglich für den 24. Mai, Christi Himmelfahrt, läßt sich erweisen, daß Schrautenbach erst nach dem Mittagmahl zu einem Ritt in den Sattel gestiegen, der ihn nach 47 km doch noch bis nach Tramin gebracht hat.

Auch für die vier Sonntage der Rückreise läßt sich ein ausgesprochener Ruhetag nicht erkennen. Am ersten, dem 28. Oktober, finden wir Schrautenbach — immerhin wird hier der Frühimbiß am Sonntagmorgen besonders erwähnt — auf dem Wege von Siena bis S. Casciano, der nur unter der Annahme einer Wegekürzung 48,5 km beträgt. Im zweiten Falle verdient er sich den erholsamen Sonntagabend im reichsdeutschen Trient erst durch einen rund 50 km langen Ritt auf ansteigender Straße. Lediglich beim dritten Sonntag möchte man das nur 38 km Wegstrecke betragende Tagespensum der sonntäglichen Gestaltung des Martinstages zuschreiben. Beim letzten Sonntag gönnt sich unser Gießener Rentmeister bei 40 km langem Ritt von Rothenburg bis Ochsenfurt nicht einmal das feiertägliche Mittagmahl; erst am Montag, dem Elisabethentage, pflegt er in Würzburg der Ruhe.

Daß der rund zweimal dreißig Tage dauernden eigentlichen Marschzeit die viereinhalb Monate des „Verwartens“ in der Heiligen Stadt gegenüberstehen, und daß Schrautenbachs dortige Geldausgaben bis zur erfolgreichen Erledigung seiner Mission ein Vielfaches der eigentlichen Reisekosten ausmachen, steht freilich auf einem anderen Blatt.



- ▲ TAGESRAST    ▽ NACHTSTATION D. HINREISE
- ▾ TAGESRAST    ▽ NACHTSTATION D. RÜCKREISE
- SONSTIGE ERWÄHNUNGEN

**Schrautenbachs  
Romreise**

ENTWURF DR. H. KRÜGER  
GEZ. 9.11.48-26/50