

Mit welchen praktischen Mitteln konnten Burgen den Verkehr kontrollieren? Eine Zusammenfassung

Dass Burgen Verkehrswege, also vor allem Straßen und Flüsse beherrschten, gehört zu jenen Behauptungen, die seit dem 19. Jh. einen festen Platz in der kaum noch überschaubaren, nicht immer wissenschaftlichen „Burgenliteratur“ haben. Eine Beweisführung oder auch nur eine eingehendere Analyse der Thematik wurde dabei aber nur sehr selten versucht. Unabweisbar ist daher der Eindruck, dass es sich bei derartigen Behauptungen meist um nicht mehr als um die freie Ausdeutung eines unmittelbaren Eindrucks handelt: Die Burg überblickte, vor allem aufgrund ihrer häufigen Höhenlage, mehr oder minder eindeutig eine Straße oder einen Fluss – mehr Argumentation erachteten die wenigsten älteren Autoren als notwendig. Insbesondere die frühe Burgenforschung bzw. „Burgenkunde“, deren Autoren oft noch zeitgebunden militärisch dachten, wurde in dieser Betrachtungsweise sicherlich auch durch die wichtige Rolle bestätigt, die der Schutz von Straßen und Eisenbahnlinien in den Kriegen des 19. und frühen 20. Jh. gespielt hat (vgl. den Beitrag von Michael Losse).

Nachdem feststand, dass die 25. Jahrestagung der „Wartburg-Gesellschaft“ in der traditionsreichsten Burgenlandschaft des deutschen Raumes stattfinden sollte, nämlich am Oberen Mittelrhein, lag es mehr als nahe, die Frage nach dem Verhältnis von Burg und Verkehr als überregionales Tagungsthema zu wählen. Denn der Mittelrhein wird – wie auch mehrere Aufsätze in diesem Band bestätigen (Wilfried Monschauer, Achim Wendt, Olaf Wagner, Alexander Thon) – seit langem und mit gutem Grund als eine Region betrachtet, deren zahlreiche Burgen primär der Kontrolle des Verkehrs bzw. der Erhebung von Zöllen dienten, während die klassische Funktion der „Adelsburg“, nämlich repräsentativer Herrschaftssitz einer Adelsfamilie zu sein, hier eine eher begrenzte Rolle gespielt hat.

Die derzeit neueste Arbeit zum Thema „Burg und Verkehr“ von Thomas Kühnreiter¹, die vor allem, aber nicht ausschließlich Beispiele aus dem Alpenraum he-

ranziert, akzentuiert vor allem die gelegentlich durch Schriftquellen belegte Thematik der mit Burgen verbundenen Zölle, während die Frage nach der praktischen, d. h. insbesondere von topographischen und baulichen Voraussetzungen abhängigen Kontrolle des Verkehrs nur am Rande berührt wird. Um diesen Ansatz nicht einfach zu wiederholen will ich hier diese letztere Frage in den Mittelpunkt stellen.

Kontrolle durch die Burg als Bau – oder durch die Beweglichkeit ihrer Besatzung?

Nähert man sich dem traditionsreichen Topos der durch Burgen beherrschten Verkehrswege zunächst, in der Hoffnung auf genauer belegte Informationen, mit den Mitteln der Mediävistik, so gelangt man leider schnell zu der Einsicht, dass der kontrollierende bzw. sperrende Bezug einer Burg zu einem Verkehrsweg offenbar nur äußerst selten durch eine Schriftquelle in der Weise konkretisiert wurde, dass sie die Frage nach dem zum „Beherrschen“ notwendigen praktischen Mitteln berührt hätte. Thomas Kühnreiter und ähnlich Bernhard Metz im vorliegenden Band beziehen sich zwar auf eine Reihe von Zöllen, die rechtlich mit Burgen verbunden waren, aber die konkrete Erhebung dieser Abgaben wird auch in den von ihnen genannten Quellen in der Regel nicht beschrieben². Auch der Aufsatz von Timm Radt im vorliegenden Band, der sich auf eine französische Region bezieht, bestätigt, dass die sicher belegte Beauftragung von Adelsfamilien mit der Bewachung einer Fernstraße kaum Einzelheiten darüber enthält, wie dies im Einzelnen hätte vollzogen werden sollen, und dass sie erst recht nicht besondere Burgformen hervorbrachte.

Reichten also – so ist zu fragen – derartige fixierte Rechte eines regional mächtigen Adligen allein schon aus, um ihm den Zugriff auf den Verkehr zu sichern, weil sie etwa von den Betroffenen in der Regel akzep-

tiert wurden? Oder kam es, wie man im Mittelalter *a priori* weit eher vermuten darf, stärker auf reale Gegebenheiten vor Ort an? Und falls ja: Welche wären das gewesen? Sicher war ein weiter Überblick von Vorteil, aber wie nahe genau musste die Burg an der Straße liegen³? Reichte eine starke und bewegliche Besatzung der Burg zu effektiver Kontrolle, oder war letztlich doch die bauliche Sperrung notwendig? Man muss tatsächlich auf literarische Darstellungen oder gar historische Spielfilme zurückgreifen, um zumindest eine erste Vorstellung zu gewinnen, wie so etwas ausgesehen haben könnte. Als literarisch hochwertiger und früh formulierter Einstieg in die Fragestellung bietet sich Schillers 1804 vollendetes Drama „Wilhelm Tell“ an. Dort wird zwar dargestellt – im Einklang mit Schillers Hauptquelle aus dem späten 15. Jh., dem „Weißen Buch von Sarnen“ – dass die Habsburger bzw. der Vogt Gessler ihr Vordringen in die Zentralschweiz auf Burgen stützten. Das ist durchaus ein Beitrag zum Thema dieses Bandes, denn die Urkantone liegen an der Nordrampe des Gotthard-Passes, der im 13. Jh. zum wichtigen Verkehrsweg wurde. Aber Schillers Deutung des Geschehens stellt bei etwas näherer Betrachtung die Beweglichkeit Gesslers und seiner bewaffneten Mannschaft ins Zentrum des Geschehens, während die Eroberung dieser Burgen eher im Hintergrund abgehandelt wird. So findet die erste Konfrontation von Tell mit Gessler – der berühmte Apfelschuss – nicht etwa in einer Burg statt, sondern in einer Siedlung, nämlich in Altdorf⁴, wohin den Vogt „ein großes Gefolge von bewaffneten Knechten“ begleitet hat (Abb. 1). Und auch der zweite Höhepunkt des Dramas – der Tyrannenmord – trifft Gessler, als er, wieder in Begleitung seiner nur in diesem Moment abwesenden Eskorte, unterwegs ist, und zwar an der Engstelle einer Fernstraße, der berühmten „Hohlen Gasse“ nahe der Burg Küsnacht, die dann im 16. Jh., im Zuge der legendenhaften Überhöhung der frühen Schweizer Geschichte, zur „Gesslerburg“ erklärt wurde.

Schillers Darstellung der Ereignisse ist in diesen Punkten keineswegs quellenmäßig belegbar – solche Ein-

zelheiten lagen im 13. Jh. noch unter der „Sichtlinie“ der Quellen – , aber sie ist durchaus plausibel. Denn die Burgen als Bauwerke hatten nun einmal einen allzu begrenzten „Aktionsradius“, so lange die Besatzung den Schutz ihrer Mauern nicht verließ. Zwar konnte man mit Bogen oder Armbrust das direkte Vorfeld beschießen und dieses begrenzte Schussfeld vielleicht durch den Einsatz von Wurfmaschinen erweitern – bei Petrus de Ebulo etwa sind in den 1190er Jahre Zugbliden auf den Türmen italienischer Burgen dargestellt (Abb. 2) – , aber von einer wirklichen „Beherrschung“ der Landschaft konnte in dieser Weise keine Rede sein, wie etwa auch Rainer Atzbach in seiner grundlegenden Reflexion des Themas betont. Dafür bedurfte es vielmehr, wie Schiller mit gutem Grund unterstellte, einer beweglichen bzw. berittenen Mannschaft, die auch in einem viel größeren Umfeld der Burg relativ schnell jeden Punkt erreichen konnte.

Auch die Besatzungsstärken von Burgen gehören jedoch, jedenfalls im deutschen Raum und in der Blütezeit des Burgenbaues im 12./13. Jh., zu der Art von Informationen, die kaum je genau überliefert sind. Man nimmt gemeinhin und auch durchaus begründbar lediglich an, dass kleine und mittelgroße Burgen neben der Familie des Burgherren nur eine eng begrenzte Zahl von Bediensteten bzw. Knechten beherbergten, und da gewiss nicht alle männlichen Mitglieder einer solchen *familia* beritten und im Waffenhandwerk geübt waren, dürften höchstens hochadelige Herren über ein Gefolge verfügt haben, das mehr als eine Handvoll Männer umfasste. Durchaus seltene Burgen im Besitz des Königs, von Hochadeligen oder besonders reichen Familien, die – baulich und quellenmäßig belegbar – Unterkunft für eine Mehrheit von Burgmannen boten⁵, verdeutlichen, dass solche Burgherren durchaus interessiert waren, die einsatzfähige Mannschaft auf ihren Burgen zu vergrößern; jedoch liegt auch auf der Hand, warum dies selten blieb. Der betreffende Burgherr musste nämlich über umfangreichen Besitz verfügen, um eine solche am ehesten aus Ministerialen bestehende Besatzung in Form von (Burg-)Lehen⁶ oder, fraglos seltener, durch Geldzahlungen an sich und seine Herrschaft zu binden. Ganz abgesehen davon konnte er sich der dauerhaften Gefolgschaft solcher „Getreuer“ nur selten wirklich sicher sein; wenn diese in den ständigen Konflikten des Mittelalters die Seite wechselten, konnte ihr direkter Zugriff auf die Burg ja sogar dazu führen, dass dem Burgherren ein solcher wichtiger Stützpunkt auch ohne direkten Angriff verloren ging.

Es ist also – so kann man bisher zusammenfassen – nicht nur schwierig, konkrete Quellenbelege dafür zu finden, dass eine Burg eine Straße „beherrschte“, sondern es gibt darüber hinaus auch durchaus plausible Erwägungen bezüglich der Frage, warum Burgen zu



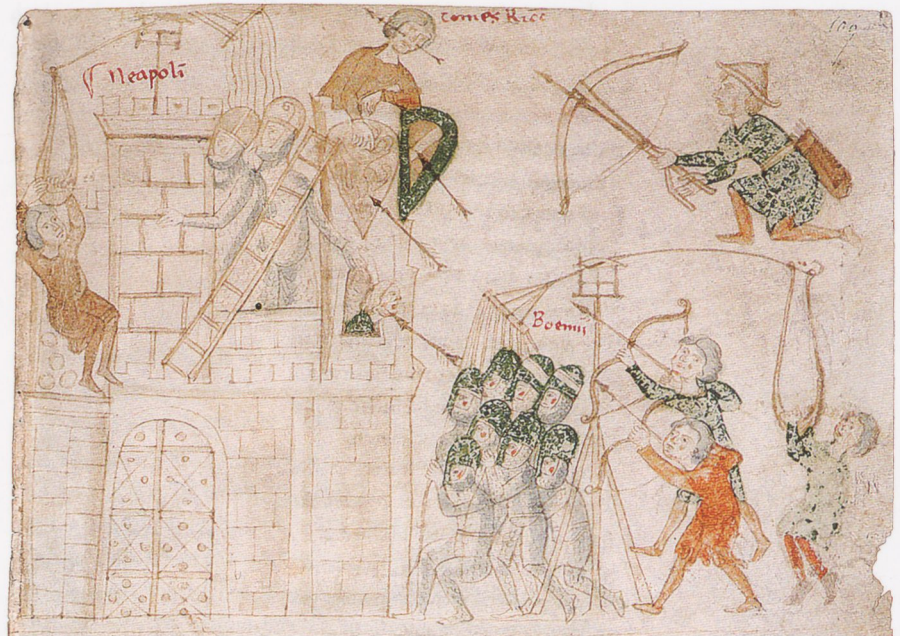
Abb. 1 In einer der ältesten Darstellungen der Tellsage wird noch besonderes Gewicht auf die Begleitung Gesslers durch zahlreiche Bewaffnete gelegt

solchen Zwecken nur begrenzt geeignet waren. Man wird also argumentativ doch wieder zu der Anfangsfeststellung zurückgeführt, dass man nämlich allein aus der topographischen Situation – und gegebenenfalls deren Ergänzung durch bauliche Anlagen – Schlüsse zu ziehen versuchen kann. Und die daran anknüpfenden Überlegungen müssen mit einer die Fragestellung noch mehr komplizierenden Frage eingeleitet werden, nämlich der, ob die pure Nähe zu einer Straße wirklich bedeutet haben muss, dass diese kontrolliert werden sollte, oder ob die Lagewahl der Burg nicht auch in Fällen einer solchen Nähe auf grundsätzlich andere Situationen zu beziehen ist.

Kontrolle des Verkehrs – oder Herrschaft über die Siedlungslandschaft?

Kühtreiber setzt sich in einer wichtigen Passage seines schon angesprochenen Beitrages⁷ unter anderem auch mit Feststellungen älterer Forscher auseinander, denen aufgefallen war, dass doch recht viele Burgen – in scheinbarem Gegensatz zur These ihrer Kontrollfunktion – weit entfernt von den bekannten mittelalterlichen Hauptstraßen gelegen haben. Er begegnet den daraus entstandenen Zweifeln mit der Feststellung, dass es im Mittelalter über diese überregionalen Wege hinaus fraglos auch ein heute viel schlechter rekonstruierbares Netz weniger wichtiger, regionaler Straßen gegeben haben muss, die kleinere, nicht allzu weit voneinander entfernte Siedlungen miteinander verbunden haben, und deren Verlauf dann eben doch die Lage vieler Burgen erklären kann. Dies trifft durchaus zu, aber die Argumentation muss noch um einen weiteren Schritt ergänzt werden.

Denn dieses sekundäre Straßennetz verdeutlicht ja in letzter Konsequenz, dass wir es zumindest in manchen europäischen Regionen im Mittelalter bereits mit einer relativ dichten Siedlungslandschaft zu tun hatten, in denen zwar Fernstraßen und Städte die wichtigsten Bezugspunkte bildeten, in denen darüber hinaus aber auch zahlreiche weniger bedeutende Siedlungen existierten, etwa Märkte, Dörfer und Einzelhöfe, von funktional spezialisierten kleineren Niederlassungen wie beispielsweise Klöstern, Mühlen oder Bergwerken ganz abgesehen. Und da mit Kühtreibers Worten „prinzipiell ... davon ausgegangen werden“ kann, „dass jede Siedlung mit jeder der näheren Umgebung durch Wege verbunden war“, bedeutet das, dass ein großer Teil der Burgen, wahrscheinlich ihre deutliche Mehrheit, sich auf ein mehr oder minder dichtes Netz von Siedlungen und Straßen bezogen hat. Und das macht es wiederum schwierig oder gar unmöglich, den ausschließlichen oder zumindest dominanten Bezug einer Burg zu einer Straße sicher zu konstatieren.



Konkreter gesagt: Eine Burg mag zwar nahe an einer Straße gelegen haben, aber das kann in sehr vielen Fällen auch darin begründet gewesen sein, dass die Burg primär den Siedlungsraum beherrschen sollte und dabei unvermeidlich in die Nähe einer oder mehrerer der Straßen geriet, die die Siedlungen dieses Raumes miteinander oder mit benachbarten Siedlungsräumen verbanden. Mit dieser Feststellung wird natürlich die Vorstellung der primär einen Verkehrsweg kontrollierenden Burg alles andere als geklärt – ganz im Gegenteil unterstreicht sie ein weiteres Mal, wie diffus eine These notwendigerweise bleiben muss, die sich allein auf die topografische Nähe von Burg und Straße stützt. Muss man damit nun wirklich davon ausgehen, dass sich das Thema endgültig in Rauch auflöst, weil einfach die konkreten Belege fehlen und weil in ihrer Ermangelung zu viele alternative Erklärungsmöglichkeiten bleiben? Zum Glück ist es nicht ganz so schlimm, aber wenn man wirklich belastbare Bestätigungen der These sucht, muss man sich offensichtlich auf eine bestimmte Art von Fällen beschränken, wo nämlich die Alternativen zur Aufgabe der Verkehrsbeherrschung völlig oder zumindest sehr weitgehend fehlen. Bei der Annäherung an diese bescheidenere Fragestellung ist es jedoch zunächst wichtig, sich zu verdeutlichen, was man sich unter „Verkehr“ im Mittelalter eigentlich vorzustellen hat.

Bereicherung am Verkehr – oder Schutz des Verkehrs?

Heute verstehen wir unter „Verkehr“ in erster Linie den Transport von Gütern und von Menschen, die aus

Abb. 2 Im Süditalien des späten 12. Jh. wurden bereits Zugbliden nicht nur von Belagerern eingesetzt, sondern waren auch auf Burg- oder Stadtmauertürmen aufgestellt; ihre heute nur noch schwer ermittelbare maximale Wurfweite dürfte unter hundert Metern gelegen haben.

Gründen der Arbeit den Ort wechseln müssen – also den wirtschaftlich bedingten Verkehr –, andererseits aber auch das Reisen zum Zwecke der Erholung bzw. des Vergnügens, den Tourismus. Prägend für unsere Vorstellung sind dabei besonders die industrialisierten Mittel dieses Verkehrs: Autos, Eisenbahnen, Flugzeuge und maschinell angetriebene Schiffe. All dies unterscheidet sich in absolut grundsätzlicher Weise von mittelalterlichen bzw. vorindustriellen Verhältnissen. Damals nämlich bewegte sich der Verkehr zu Lande so gut wie ausschließlich mit der Kraft von Menschen oder Tieren. Wichtigste Ausnahme von dieser Regel war der Verkehr zu Schiff, wo neben der Kraft von Mensch und Tier auch natürliche Phänomene wie Strömung und Wind Bewegung erzeugten. Das bedeutete insbesondere, dass jeglicher Verkehr im Mittelalter viel langsamer ablief, als wir es heute gewöhnt sind, und dass außerdem die von Ort zu Ort bewegten Mengen an Menschen und Material viel begrenzter waren.

Welcher „Verkehr“ konnte es also unter den damaligen Umständen sein, der einen Burgherren hätte veranlassen können, eine Burg zu dessen Kontrolle zu errichten? Es dürfte keines besonderen Beleges bedürfen, dass Tourismus, also das Reisen kleiner Gruppen zum reinen Vergnügen, unter den damaligen beschwerlichen Umständen höchstens als seltener Einzelfall vorgekommen sein dürfte. Am ehesten vergleichbar dürfte damit das Reisen von Pilgern gewesen sein, die aber in der Regel wegen ihrer Armut sicher kaum den Zugriff lohnten; höchstens im Falle besonders begüterter Pilger konnte dies vielleicht anders aussehen.

Damit ist aber bereits der fraglos wichtigste Fall der Verkehrskontrolle im Mittelalter berührt, nämlich der Versuch, sich an der Habe der Durchreisenden zu bereichern. Dies konnte auf einer gesicherten rechtlichen Grundlage geschehen – also aufgrund von Zöllen, die der Landesherr eingerichtet bzw. bewilligt hatte – oder in einer mehr oder minder willkürlichen Weise, als Missbrauch durchaus fragwürdiger Rechte wie eben des Zolls oder auch des Fehderechts; das hier nicht weiter zu vertiefende Stichwort zu diesem letzteren Fall wäre „Raubritter“⁸.

Hauptobjekt dieses gewinnorientierten Zugriffs waren fraglos Kaufleute, die in Wagenzügen oder zu Schiff erhebliche Warenmengen transportierten und eher als andere Reisende in der Lage waren, hohe Abgaben zu entrichten. Lediglich ein Adeliger, der Preziosen und andere wertvolle Güter wie z. B. Waffen mit sich führte, mag ein ähnlich attraktives Ziel dargestellt haben, zumal da man auch für seine Person ein hohes Lösegeld verlangen konnte. Allerdings dürfte die Erpressung reisender Kaufleute auch deswegen das attraktivere Vorhaben gewesen sein, weil ein reisender Adeliger in der Regel von einer besonders kampferfahre-

nen Mannschaft begleitet worden sein dürfte, die den Angriff riskant machte.

Neben dem direkt gewinnorientierten Zugriff auf Reisende war im Mittelalter aber noch ein grundsätzlich anderes Phänomen verbreitet, das Zugriffsmöglichkeiten wünschenswert machte, das wir uns heute aber in der damaligen Form kaum noch vorstellen können, nämlich Kriegszüge. Unter Krieg stellt man sich heute vor allem den Einsatz von Flugzeugen und Bomben vor, dessen Folgen in aller Regel so entsetzlich sind, dass sie von zivilisierten Staaten vernünftiger- und glücklicherweise weitgehend vermieden werden. Und auch der Einsatz von Bodentruppen – die ebenfalls mit industriellen Mitteln wie Artillerie und Panzern unterstützt werden – wird heute selbst dort weitgehend vermieden, wo allein ihr Einsatz einen Krieg schnell beenden könnte. Denn die vorhersehbare Opferzahl vor allem unter den eigenen Soldaten wird in zivilisierten Demokratien nicht mehr leicht akzeptiert und kann verantwortliche Politiker schnell ihr Amt und ihre Karriere kosten.

Im Mittelalter waren Kriegszüge dagegen noch ein häufiges, wenn nicht geradezu alltägliches Phänomen, dessen Dimensionen aber in nahezu jeder Hinsicht viel begrenzter waren⁹. Selbst mächtigere Herren dürften kaum je über Streitkräfte verfügt haben, die mehr als einige hundert Mann umfassten, und auch das mitgeführte Material hielt sich angesichts der zur Beförderung zusätzlich nötigen Personenzahl und des schlechten Ausbauszustandes auch wichtiger Straßen fraglos in engen Grenzen. Insbesondere muss man sich vor Augen halten, dass es vor der Erfindung – und vor allem: Verbreitung – des Schießpulvers nur sehr begrenzte Möglichkeiten gab, Mauern zu zerstören. Mineure mussten ausgebildete Bergleute sein, die der auch von den Bergwerken profitierende kriegführende Adelige für eine Belagerung wochenlang von ihrer eigentlichen Arbeit abziehen musste, und Wurfmaschinen von einer Größe, dass ihre Geschosse auch Mauerwerk zerstören konnten, waren nur schwer zu transportieren. Ein Kriegszug zielte daher in der Regel am ehesten auf eine Feldschlacht, und wenn der Gegner sich etwa in seine Burgen oder andere Befestigungen zurückzog, um diese zu vermeiden, dann mündete er oft in eine Verwüstung der unbefestigten Siedlungen und vor allem auch der Felder und Wiesen, d. h. der für die Versorgung der gesamten Bevölkerung grundlegenden Produktionsmittel. So etwas konnte leicht für ganze Regionen oder Länder in eine Katastrophe münden, und damit ist neben den Gewinninteressen des Adels ein zweiter und vielleicht noch wichtigerer Grund benannt, warum man die Zugangsstraßen zu einem Siedlungsraum nach Möglichkeit zu sperren versuchte, z. B. eben durch eine Burg.

Sondersituationen mit einseitig betontem Verkehrsbezug

Es sollte damit klar geworden sein, wie schwierig es mangels einer breiten und detailreichen Quellenlage ist und bleiben wird, eine Burg ausschließlich oder wenigstens überwiegend auf einen Verkehrsweg zu beziehen – vor allem wenn man unter „Verkehr“ im Sinne des heutigen Verständnisses weniger Kriegszüge versteht, sondern primär einen Warenverkehr, an dem sich der Burgherr rechtmäßig oder unrechtmäßig bereichern wollte.

Denn solange die Burg nicht allein die Nähe einer Straße oder eines Flusses suchte, sondern zugleich eine Siedlung bzw. einen Siedlungsraum beherrschte, wird man kaum je sicher ausschließen können, dass ihr Erbauer primär die Herrschaft über diesen Siedlungsraum und sein wirtschaftliches Potential suchte, dass die Nähe zum Verkehrsweg also nur ein – durchaus gern akzeptierter – Nebeneffekt war. In diesem Falle wäre das Thema „Burg und Verkehr“ zwar nicht gegenstandslos geworden, aber die Frage, wie sich der Verkehrsbezug in der Lagewahl und baulichen Durchbildung der Burg widerspiegelt haben könnte, wäre in diesen zahlreichen Fällen nicht mehr beantwortbar – die Faktoren, die die Burgentstehung bestimmt haben dürften, wären dann einfach zu vielfältig, um noch unterscheiden zu können, wie der Bezug auf den Verkehr(sweg) die Gestalt der Gesamtanlage geprägt haben könnte.

Will man diesen Erwägungen – die die architekturhistorische Fragestellung letztlich uninteressant machen würden – entkommen, darf man also nur ausgewählte Situationen untersuchen, deren Besonderheit darin liegt, dass der Faktor Siedlung dort keine oder höchstens eine sehr geringe Rolle gespielt hat. In der Regel wird es sich dabei um Engpässe handeln, deren Umgehung einerseits nicht vermeidbar war, und die andererseits auch keinen nennenswerten Siedlungsraum boten. Solche landschaftlichen Sondersituationen sind insbesondere im Gebirge zu finden (Abb. 3), während sie im Flachland zwar ebenfalls vorkamen – wenn die Straße etwa zwischen Gewässern oder Sümpfen hindurch führte –, heute aber schwerer zu erkennen sind, weil Feuchtgebiete oft trockengelegt worden sind¹⁰.

Der Obere Mittelrhein ist eines der besten und anschaulichsten Beispiele für derartige Sondersituationen, denn die Enge und Steilwandigkeit der Schlucht, durch die sich der die Alpen mit der Nordsee verbindende Strom im Schiefergebirge zwängen muss, bot nur Platz für kleine Siedlungen¹¹. Der Bezug zu Äckern und Wiesen auf der dünn besiedelten Hochfläche ist durch den langen und mühsam Aufstieg sehr erschwert, so dass am Ufer überwiegend nur Dörfer entstehen konnten, die in erster Linie von der Sonder-

kultur des Weinbaues lebten. Dabei steigerte der Wein die Verkehrsbedeutung des Rheins noch zusätzlich, denn auch er konnte die Käufer in ganz Europa nur auf dem Wasserweg problemlos erreichen.

Dass die zahlreichen und berühmten Burgen in diesem Abschnitt des Stromes in wenigen Fällen der üblichen Aufgabe von „Adelsburgen“ entsprachen, nämlich namentgebender und symbolhafter Sitz eines Adelsgeschlechts zu sein, ist inzwischen eine Binsenweisheit, die Achim Wendt in seinem Bopparder Vortrag mit seinen Ausführungen über die Pfalzgrafen – die wichtigste regionale Ausnahme von der Regel – nochmals belegte. Dass die meisten anderen Burgen am Oberen Mittelrhein als „Zollburgen“ in erster Linie der Sicherung von Abgaben dienten und daher nur von Burgvögten, Lehensnehmern oder anderen Beauftragten der Territorialherren bewohnt wurden, unterstreicht hier vor allem Wilfried Monschauer, sowie am Einzelbeispiel Alexander Thon mit seinen Ausführungen zur Burg in Lahnstein. Dass die letztere Burg wegen ihrer Grenzlage zu Herrschaftsbereichen von Köln, Trier und den Pfalzgrafen auch gelegentlich als Aufenthalt des Erzbischofs selbst diente, verdeutlicht dabei ein weiteres Mal, dass gerade größere und günstig lie-

Abb. 3 Von der äußersten Hangkante der nie vollendeten pfalzgräflichen Burg Herzogenstein hätte man hinter der Rheinbiegung eben noch die nördliche Stadtmauer von Oberwesel sehen können.



gende Burgen auch multifunktional genutzt werden konnten; den Vorrang der Funktion als „Zollburg“ unterstreicht Thon aber auch im Falle von Oberlahnstein. Dass die pure Sichtbarkeit des Verkehrsweges von der Burg aus eine wichtige Voraussetzung zu dessen „Beherrschung“ war, hatte ich bereits angesprochen, ebenso wie die Tatsache, dass die Sichtbarkeit, für sich allein genommen, den auch physischen Zugriff auf den Verkehr noch keineswegs sichern konnte. Die Bestimmung der exakten Grenzen dieser Sichtbarkeit blieb dabei bis vor Kurzem dem mehr oder minder subjektiven Eindruck vor Ort überlassen, oder bestenfalls einer mühsamen Bestimmung anhand topographischer Karten. Dass hier inzwischen die Möglichkeiten spezialisierter Computerprogramme („Visibility-Analyse“) einen Qualitätssprung ermöglicht haben, hatte bereits Thomas Kühnreiter anhand eines Beispiels aus Ungarn verdeutlicht¹², dem Olaf Wagener im vorliegenden Band eine zusätzliche Qualität hinzufügt. Indem er nämlich die Sichtbarkeit des Verkehrsweges „Rhein“ nicht nur von einer einzelnen Burg aus digital prüft, sondern die Fragestellung auf *alle* Burgen einer Territorialherrschaft bezieht, nämlich jene der Pfalzgrafen bei Rhein, erweitert er die Fragestellung: Konnte der Handel, auf den eine einzelne Burg vielleicht nur schlecht hätte zugreifen können, besser festgehalten und abgeschöpft werden, wenn mehrere Burgen einen längeren Abschnitt des Verkehrsweges überblicken

konnten? Auch die Beantwortung dieser Frage ist ohne zusätzliche Informationen nicht wirklich möglich, denn man müsste zumindest wissen, ob diese Burgen über Mittel zur schnellen Informationsweiterleitung verfügten – etwa durch Rauchzeichen, Trompetensignale, Brieftauben oder einfach durch schnelle, etwa die Flussschleifen abkürzende Reiter. Immerhin aber zeigen Wageners Beispiele, dass die pfalzgräflichen Burgen Fürstenberg, Stahleck und Kaub/Pfalzgrafenstein gemeinsam eine Flussabschnitt von immerhin etwa 6 km Länge lückenlos überblicken konnten; wäre die Burg Herzogenstein je vollendet worden (Abb. 3), so hätte sich dies sogar auf über 10 km verlängert. Im Rahmen der Tagung wurde die Fragestellung Burg/Verkehr auch auf weitere Regionen bezogen, wobei der Beitrag von B. Metz mit dem Elsass eine weitere historische Landschaft behandelt, in der sowohl wichtiger Flussverkehr – nämlich auf dem Rhein – als auch enge Täler und Gebirgspässe in den Vogesen vorkamen, und in der einige Zölle belegbar sind. Seine vorsichtigen Schlussfolgerungen auf Grundlage breiter Quellenkenntnis sind eine wichtige Grundlage in meinem vorliegenden Versuch einer Zusammenfassung. Die Sicherung von Schifffahrtsrouten durch Befestigungen wird im vorliegenden Band nur durch den Beitrag zu den venezianischen Häfen und Befestigungen in Griechenland vertreten, obwohl sich hier noch weitere Beispiele angeboten hätten, wie etwa die Si-



Abb. 4 Der schmale „Sund“ zwischen dem dänischen Helsingør („Helschenor“, unten) und dem schwedischen Helsingborg („Helseburgum“) ist ein klassisches Beispiel für die Engstelle eines Schifffahrtsweges, der sich für die Verkehrskontrolle auch durch Burgen anbot.

cherung des Öresunds durch Burg, Festung und Schloss Kronborg in Helsingør und die Burg in Helsingborg – bereits das in den Ortsnamen vertretene Grundwort „Hals“ spiegelt die Sondersituation der Meerenge (Abb. 4) – oder auch, in noch viel weiterem Ausgriff, die Sicherung des portugiesischen Vorstoßes nach Indien durch zahlreiche Stützpunkte an der afrikanischen und indischen Küste. Das Beispiel des venezianischen Orienthandels, für den der Peloponnes eine Schlüsselstellung einnahm, genügt aber durchaus, um zu verdeutlichen, wie das Prinzip der Beherrschung von Engstellen nicht nur den Verkehr auf Straßen und Flüssen, sondern auch die Seeschifffahrt geprägt hat. Allerdings handelte es sich dabei meist nicht um Meerengen im Sinne des Öresunds, sondern die gut kontrollierbaren „Engpässe“ waren hier die Häfen, deren Besuch für damalige Schiffe wegen der Versorgung der Mannschaften zwingend war und die damit auch zu unvermeidlichen Kontrollpunkten wurden. Die den Hafen und seine Befestigungen beherrschende Macht konnte daher einlaufende Schiffe nicht nur versorgen und schützen – was im Falle der Handelsmacht Venedig der primäre Zweck war –, sondern eben auch Abgaben von fremden Handelsschiffen erheben, oder auch deren Geschäfte behindern, indem sie ihnen das Anlegen verwehreten.

Burg, Sperrwerk und Zollhof als System

Nur selten wurden bisher in der Literatur Beispiele benannt, wo eine Burg einen Verkehrsweg unmittelbar beherrschen konnte, in dem Sinne nämlich, dass die Straße oder der Fluss so nahe an ihr vorbei oder sogar durch sie hindurch führte, dass sie von den Türmen und Wehrgängen aus unmittelbar beschossen bzw. gesperrt werden konnte. Kühtreiber nennt Mauterndorf in Salzburg als Beispiel, wo die Straße durch den Zwinger und unter der Kapelle hindurch geführt war (Abb. 5); vergleichbar war etwa der Fall von Rabenstein in der Steiermark, wo eine Altstraße, wohl schon römischen Ursprungs, auf halbem Hang des Murtals zunächst unter einer ersten Burg vorbei und ab dem 14. Jh. dann direkt durch den Vorhof einer jüngeren, darunter liegenden Burg führte.

Das aber waren Ausnahmen, beide typischerweise im Alpenraum, wo das Gelände oft keine alternativen Trassen anbietet und damit einen Straßenverlauf durch die Burg hindurch praktisch erzwang. Weitaus normaler war der Fall, dass die Burg, der man einen für Verteidigung und Überblick günstigen Bauplatz ausgesucht hatte, von der Straße bzw. dem Fluss zu weit entfernt war, um ihn direkt beschießen bzw. sperren zu können. Dies konnte folglich nur ermöglicht werden, indem man die Burg selbst durch das ergänzte, was



Kühtreiber mit einer allgemeineren Begriffsbildung als „vorgeschobene Kleinbefestigung“ bezeichnete¹³. Auch dafür bietet das Obere Mittelrheintal zwei der besten Beispiele, nämlich bei Kaub und bei der mainzischen Burg Ehrenfels¹⁴. Sowohl der Wachturm auf der Insel unter der Burg Kaub (1327), aus dem später (1339–42) die Burg Pfalzgrafenstein wurde, als auch der „Mäuseturm“ auf einer Felseninsel in der Engstelle des „Binger Lochs“ (14. Jh.) unter der Burg Ehrenfels (Abb. 6) hatten unübersehbar die Aufgabe, jene Sperrfunktion wahrzunehmen, zu denen die dafür zu hoch über dem Fluss liegenden Burgen selbst nicht in der Lage waren. Vor allem flussabwärts fahrende Schiffe hätten angesichts der starken Strömung beide Burgen bzw. die Stadt Kaub schnell passieren können, ohne dass man sie vom Ufer aus daran hätte hindern können; die beiden Türme konnten die Fahrrinnen aber auch schon mit der Waffentechnik des 14. Jh. recht direkt sperren. Der interessantere Fall ist dabei Kaub, nicht nur wegen der exakten Datierungen, sondern auch weil Proteste des Papstes an diverse Mächtige der Region schon während der Bauzeit belegen, dass es hier eindeutig um die Beitreibung von Steuern und Zöllen ging; auch der Ausbau 1604–07 verdeutlicht das weiter bestehende Bemühen um die direkte waffentechnische Beherrschung der Schifffahrt, denn damals entstand die „Neue Batterie“, ein flussauf gerichteter geräumiger Erker mit Stellplatz für drei Geschüt-

Abb. 5 Die Burg Mautern-dorf (Land Salzburg, Österreich) ist eines der seltenen Beispiele, dass eine Fernstraße (rechts) im Spätmittelalter aus topographischen Gründen durch den Zwinger einer Burg und unter der Burgkapelle hindurch geführt und damit von der Burg direkt kontrolliert wurde.

Abb. 6 Die mainzische Zollburg Ehrenfels wurde durch den (im 19. Jh. weitgehend neu errichteten) „Mäuseturm“ auf einer Rheininsel ergänzt, der den Verkehr im Engpass des „Binger Lochs“ aus nächster Nähe überblickt; sein Name kommt wahrscheinlich vom Verb „muse“ (= Ausschau halten). Der Turm „Rossel“ auf der Höhe ist ein Parkbau erst des späten 18. Jh., das große Zollhaus am Ufer ist nicht erhalten.

ze, die auch schnell herannahende Schiffe sehr effektiv hätten treffen können.

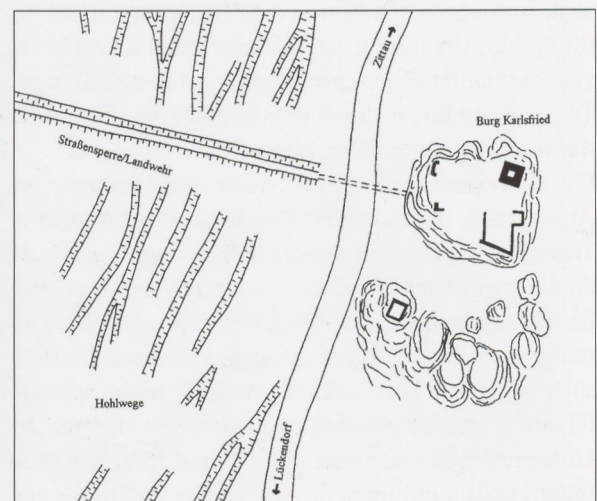
Als Sperre noch effektiver als ein Turm, von dem aus Straße oder Fahrrinne unter Beschuss genommen werden konnte, war natürlich eine Mauer mit Tor, die eine natürliche Engstelle vollständig abriegelte: eine Klausen oder Letzine, wie sie vor allem im Alpenraum nicht selten war. L. Frank hat nachgewiesen und in diesem Band dargestellt, dass die Burg Kaub bereits im mittleren 13. Jh. mit einer solchen Sperrmauer ergänzt worden ist, die die Umgehung des Zolls auch am Ufer verhindern sollte. Generell aber dienten auch solche Sperrmauern oder Letzinen, ähnlich wie siedlungsbezogene Burgen, nicht unbedingt der Kontrolle von Handelswegen bzw. der Erhebung von Zöllen, sondern auch dem Schutz von rechtlich organisierten Siedlungslandschaften wie vor allem in der Urschweiz (vgl. Beitrag Jakob Obrecht), oder auch einmal von adeligen Herrschaften, wie Kührtreiber am Beispiel der Burg und

Letzi von Mülenen im schweizerischen Kandertal nachzuweisen versuchte.

Auf ein in diesem Kontext besonders aussagekräftiges Beispiel hat Kührtreiber, zurückgreifend auf einen Aufsatz von Richard Němec¹⁵, mit der Burg und Zollstelle Karlsfried in der Oberlausitz, im südöstlichen Sachsen hingewiesen. Die damals noch auf böhmischem Gebiet liegende Burg wurde 1357 auf Weisung Karls IV. erbaut, um den Verkehr aus der Lausitz über Zittau nach Gabel und letztlich Prag zu bewachen und Zolleinnahmen zu erheben. Die weit ältere Straße hatte am Aufstieg auf den Gabler Pass im Lauf von über drei Jahrhunderten einen vielspurigen Hohlwegfächer gebildet, der ohne zusätzliche Maßnahmen den Zugriff auf reisende Händler sehr erschwert hätte (Abb. 7). Deswegen entstand ein im Gelände weitgehend erhaltener Sperrwall, der die Straße in die unmittelbare Nähe der Burg zwang und dort durch eine (nicht erhaltene) Mauer mit Tor ergänzt wurde.

Aber auch eine durch eine Klausen bzw. Sperranlage ergänzte Burg genügte noch nicht für die erfolgreiche Erhebung von Abgaben, sondern dafür bedurfte es einer baulichen Anlage, eines „Zollhofes“, wo das kontrollierende Personal untergebracht wurde, wo die Untersuchung umfangreicher Wagen- oder Schiffs-ladungen in Ruhe stattfinden konnte und vor allem wohl auch: wo die konfiszierten Waren sicher gelagert werden konnten, ohne dem Zugriff räuberischer Konkurrenten ausgesetzt zu sein. Im Falle eines eher begrenzten Verkehrs reichten dafür, wie man annehmen darf, einfache nicht befestigte Bauten direkt an der Klausen aus, die fast überall seit langem verschwunden sind; auch in der Burg selbst konnte man natürlich die Abgaben lagern, wobei deren meist schwer zugängliche Schutzlage

Abb. 7 Im Falle der Burg Karlsfried im Grenzbereich der Lausitz und Böhmens verdeutlichen die alten Wegspuren und die Reste der Straßensperre, wie die Straße mit baulichen Mitteln unter die direkte Kontrolle der Burg gezwungen wurde.



aber fraglos ein typisches Problem darstellte. Interessanter sind jedoch die nicht allzu häufigen, in der Regel erst spätmittelalterlichen Anlagen, bei denen die für die Zollerhebung notwendigen Bauten in eine selbst burgähnliche Befestigung integriert wurden. Die erst in den letzten Jahren restaurierte Mühlbacher Klause am Eingang des Südtiroler Pustertals, die u. a. wichtigen Handelsverkehr zwischen dem süddeutschen Raum und Venedig kontrollierte, ist eines der anschaulichsten Beispiele, die bis heute erhalten blieben (Abb. 8).

Ausgehend von Erwägungen zum begrenzten Wirkungsradius der Burgen selbst kann es nicht überraschen, dass man gerade am Mittelrhein mit seinem erhöhten, durch das Ladevermögen der Schiffe bedingten Warenaufkommen und mit der verschärften Konkurrenz mächtiger Territorien mehrere große, befestigte Zollhöfe am Ufer belegen kann, von denen teils sogar bauliche Reste erhalten sind, obwohl die Ufernähe derartiger Anlagen in der Regel dazu geführt hat, dass sie im 19./20. Jh. dem Eisenbahn- und Straßenbau zum Opfer gefallen sind. Im Falle von Boppard ist zwar der Zollhof als solcher verschwunden, aber das bis in den Barock ausgebaute, aus einem isolierten Turm hervorgegangene und letztlich fast schlossartige Zollgebäude ist in bestem Zustand erhalten. In Bacharach zeugen von dem als Sonderbereich der Stadtmauer vorgelagerten Zollhof vor allem noch Teile der Ummauerung (Abb. 9). Der interessanteste Fall ist aber auch hier wieder das von Lorenz Frank untersuchte und vorgestellte Kaub, weil dort nicht nur die zeitliche Entwicklung von Burg, Zoll und Stadt beachtlich genau nachzuzeichnen ist, sondern weil auch viele Bauteile der funktional differenzierten Anlage anschaulich erhalten sind.

1222 wurde nach Dendrodaten zunächst die Burg errichtet, 1254 dann darunter jene Sperrmauer mit Turm, die offenbar schon auf den drei Jahre später zuerst erwähnten Zoll zu beziehen ist. 1275 war dann die Siedlung bei dieser Zollstelle ummauert, 1277 wurden Burg und Stadt an die Pfalzgrafen verkauft; 1324 verließ man formelle Stadtrechte und es folgten mehrere Stadterweiterungen. Die Pfalzgrafen modernisierten dann die romanische Burg und errichteten 1327 den die Schifffahrt viel direkter beherrschenden Turm auf der Rheininsel, den man dann nur 12 Jahre später sogar zu einer regelrechten Burg ausbaute. Nimmt man hinzu, dass auch die ehemalige Zollschreiberei mit teils noch mittelalterlichen Bauteilen, die dann bis 1803 als kurpfälzisches Amtshaus diente, weitgehend erhalten blieb, so kann man sich kaum ein Ensemble vorstellen, das die vierteilige und perfekt abgestimmte Struktur einer mittelalterlichen Zollstelle noch vollständiger vermitteln könnte.

Ein alpines Pendant zu Kaub sei zum Abschluss noch genannt, weil es in der Komplexität seiner Anlagen durchaus mit Kaub konkurrieren konnte. Kühtreiber beschreibt nämlich¹⁶ die Entwicklung der Sperranlagen



unterhalb der schon um 1100 entstandenen Burg Klamm, die die Passstraße über den Semmering, vom Wiener Raum über die Steiermark nach Norditalien, aus felsiger Höhe überblickte (Abb. 10). Ein direkter Zugriff auf den Verkehr bzw. die Erhebung der ab 1299 belegten Maut war von der Burg aus kaum möglich, wegen der steilen Felswände bzw. des langen Weges, weswegen wohl schon in der zweiten Hälfte des 13. Jh. ein mit Ministerialen besetzter Turm direkt über der durch eine Schlucht führenden Straße entstand. Aus ihm entwickelte sich im Spätmittelalter ein System, bei dem vor allem zwei Sperrmauern, ein weiterer Turm und befestigte Höhlen in den Kalksteinwänden die Schlucht verriegelten und zugleich den dazwischen liegenden Ort Schottwien umgaben, der sich seinerseits schon ab der 2. Hälfte des 13. Jh. zum Markt entwickelte.

Abb. 8 Die restaurierte Ruine der „Mühlbacher Klause“ im Pustertal (Südtirol, Italien), erbaut um 1460 von Herzog Sigismund von Tirol an der Grenze zum Görzer Territorium, ist eines der besterhaltenen Beispiele einer befestigten Zollstation.

Ein Fazit

Burgen besaßen also, wenn man sie als isolierte Bauwerke versteht, *a priori* nur sehr eng begrenzte Einwirkungsmöglichkeiten auf ihr Umfeld und damit



Abb. 9 In Bacharach ist vom Zollhof, der der rheinseitigen Südostecke der Stadtbefestigung vorgelagert war, vor allem ein Teil der Ummauerung erhalten, der nach den Scharfenformen und der Backsteinverwendung aus dem 15. Jh. stammt.

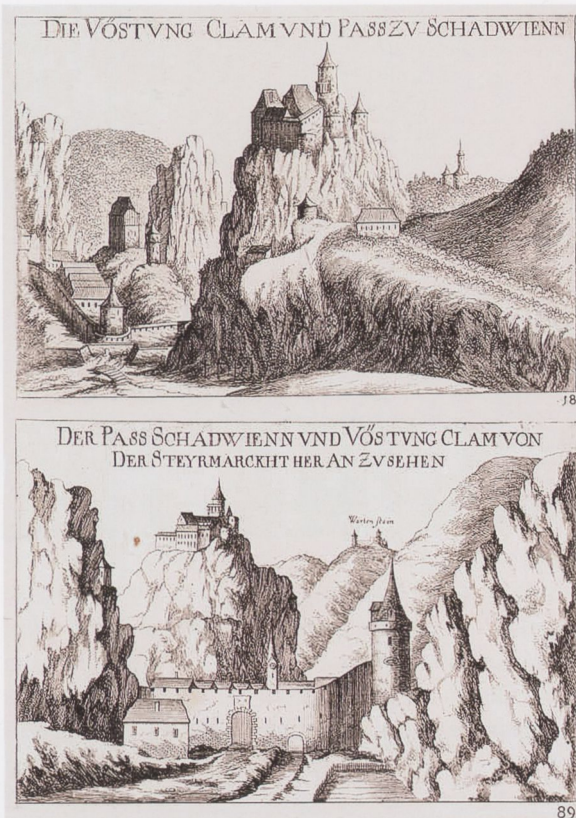


Abb. 10 Die Burg Klamm am Semmering (Niederösterreich) beherrschte mit vorgeschobenen Türmen und der Marktbefestigung von Schottwien einen Engpass der Passstraße über den Semmering.

auch auf benachbarte Verkehrswege. Schon wenige hundert Meter Abstand von der Straße oder dem Fluss genügte, damit die Wege außerhalb der Reichweite von Wurf oder Schuss lagen; der günstigere Fall, dass ein Verkehrsweg aufgrund topographischer Verhältnisse direkt an der Burg vorbei führen musste, war ausgesprochen seltene Ausnahme.

Wollte folglich ein Burgherr – im Eigeninteresse oder im Auftrag übergeordneter Machthaber – von der Burg aus die Kontrolle über einen Verkehrsweg ausüben, so benötigte er dafür zusätzliche Mittel, von denen eine berittene, nicht allzu kleine Mannschaft sicherlich das einfachste, wohl aber auch das am wenigsten effektive war. Denn der Einsatz einer solchen Truppe setzte voraus, dass die Annäherung von Händlern oder anderen Reisenden überhaupt bemerkt wurde, und zwar früh genug; dies war keineswegs immer sicher, etwa bei Nacht, oder wenn die Straße etwas weiter von der Burg entfernt war. Ein weiteres Problem konnte darin bestehen, dass auch die Reisenden von einer bewaffneten Mannschaft begleitet wurden, so dass der Versuch des Zugriffs ein Gefecht mit durchaus unklarem Ausgang auslösen konnte. Im Falle eines vorbei ziehenden Heeres verbot sich ein Angriff daher sicherlich fast immer, aber auch Wagenkolonnen oder Schiffe konnten durchaus von starken bewaffneten Mannschaften begleitet werden, die eine Konfrontation nicht ratsam scheinen ließen. Eine bessere Kontrolle des Verkehrs – im Sinne der gesicherten Erhebung von Abgaben oder aber der völligen

Verwehrung der Passage – konnten also nur zusätzliche, d. h. die Burg ergänzende Bauten gewährleisten, die so nahe an der Straße oder dem Fluss standen, dass ein direkter Beschuss möglich war, oder die den Weg sogar physisch sperren konnten. Der wohl häufigste Fall waren dabei Türme, deren Festigkeit die Beherrschung der Straße auch dann sichern konnte, wenn die Reisenden ebenfalls gut bewaffnet waren. Manchmal ist nachweisbar, dass diese Türme von Ministerialen bewohnt waren, womit sie funktional selbst zu kleinen Burgen wurden, aber es ist keineswegs ausgeschlossen, dass sie in anderen Fällen auch nur von wechselnden Knechten bewacht wurden. Die Erweiterung solcher vorgeschobenen Türme zu größeren Burgen war aber jedenfalls seltene Ausnahme, die vermutlich nur bei überdurchschnittlich hohen Zolleinnahmen möglich war.

Das effektivste Mittel der Verkehrskontrolle waren aber fraglos Sperrmauern (Klausen, Letzinen), die den Verkehr selbst dann aufhalten konnten, wenn sie nur schwach besetzt waren. Sie bedurften allerdings, wenn sie nicht nur dem reinen Schutz der dahinter liegenden Siedlungen und Regionen dienten, sondern auch der Erhebung von Abgaben, grundsätzlich der Ergänzung durch bewohnbare bzw. zu Lager- und Wirtschaftszwecken nutzbare Bauten. Und die Nähe einer Burg war in diesem Falle als festerer Rückhalt sinnvoll, sofern nicht, was aber selten war, die Klausen selbst zu einer befestigten Anlage ausgebaut war.

Als optimale Lösung zur Erhebung von Zöllen und Abgaben im Mittelalter erweist sich damit letztlich ein mehrteiliges System aus Burg, vorgeschobenen Sperrwerken verschiedener Art und einem Zollhof. Wegen des hohen Aufwandes, der zur Erstellung und zum dauerhaften Betrieb einer derart differenzierten Anlage fraglos notwendig war, kann man allerdings davon ausgehen, dass sie nur dort entstehen konnte, wo ein dichter und ertragreicher Handelsverkehr herrschte; eine ganze Reihe von Anlagen am Oberen Mittelrhein, besonders umfassend erhalten und erforscht im kurpfälzischen Kaub, gehörten zu den herausragenden Beispielen dafür.

Nur in den Fällen solcher mehrteiliger Kontrollsysteme liegt letztlich ein Beweis dafür vor, dass eine Burg der direkten Kontrolle des Handelsverkehrs diente; sie war dabei in der Regel nur fester Rückhalt des Systems, konnte aber waffentechnisch nicht direkt auf den Verkehr einwirken. In allen anderen Fällen, wo Burgen relativ straßen- oder flussnah lagen, werden sich die Überlegungen zu ihrer kontrollierenden Funktion auch weiterhin im Raum mehr oder minder plausibler Vermutungen bewegen müssen – irgendwo zwischen der heute nicht mehr nachweisbaren Kontrolle durch berittene Besatzungen einerseits und der quasi ungewollt straßen nahen Lage einer Burg, die in Wahrheit eher eine Siedlung oder Siedlungslandschaft beherrschen sollte.

Anmerkungen

- 1 Thomas Kühtreiber, Straße und Burg, Anmerkungen zu einem vielschichtigen Verhältnis, in: Kornelia Holzner-Tobisch, Thomas Kühtreiber, Gertrud Blaschitz (Hg.): Die Vielschichtigkeit der Straße, Kontinuität und Wandel im Mittelalter und früher Neuzeit (Veröff. d. Inst. f. Realienkunde d. Mittelalters u. d. frühen Neuzeit, 22), Wien 2012, S. 263–301. Die bei Kühtreiber (und im vorliegenden Band ähnlich von R. Atzbach) kurz angerissene Beweisführung, dass Burgen die „beherrschende Lage“ auch deswegen suchten, weil sie ihre eigene, herrschaftlich konnotierte Sichtbarkeit verbessern wollten, scheint mir beim heutigen Stand der Burgenforschung nicht mehr erforderlich.
- 2 Kühtreiber (wie Anm. 1), S. 275ff. Von Interesse sind aber Kühtreibers Schlüsse (S. 296f.), die die Ausübung von Zollrechten durch die Landesherren selbst oder durch beauftragte „regionale und lokale Machthaber“ betreffen. Beachtlich, wenn auch für den Historiker wenig erfreulich, ist vor allem seine begründete Feststellung, dass „die Kontrolle und Sicherung von Straßen und Wegen abseits der *viae publicae* weitaus weniger konfliktträchtig [war] als bislang angenommen“ war und daher „kaum schriftliche Spuren hinterlassen“ habe.
- 3 Kühtreiber (wie Anm. 1), S. 264, nennt als Beispiel die Burg Aggstein, die auf einem Felsen 300 m über dem Fluss zwar die Donau und ihre Uferwege weithin überblickt, bei der aber der Abstieg dorthin eine Stunde dauert.
- 4 Schiller lokalisiert die programmatisch benannte Burg „Zwing-Uri“ direkt bei Altdorf, während ihre wahre Lage unbekannt ist. Die heute hypothetisch mit ihr identifizierte Ruine liegt 13 km südlich von Altdorf.
- 5 Thomas Biller, Burgmannensitze in Burgen des deutschen Raumes, in: Château Gaillard 21, Etudes de castellologie médiévale, La Basse-cour (Colloque...Maynooth 2002), Caen 2004, S. 7–16.
- 6 Hans-Martin Maurer, Rechtsverhältnisse der hochmittelalterlichen Adelsburg vornehmlich in Südwestdeutschland, in: Die Burgen im deutschen Sprachraum – ihre rechts- und verfassungsgeschichtliche Bedeutung, hg. v. H. Patze, 2 Bde, Sigmaringen 1976 (Votr. u. Forsch., hg. v. Konstanzer Arbeitskr. f. mittelalterliche Geschichte, Bd. 19), hier: Bd. 2, S. 77–190. – Volker Rödel, *multi ignobiles facti milites*, Zur Entstehung des Niederadels als Stand, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte, Jg. 41, 2015, S. 7–32.
- 7 Kühtreiber (wie Anm. 15), S. 269–273.
- 8 Kurt Andermann (Hg.): „Raubritter“ oder „Rechtschaffene vom Adel“? Aspekte von Politik, Friede und Recht im späten Mittelalter (Oberrheinische Studien 14), Sigmaringen 1997.
- 9 Vgl. Malte Prietzel, Krieg im Mittelalter, Darmstadt 2007. Dort wird allerdings gerade die Rolle der Burgen aufgrund allzu begrenzter Kenntnis der Fachliteratur nur in sehr knappen Stichworten und teilweise schief dargestellt.
- 10 Ein nachmittelalterliches, aber sehr anschauliches Beispiel ist die wiederhergestellte Festung Bourtange in den Niederlanden, die der heutigen Wahrnehmung nach zwischen ausgedehnten Wiesen liegt, aber zur Erbauungszeit eine wichtige Straße sperrt, die dort auf einem Damm zwischen Sümpfen verlief. Geeske Koeman-Poel, Bourtange – Schans in het moeras en chronique de Bourtange, Hoogezand 1983.
- 11 Grundlegend zur Region im Mittelalter: Otto Volk, Wirtschaft und Gesellschaft am Mittelrhein vom 12. bis zum 16. Jahrhundert (Veröff. d. Hist. Kommission f. Nassau, Bd. 63), Wiesbaden 1998.
- 12 Kühtreiber (wie Anm. 1), S. 265 mit Abb. 1.
- 13 Kühtreiber (wie Anm. 1), S. 264f.; bei den dort in Anm. 5 genannten Beispielen von Türmen in der Nähe von Burgen (Thomas Kühtreiber/Olaf Wagener, „... sie paweten zwo pastein ob dem geschloss auf dem puhl...“, Vorwerke/vorgeschobene Befestigungen im deutschsprachigen Raum, in: castellologica bohemica 11, 2009, S. 123–164) bleibt aber die historische Funktion häufig aufgrund von Quellenmangel unklar. Dass sie entsprechend einer vor allem in Österreich verbreiteten Deutung, meistens Wohnsitze von Ministerialen (Burgvögten, Burgmännern) waren, die in vorgeschobener Situation eine vorbeiführende Straße oder den Zugang zur Burg sichern sollten, liegt zwar oft nahe, aber Beweise liegen bisher nur in Einzelfällen vor.
- 14 Zu Kaub s. Lorenz Frank: Bauen am Rhein – die Baugeschichte der Burg, der Zollbauten und der Stadtmauer in Kaub, in: Bericht über d. 46. Tagung f. Ausgrabungswiss. u. Bauforschung, Stuttgart 2012, S. 47–54, sowie seinen Beitrag in diesem Band. Zu Ehrenfels zuletzt Thomas Biller, Achim Wendt: Burgen im Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal – Ein Führer zu Architektur und Geschichte, Regensburg 2013, S. 78–82.
- 15 Kühtreiber (wie Anm. 1), S. 286 ff.; Richard Némec, Karlsfried-Oybin, zwei konzeptionell unterschiedliche Burganlagen Karls IV. im Zittauer Land, in: Die Burg und ihr Bauplatz, hg. v. Tomáš Durdík, Praha 2006 (castrum bene, 9), S. 307–338.
- 16 Kühtreiber (wie Anm. 1), S. 292–295.

Abbildungsnachweis

- 1: Christoph Silbersysen, Schweizer Chronik, 1576; Aargauer Kantonsbibliothek, Aarau, MsWettF 16: 1, S. 264
- 2: Petrus de Ebulo, Liber ad honorem Augusti..., um 1195–97, Bürgerbibliothek Bern, fol. 109r: Belagerung von Neapel 1191
- 3, 6, 8, 9: Foto Thomas Biller
- 4: Braun/Hogenberg, Contrafactur und Beschreibung von den vornembsten Stetten der Welt, Bd. 4, Köln 1590 (1. Aufl. 1588), S. 304/305
- 5: Dorothea Witter-Rieder, wikipedia
- 7: Némec, Karlsfried – Oybin..., 2006, wie Anm. 16
- 10: Georg Matthäus Vischer, Topographia Archiducatus Austriae Inferioris Modernae, Wien 1672