



JAKOBUS-STUDIEN

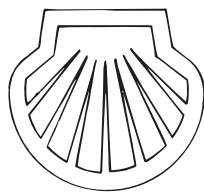


Hartmut Kühne, Christian Popp (Hrsg.)

PILGERN ZU WASSER UND ZU LANDE

narr/f
ranck
e\atte
mpto

Pilgern zu Wasser und zu Lande



Jakobus-Studien 24

im Auftrag der Deutschen St. Jakobus-Gesellschaft
herausgegeben von
Klaus Herbers und Peter Rückert

Hartmut Kühne, Christian Popp (Hrsg.)

Pilgern zu Wasser und zu Lande

narr\fr
anck
e\atte
mpto

Umschlagabbildung: Ausschnitt aus: Erste Ankunft Ursulas in Basel,
Kleiner Ursula-Zyklus, Kölner Meister von 1456; Rheinisches Bildarchiv
(Wallraf-Richartz-Museum Köln Inv. Nr. WRM 719)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.dnb.de> abrufbar.

DOI: <https://www.doi.org/10.24053/9783823395416>

© 2022 · Narr Francke Attempto Verlag GmbH + Co. KG
Dischingerweg 5 · D-72070 Tübingen

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Alle Informationen in diesem Buch wurden mit großer Sorgfalt erstellt. Fehler können dennoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Weder Verlag noch Autor:innen oder Herausgeber:innen übernehmen deshalb eine Gewährleistung für die Korrektheit des Inhaltes und haften nicht für fehlerhafte Angaben und deren Folgen. Diese Publikation enthält gegebenenfalls Links zu externen Inhalten Dritter, auf die weder Verlag noch Autor:innen oder Herausgeber:innen Einfluss haben. Für die Inhalte der verlinkten Seiten sind stets die jeweiligen Anbieter oder Betreibenden der Seiten verantwortlich.

Internet: www.narr.de
eMail: info@narr.de

CPI books GmbH, Leck

ISSN 0934–8611

ISBN 978-3-8233-8541-7 (Print)

ISBN 978-3-8233-9541-6 (ePDF)

ISBN 978-3-8233-0362-6 (ePub)



Inhalt

Hartmut Kühne und Christian Popp

Einleitung 7

I. Brücken und Wege

Martin Bauch und Christian Forster

Seelenheil und Infrastruktur. Zum Zusammenhang von Brückenbau,
Ablässen und Extremereignissen im Spätmittelalter 15

Johannes Mötsch

Wallfahrt, Verkehrswege und Brückenbau im Kontext der Grimmenthaler
Wallfahrt 79

II. Schiffspilgerfahrten, Land-und Wasserwege im Vergleich

Ruth Schilling

Schiffe als soziale Räume. Hierarchie- und Körpervorstellungen auf
spätmittelalterlichen Pilgerreisen 97

Carsten Jahnke

Skandinavische Wallfahrten nach Santiago de Compostela und Jerusalem.
Ein kurzer Überblick 119

Klaus Gereon Beuckers

Die heilige Ursula von Köln – Idealtypus einer Schiffswallfahrerin?
Bemerkungen anhand des Kleinen und des Großen Ursula-Zyklus aus der
Mitte des 15. Jahrhunderts in Köln 181

Jörg Voigt

Der günstigste Weg von Rom nach Norddeutschland. Ein Beispiel für die
Bedeutung der Rheinschiffahrt aus der Mitte des 15. Jahrhunderts 207

Arend Mindermann

Die Romreise des Albert von Stade 215

Thomas T. Müller und Hartmut Kühne

Wunder an der Werra. Die Wallfahrtskapelle auf dem Hülfsberg 239

III. Regionales

Elizabeth Andersen und Mai-Britt Wiechmann

Birgittaverehrung in (Nord-)Deutschland. Von der Pilgerin zum Pilgerziel 265

Renate Samariter und Christian Popp unter Mitarbeit von Hartmut Kühne

Halberstädter Zeichen auf Erztaufen und Glocken zwischen Ostsee und Saale? Sachkultur und Quellenbefunde im Dialog 303

Tim Erthel

Der Jakobuskult an der Erfurter Predigerkirche im Spiegel ihrer Ausstattung 349

Rainer Müller und Martin Sladeczek

Der Erfurter Domberg als Ort der Reliquienverehrung und als Wallfahrtsziel 395

Resúmenes 467

Abbildungsverzeichnis 479

Register der Orts- und Personennamen 485

Einleitung

Hartmut Kühne und Christian Popp

In den beiden zurückliegenden Jahren, in denen die in diesem Band vereinigten Beiträge verfasst wurden, erlebten die westlichen Gesellschaften nach Jahrzehnten einer scheinbar grenzenlosen Beschleunigung des Reisens und der Kommunikation überhaupt, dass diese für unumkehrbar gehaltenen Entwicklungen reversibel sind: Durch die Corona-Pandemie kehrten innereuropäische Grenzen zurück und wurden sogar zeitweise wieder unpassierbar, der boomende Flugverkehr erlebt einen dramatischen Rückgang, statt in die Ferne zu reisen blieben viele Deutsche ganz zu Hause oder machten nur noch im eigenen Land Urlaub. Auch die Pilgerfahrt nach Santiago, die mit der Öffnung der Heiligen Pforte am 31. Dezember 2020 für das gegenwärtige Heilige Jahr einen neuen Impuls erhalten sollte, verlor zeitweise ihre Attraktivität. Diese Erfahrungen erinnern daran, dass die grenzenlose Freiheit des Unterwegs-Seins kein historischer Normalzustand ist. Zumindest bis zum Beginn der großen technischen Innovationen in der Verkehrsinfrastruktur im 19. Jahrhundert unterlagen die Möglichkeiten des Reisens und zum Besuch fremder Länder Schwierigkeiten, die sich aus den geographischen Gegebenheiten und der physischen Begrenztheit des Menschen ergaben. Mit solchen Schwierigkeiten, aber auch mit den Chancen, die sich für die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Pilgerfahrten aus der Verkehrsinfrastruktur ‚zu Wasser und zu Lande‘ ergaben, befassten sich die beiden Jahrestagungen der Deutschen Sankt-Jakobus-Gesellschaft, die 2019 in Erfurt und 2020 in Stade stattfanden. Die Veranstaltung in der Thüringer Landeshauptstadt an der Gera stand unter dem Thema „Pilgern: Wasser – Wege – Brücken“, während die Zusammenkunft im Elbe-Weser-Dreieck nahe der Unterelbe besonders den „Schiffspilgerfahrten“ gewidmet war. Man könnte die thematische Gemeinsamkeit beider Tagungen mit dem Motto: „Pilgern mit und gegen das Wasser“ umschreiben. Allerdings war diese thematische Verortung in einen weiteren Kontext eingebunden, denn zur ‚Architektur‘ der beiden Jahrestagungen und damit auch dieses Bandes gehörte, dass ihre Thematik in ein größeres Forschungs- und Ausstellungsvorhaben eingewoben

war, das durch einen spektakulären archäologischen Fund in Stade angestoßen wurde.

Im Jahre 2013 wurde die Hudebrücke am alten Stader Hansehafen erneuert. Durch die nötige Trockenlegung des Hafenbeckens ergab sich die Möglichkeit, den dort angesammelten Schlick zu entfernen und mit ihm all jene Gegenstände archäologisch zu bergen, die in den vergangenen 800 Jahren dort zufällig hineingefallen waren, vor allem aber als Abfall entsorgt wurden – Häfen waren nämlich beliebte Mülldeponien in vormoderner Zeit. Eine Gruppe sehr engagierter Ehrenamtlicher, die AG Stadtarchäologie Stade, unterzog sich der Mühe, die gut 100 Kubikmeter Aushub aus dem Hafenbecken in einer dreijährigen Kampagne zu schlämmen. Unter den hunderttausenden Fundstücken fanden sich auch mehr als 200 mittelalterliche Pilgerzeichen. Es handelt sich um den mit Abstand größten Fundkomplex von Pilgerzeichen, der bisher in Deutschland geborgen wurde und dessen Auswertung einen einzigartigen Blick auf die Wallfahrtslandschaft Norddeutschlands bietet, d.h. jene Pilgerziele vor Augen stellt, die von den Bewohnern Stades im ausgehenden Mittelalter aufgesucht wurden.¹ Dass gerade diese Objekte unter den vielen Funden vor Ort auf großes Interesse stießen, war nicht zuletzt jenem Engagement geschuldet, mit dem die Region Norddeutschland in der Deutschen Jakobusgesellschaft seit dem Beginn des Jahrtausends vergessene Orte und Wege wieder in das öffentliche Gespräch brachte. Jedenfalls führte die Vorstellung des Pilgerzeichenfundes durch einen sehr gut besuchten Vortrag im Schwedenspeicher Stade im Oktober 2015 zu der Idee, das bisher wissenschaftlich kaum erforschte Wallfahrtswesen in der Region zwischen Elbe und Weser in den Blick zu nehmen und dabei auch die Fernpilgerfahrten aus dieser Region heraus zu thematisieren. Die im Herbst 2015 angestoßenen Überlegungen mündeten schließlich in ein an den Museen Stade und Lüneburg organisatorisch angebundenes Forschungsprojekt, das seit Sommer 2018 von Hartmut Kühne wissenschaftlich bearbeitet und geleitet wurde. Da bereits nach knapp zwei Jahren auf der Grundlage der erwarteten Forschungsergebnisse eine Sonderausstellung konzipiert und der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollte, war es notwendig, möglichst viele Mitstreiterinnen und Mitstreiter zu gewinnen, die bereit waren, ältere Forschungsarbeiten oder auch neue Recherchen in das Vorhaben mit einzubringen. Daher fand im April 2019 eine dreitägige Tagung in Lüneburg statt, auf der zahlreiche Aspekte der Wallfahrtsforschung aus norddeutscher Perspektive diskutiert wurden. Es war von vornherein klar, dass nicht alle in Lüneburg gehaltenen Referate Eingang

1 Eine erste, vorläufige Auswertung erfolgte durch Hartmut KÜHNE/Jörg ANSORGE, Die Pilgerzeichen aus dem Hafen von Stade. Ein Fenster in die unbekannte Wallfahrtsge-schichte des Landes zwischen Weser und Elbe, in: Stader Jahrbuch 106 (2016), S. 11–43.

in den geplanten Begleit- und Katalogband der Ausstellung finden würden.² Einige der Referate tauchen dort nur in Form kurzer Überblickstexte oder als Katalogartikel auf, einige flossen als inhaltliche Impulse ein. Daher ergab sich die Chance, einige Referate für die beiden Jahrestagungen 2019 und 2020 gewissermaßen nachzunutzen und den Beitragenden so die Möglichkeit zu geben, ihre kürzeren Lüneburger Referate zu umfänglicheren Beiträgen auszubauen. Diese dichte inhaltliche Verklammerung der Lüneburger Tagung bzw. des Begleitbandes zur Doppelausstellung in Stade und Lüneburg mit den beiden Jahrestagungen betrifft freilich nicht alle in dem vorliegenden Band enthaltenen Beiträge, sondern besonders jene von ELIZABETH ANDERSEN und MAI-BRITT WIECHMANN, CARSTEN JAHNKE, AREND MINDERMAN, THOMAS MÜLLER, RENATE SAMARITER und CHRISTIAN POPP sowie JÖRG VOIGT verfassten Texte. Aber auch darüber hinaus hat das Ausstellungsthema besonders die Jahrestagung 2020 in Stade bestimmt. Die Jakobus-Gesellschaft wurde von der Stadt Stade besonders herzlich und zuvorkommend empfangen und durfte trotz der schwierigen Bedingungen der Pandemie im stimmungsvollen historischen Ratssaal tagen. Zugleich wurden allen an der Tagung Teilnehmenden Führungen durch die Doppelausstellung im Museum Lüneburg und im Schwedenspeicher am Stader Hansehafen angeboten. Das mit den Ausstellungen erschlossene thematische Feld spiegelt sich auch in weiteren Beiträgen dieses Tagungsbandes wider. Bei der redaktionellen Bearbeitung der Beiträge wurde rasch deutlich, dass sich zwischen den in Erfurt und den in Stade vorgetragenen Überlegungen zahlreiche Schnittstellen ergaben, so dass die inhaltliche Struktur dieses Bandes nicht der Tagungshistorie, sondern einer sachlichen Ordnung folgt.

Im ersten Teil unseres Buches sind jene Beiträge versammelt, die sich mit dem Thema „Brücken und Wege“ befassen. Der Leipziger Mittelalterhistoriker MARTIN BAUCH und der Leipziger Kunsthistoriker CHRISTIAN FORSTER, die auf der Tagung mit zwei einzelnen Beiträgen aufwarteten, haben ihre Überlegungen zum mitteleuropäischen Brückenbau vom 12. bis zum 14. Jahrhundert, insbesondere zu seiner Motivation und der Rolle von Pilgern zur Begründung solcher infrastrukturellen Großprojekte, in einer umfangreichen Untersuchung zusammengeschlossen. Der Meininger Historiker und Archivar JOHANNES MÖTSCH ergänzt dieses Bild durch einen Blick auf die um 1500 boomende Wallfahrt von Grimmenthal im südwestlichen Zipfel Thüringens, aus deren Einnahmen auch Brückenbauten finanziert wurden.

2 Hartmut KÜHNE (Bearb.), *Pilgerspuren. Wege in den Himmel/Von Lüneburg an das Ende der Welt. Doppelausstellung im Museum Lüneburg und den Museen Stade*, 26. Juli 2020–16. Mai 2021, Petersberg 2020.

Der zweite Teil des Bandes thematisiert Schiffspilgerfahrten und vergleicht Vor- und Nachteile von Land- und Wasserwegen für mittelalterliche Pilger, denn die Schifffahrt bot zwar meist den schnellsten und manchmal, wie im Falle des Heiligen Landes, zeitweise auch den einzigen Transportweg für Reisende und damit auch für Pilger, verlangte aber sowohl dem Geldbeutel als auch der Anpassungsfähigkeit der Reisenden an die ungewohnten Lebensverhältnisse auf den Schiffen einiges ab. Die Historikerin RUTH SCHILLING vom Schifffahrtsmuseum Bremerhaven bietet zunächst einen Überblick über die Bedingungen, unter denen maritime Schiffspilgerfahrten im Mittelalter stattfanden, und fragt danach, wie die besonderen Bedingungen des zeitweiligen Lebens auf einem Schiffe sich auf das Zusammenleben verschiedener sozialer Gruppen auswirkten. Der in Kopenhagen lehrende Mediävist CASTEN JAHNKE bietet einen kurzen Überblick über skandinavische Wallfahrten nach Santiago de Compostela und Jerusalem, die vor allem über den Seeweg führten, und ergänzt damit die älteren Monographien von LARS ANDERSSON³ und CHRISTIAN KRÖTZL⁴. Der Kieler Kunsthistoriker KLAUS GEREON BEUCKERS stellt anhand von zwei Kölner Bilderzyklen des 15. Jahrhunderts die heilige Ursula von Köln als ikonographischen Idealtypus einer Schiffspilgerin vor, die für ihre – legendäre – Romreise den Weg auf dem Rhein genutzt haben soll. Denselben Weg nutzte in der Mitte des 15. Jahrhunderts auch eine Lüneburger Gesandtschaft auf dem Rückweg aus der Ewigen Stadt, mit der sich der niedersächsische, freilich aktuell in Rom am Deutschen Historischen Institut arbeitende Archivar und Historiker JÖRG VOIGT befasst. Einem der bekanntesten mittelalterlichen Romreisenden aus Norddeutschland, dem Abt Albert von Stade, der in der Mitte des 13. Jahrhunderts seine Reiserfahrungen in einem detaillierten Reisebericht niederlegte, widmet sich der Stader Historiker AREND MINDERMANN in einem Beitrag, der zugleich eine neue Hypothese über die Gründe für den weit nach Frankreich ausgreifenden Hinweg präsentiert. Der Mühlhäuser Historiker und Museumsleiter THOMAS T. MÜLLER stellt schließlich mit dem Hülfsberg im Eichsfeld einen Wallfahrtsort vor, der auch aus den norddeutschen Hansestädten stark frequentiert wurde, wobei für diesen Besuch wohl auch der (Handels-)Verkehr zu Schiff auf Weser und Werra eine Rolle spielte.

Im dritten Teil wurden schließlich vier Beiträge mit einer regionalen Verortung an den beiden Veranstaltungsorten zusammengefasst. Aus einer Führung über den Erfurter Domberg im Rahmen der Jahrestagung 2019 durch den

3 Lars ANDERSSON, *Pilgrismärken och vallfart. Medeltida pilgrimskultur i Skandinavien* (Lund studies in medieval archaeology 7), Stockholm 1989.

4 Christian KRÖTZL, *Pilger, Mirakel und Alltag. Formen des Verhaltens im skandinavischen Mittelalter* (Studia historica 46), Helsinki 1994.

Kunsthistoriker und Bauforscher RAINER MÜLLER und den Historiker MARTIN SLADEZCEK (beide Erfurt) ging eine umfangreiche Untersuchung zur Kult-, Bau- und Ausstattungsgeschichte des Erfurter Domes und des benachbarten Severistiftes hervor. Im Zentrum ihres Beitrags steht die Frage nach der Präsenz von mittelalterlichen Pilgern an beiden Kirchen, von denen zwar in der Literatur häufig verallgemeinernd die Rede ist, die aber bisher kaum in Quellen fassbar sind. Der Erfurter Historiker TIM ERTHEL stellte auf der Jahrestagung die Überlieferung zu einer bedeutenden Jakobus-Reliquie am Ort ihrer einstigen Verehrung in der Kirche des Erfurter Dominikanerklosters vor; er modifiziert und erweitert zugleich das bisher über den Kult vor Ort Bekannte. Neben Erfurt nimmt der Band die Bischofsstadt Halberstadt in den Blick. Die Archäologin RENATE SAMARITER diskutiert mit den Herausgebern Deutung und Zuweisung mehrerer Zeichen, die als archäologische Funde sowie als Abgüsse in Glocken und Tauffünten von der südlichen Ostseeküste bis in den Harzraum überliefert sind. Einiges deutet darauf hin, diese Sachzeugnisse als Pilgerzeichen zu interpretieren und dem Halberstädter Dom und der benachbarten Liebfrauenkirche zuzuschreiben. Last, but not least beschäftigen sich die Germanistinnen ELIZABETH ANDERSEN und MAI-BRITT WIECHMANN mit der Pilgerin Birgitta von Schweden, die kurz nach ihrem Tod selbst zur Bepilgerten wurde. Der Beitrag untersucht sowohl die Rezeption der heiligen Birgitta als Wallfahrerin, besonders in den bildlichen Darstellungen, als auch die wichtigsten Birgitta-Pilgerziele im norddeutschen Raum.

Das auf der Stader Jahrestagung 2020 gehaltene Referat von Eva Heuer zur Heiliglandfahrt des Kurfürsten Friedrich des Weisen und des Johannes von Lobkowitz und Hassenstein von 1493 ist im vorliegenden Band deshalb nicht verschriftlicht, weil das Thema im Rahmen der Jahrestagung der Deutschen Jakobusgesellschaft 2023 vertieft und in einem größeren Kontext behandelt werden soll. Diese Beiträge sollen dann ebenfalls in den Jakobus-Studien erscheinen. Damit drücken die Herausgeber zugleich ihre Hoffnung aus, dass dieser Reihe, die sich als wichtigste Publikationsplattform für interdisziplinäre Forschungen zum Themenbereich Wallfahrt und Pilgern etabliert hat, noch zahlreiche Bände beschieden sein mögen und auch künftig derart fruchtbare Kooperationen zustande kommen mögen, wie es im Kontext der Stader Jahrestagung der Fall gewesen ist.

Allen Autorinnen und Autoren danken wir für ihre Bereitschaft, ihre Beiträge zu verschriftlichen und sie uns für diesen Band zur Verfügung zu stellen. Frau Anna Weissmüller ist herzlich für ihre Unterstützung bei der Erstellung des Registers zu danken und Herrn Manuel Santos Noya, dem Mitglied unseres wissenschaftlichen Beirats, für die Übersetzung der Resúmenes in die spanische

Sprache. Dem Narr-Verlag Tübingen danken wir für die gute Zusammenarbeit bei der Herstellung des Bandes und der Deutschen Sankt-Jakobus-Gesellschaft für die Unterstützung der Publikation durch die Übernahme des Druckkostenzuschusses.

Berlin / Göttingen im September 2021

I. Brücken und Wege

Seelenheil und Infrastruktur

Zum Zusammenhang von Brückenbau, Ablässen und Extremereignissen im Spätmittelalter

Martin Bauch und Christian Forster

Am 24. Juni 1434 erließ Bischof Johann von Merseburg einen Ablass, der die Almosensammlung für Brücken, Stege und Kanäle in der weitverzweigten Flussaue der Elster und der Pleiße westlich von Leipzig zum guten Werk erklärte. Wer für diese Infrastrukturmaßnahmen spendete und so Pilgern und allen anderen, die sich auf die Reise begaben, das Leben erleichterte sowie das *bonum commune* beförderte, konnte einen Ablass von einem Jahr und einer Karene gewinnen¹. Die Arbeiten, die von der Stadt Leipzig koordiniert wurden, seien darüber hinaus aufgrund der jüngsten Überschwemmungen in der Aue der Weißen Elster notwendig geworden, die Schäden an Menschen, Tieren und Sachen verursacht habe², wie der Leipziger Rat mitteilte. So habe die Stadt einen prächtigen und großen Komplex von Brücken und Gräben ins Werk gesetzt³, der eine gefahrlose Überquerung der Elsteraue ermöglichen solle.

Mutmaßlich beziehen sich die Aussagen dieser Ablassurkunde auf Wasserinfrastrukturen wie Brücken, Stege und Dämme, die das Überschwemmungsland der Elsteraue zwischen den Dörfern Lindenau und Plagwitz sowie der eigentlichen Stadt Leipzig, dem heutigen Innenstadtbereich innerhalb des Ringes,

1 Urkundenbuch der Stadt Leipzig, Bd. 1: 1021–1485, hg. von Carl Friedrich von Posern-Klett (Codex Diplomaticus Saxoniae Regiae II, 8), Leipzig 1868, Nr. 181, S. 125: *Viarum publicarum ac pontium et passagiorum reformationem ..., ne peregrini pauperes et debiles ceterique pro communi bono et utilitate hominum ambulantes et vagantes in ipsis viis deficiant corruant et molestentur.*

2 UB Leipzig 1 (wie Anm. 1), S. 125: *cumque saepius contingit fieri inundationes aquarum, quae impediunt accessum et recessum ipsius oppidi, et pluries in ipsa aqua tam homines et animalia ac res aliae diversae perierunt.*

3 UB Leipzig 1 (wie Anm. 1), S. 125: *Unde dicti proconsules consules et opidani dicti opidi studuerunt de oportuno remedio providere, magnum et sumtuosum aedificium inceperunt ad faciendum passagia pontes et fossata.*

querten⁴. Sie waren aufgrund der Wegführung der *via regia*, die in Leipzig die *via imperii* kreuzte, von überregionaler Bedeutung⁵. Durchziehende Pilger gehörten selbstverständlich zu den Nutzern beider mittelalterlicher Fernstraßen, in Leipzig selbst hatten sie jedoch Anfang des 15. Jahrhunderts kein hinreichend attraktives Ziel⁶. Doch schon die Ablassurkunde selbst macht klar, dass auch der durch die junge Universität verursachte Reiseverkehr, mehr aber noch die Tätigkeit der zahlreichen Händler die Errichtung neuer Brückenbauten über Luppe, Elster und Pleiße rechtfertigte⁷. Warum es trotzdem zwingend war, im Ablass die Bedeutung der Wallfahrer überzubetonen, wird später noch erläutert werden.

Die als häufig (*saepius*) charakterisierten Hochwasserereignisse, die Menschenleben, Tiere und Sachwerte mit sich gerissen hatten, sollten hingegen nicht

-
- 4 Eine präzise Rekonstruktion der Querung der Wasserlandschaft unmittelbar westlich der Leipziger Innenstadt ist selbst der instruktiven, detailreichen Stadtgeschichte von 2015 nicht zu entnehmen. Allerdings wird nach Ansicht der Forschung auf eine (vermutlich hölzerne, nicht explizit benannte) Elsterbrücke bei Lindenau bereits im Stadtbrief von 1156/70 verwiesen, vgl. Enno BÜNZ, *Die Stadt und ihre Umgebung um 1300*, in: *Geschichte der Stadt Leipzig*, Bd. 1: *Von den Anfängen bis zur Reformation*, hg. von Enno BÜNZ, Leipzig 2015, S. 150–155, hier u. a. S. 155 zum Stadtbrief, UB Leipzig 1 (wie Anm. 1), Nr. 2, S. 1 f., hier S. 2: *in medio Halestrae*, mit Bezug auf die Weichbildgrenze am Elsterfluss.
 - 5 Vgl. dazu Susanne SCHOTZ, Leipzig im Schnittpunkt von *via regia* und *via imperii*: Über Bedeutung und Akteure des Messehandels, in: *Via Regia. 800 Jahre Bewegung und Begabung*, Katalog zur 3. Sächsischen Landesausstellung, hg. von Roland ENKE / Bettina PROBST, Dresden 2011, S. 86–91.
 - 6 Sofern man die Ablässe vom Anfang des 14. Jahrhunderts, die Gläubige in St. Thomas und St. Nikolai erlangen konnten, außen vor lässt. Erst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts entstand eine lokale Wallfahrt nach Eicha bei Naunhof (etwa 15 km östlich von Leipzig), um 1500 dann eine Wallfahrt nach einer Marienerscheinung in Rötha (etwa 20 km südlich), vgl. Enno BÜNZ, *Formen der Laienfrömmigkeit*, in: *Geschichte der Stadt Leipzig* 1 (wie Anm. 4), S. 498–520, hier S. 500 f., 512–514. Bereits in den 1460er Jahren ist eine Wallfahrt zur Heilig-Kreuz-Kapelle in der Ortswüstung Ölschwitz unmittelbar vor den Toren Leipzigs bezeugt, vgl. Hartmut KÜHNE, *Frömmigkeit vor und nach der Reformation: Die Wallfahrt zur Heilig-Kreuz-Kapelle und der Leipziger Wunderbrunnen*, in: *Das religiöse Leipzig. Stadt und Glauben vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, hg. von Enno BÜNZ / Armin KOHNLE (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Leipzig 6), Leipzig 2013, S. 63–85, bes. S. 65–73; vgl. auch Sammelablass in der Kreuzkapelle von Ölschwitz bei Leipzig, in: *Alltag und Frömmigkeit am Vorabend der Reformation in Mitteldeutschland – Katalog zur Ausstellung „Umsonst ist der Tod“*, hg. von Hartmut KÜHNE / Enno BÜNZ / Thomas T. MÜLLER, Petersberg 2013, S. 352 f.
 - 7 UB Leipzig 1 (wie Anm. 1), Nr. 181, S. 125: *Ipsum opidum ... studio privilegiato sit ornatum pluribus sacrae theologiae professoribus et magistris et doctoribus utriusque iuris nec non in medicinis atque in singulis facultatibus graduatis alma universitate scolarius decoratum, etiam inibi copiosa multitudo mercatorum.*

vorschnell als Topoi abgetan werden: Tatsächlich sind in Mitteldeutschland von Elbe, Saale, Mulde und Pleiße im Sommer 1432 große Hochwasser mit Zerstörungen von Wohnhäusern und Infrastruktur wie der Elbbrücken in Meißen und Dresden und der Mühlen und der Brücke in Grimma überliefert⁸. Auch Spree und Neiße waren im selben Zeitraum betroffen und richteten Zerstörungen in Bautzen und Görlitz an⁹; ebenso verwüstete ein Extremhochwasser im Juli 1432 Böhmen¹⁰. Im Sommer 1433 folgten erneut sehr zerstörerische Hochwasser in Sachsen und Thüringen bis hin zur Altmark¹¹. Und noch am Tag der Ablassvergabe, am 24. Juni 1434, wurde Meißen erneut von einem Elbhochwasser heimgesucht, wie wenig später auch Grimma durch eine Muldenflut und Görlitz durch eine Überschwemmung der Neiße¹². Auch wenn die Weiße Elster, Pleiße und Luppe in den chronikalischen Berichten nie explizit genannt wurden, so ist es doch nur plausibel (und in der Ablassurkunde klar benannt), dass auch in der Flussaue westlich von Leipzig die drei Hochwassersommer in Folge ihre zerstörerischen Spuren hinterlassen hatten.

Unklar ist, in welchem Maß bereits zuvor Brückenbauten bestanden, die von den Fluten hätten zerstört werden können. Die großflächige Verteilung der Wasserströme in der Elsteraue westlich der Stadtmauern sorgte im Normalfall dafür, dass Luppe, Elster und Pleiße für Reisende leicht zu durchqueren waren; Belege für hölzerne und steinerne Brücken vor dem 15. Jahrhundert fehlen. Nicht zuletzt könnten die andauernden und wiederkehrenden Hochwasserlagen in den frühen 1430er Jahren überhaupt erst den Gedanken haben reifen lassen, dass an dieser Stelle der Via Regia komplexe Infrastrukturen wie Brücken und (erhöhte) Wegführungen notwendig sein könnten. Zur Finanzierung dieser bis 1434 konzipierten und begonnenen Auenquerung wurde mit einem Brückenbauablass ein sehr spezifisches Instrument gewählt, das der Merseburger Bischof auf Bitten des Leipziger Stadtrats zur Verfügung stellte. Leider erlaubt

8 Vgl. Curt WEIKINN, Quellentexte zur Witterungsgeschichte Europas von der Zeitwende bis zum Jahre 1850. Hydrographie, Teil 1: Zeitwende – 1500 (Quellensammlung zur Hydrographie und Meteorologie 1), Berlin 1958, S. 335, 339–341.

9 Vgl. WEIKINN, Quellentexte (wie Anm. 8), S. 341–343.

10 Vgl. WEIKINN, Quellentexte (wie Anm. 8), S. 343; ausführlicher dazu Rudolf BRÁZDIL/Oldrich KOTYZA/Petr DOBROVOLNÝ, July 1432 and August 2002 – two millennial floods in Bohemia?, in: Hydrological Sciences Journal 51/5 (2006), S. 848–863, DOI: 10.1623/hysj.51.5.848.

11 Vgl. WEIKINN, Quellentexte (wie Anm. 8), S. 347–351.

12 Vgl. WEIKINN, Quellentexte (wie Anm. 8), S. 353 f.; der Wiederaufbau der Muldebrücke in Grimma dauerte mutmaßlich bis 1438, als der Rat der Stadt ein Darlehen zu diesem Zweck aufnahm, vgl. Urkundenbuch der Stadt Grimma und des Klosters Nimbschen, hg. von Ludwig SCHMIDT (Codex Diplomaticus Saxoniae Regiae II, 15), Leipzig 1895, S. 67 f., Nr. 99.

die Überlieferung keinen Einblick, ob das Brückenbauprojekt realisiert wurde, und wenn ja, wann es als fertiggestellt gelten konnte. Zudem haben wir keinen Einblick in seine technische Ausgestaltung in Holz oder Stein, auch wenn es in der Urkunde als beachtlich (*magnum et sumtuosum aedificium*) charakterisiert wird.

An dem relativ breit erläuterten Beispiel des Brückenbauablasses von 1434 für Leipzig zeigt sich eine bemerkenswerte Gemengelage von Infrastrukturmaßnahmen (Brückenbau), Anstrengungen zur Steigerung des Seelenheils (Ablässe und Wallfahrt) sowie natürlichen Extremereignissen (Hochwasser), die Infrastrukturmaßnahmen – und möglicherweise auch die göttliche Gnade – umso nötiger erscheinen ließen. Aus diesem Tableau lassen sich folgende Untersuchungsschritte des Beitrags ableiten: In einem ersten Schritt ist die keineswegs banale Frage zu erörtern, wie verbreitet Brücken aus Holz und Stein im späten Mittelalter im Reich nördlich der Alpen waren, welche technischen Herausforderungen ihre Erbauer bewältigen mussten und auf welche Experten sie zurückgreifen konnten. Dann soll auf die Rolle der Ablässe bei Errichtung und Instandhaltung von Brücken eingegangen werden; mit Fokus auf der Förderung von Pilgern und Wallfahrten als theologisch legitimen Motive für die Ablassvergabe. In einem dritten Abschnitt ist die Gegenprobe zu versuchen: Waren gar nicht die vorgeblich geförderten Wallfahrten entscheidend für diesen Infrastrukturaufbau, sondern setzten vielmehr natürliche Extremereignisse den Takt für die Ausweitung und qualitative Weiterentwicklung von Brückenbauten? An drei Fallbeispielen aus dem 14. Jahrhundert – der Prager Karlsbrücke, der Balduinbrücke in Koblenz und der Rapperswiler Holzbrücke über den Zürichsee – lassen sich alle diese Fragen abschließend noch einmal konkret untersuchen.

I. Brückenbau als Herausforderung: Überblick – Technik – Experten

I.1. Zwei Karten zur Streuung von Brückenbauwerken im hohen Mittelalter

Die beiliegende Karte (Abb. 1) zeigt – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – die im 11. und 12. Jahrhundert im südlichen und westlichen Mitteleuropa bestehenden Brücken aus Stein, aus Holz und solche, bei denen das Baumaterial nicht überliefert ist, sowie die damals noch nutzbaren Brücken der römischen Antike¹³.

13 Die Karte beruht hauptsächlich auf den Angaben bei Erich MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: Historische Zeitschrift 224 (1977), S. 265–292; Monika ESCHER-APSNER/Frank G. HIRSCHMANN, Die urbanen Zentren des hohen und späteren

Um eine steinerne Brücke zu realisieren, war der technische und finanzielle Aufwand ungleich größer als für eine Konstruktion, die ganz aus Holz bestand, daher ist die Unterscheidung nach Werkstoffen, die in der Übersichtsliteratur nicht immer getroffen wird, wichtig. Bei den Brücken dieser Epoche, deren Baumaterial nicht überliefert ist und die in der Karte als eigene Kategorie geführt werden, dürfte es sich mehrheitlich um solche aus Holz handeln; zweifellos wären darüber hinaus Holzbrücken in größerer Zahl nachzutragen. Werden in den schriftlichen Quellen Angaben zum Material gemacht, sind diese nicht immer verlässlich und unmissverständlich. Wenn der Fortschreiber der Admonter Annalen zum Jahre 1144 von der Erfurter Krämerbrücke als *pons lapideus* spricht, so deshalb, weil er das Bauwerk nicht aus eigener Anschauung kannte. Die wiederholte Zerstörung der Krämerbrücke durch Brand im 12. Jahrhundert macht deutlich, dass es sich um eine Holzkonstruktion gehandelt haben muss. Schließlich wurde 1265 der Entschluss, das hölzerne Bauwerk in Stein neu zu errichten, schriftlich festgehalten¹⁴. Dank der guten Quellenlage ist die Materialchronologie der Erfurter Krämerbrücke seit langem bekannt. Anderorts ist die Überlieferungslage deutlich schlechter. Ein schriftlich bezeugter *pons lapideus* kann auch eine Steinpfeilerbrücke bezeichnen, deren Fahrbahn über einem Sprengwerk aus Holz errichtet war. So ist mangels bildlicher oder sachlicher Überlieferung nicht zu entscheiden, ob die als *steinern* apostrophierte Brücke über die Saale in Halle, die die Bürger der Stadt vor 1172 zu bauen übereinkamen, von Anfang an auch steinerne Bögen besaß, denn solche werden erst 1503 erwähnt¹⁵. Das Kartensymbol steht also unter Vorbehalt.

Mittelalters (Trierer Historische Forschungen 50), Trier 2005, Bd. 1, S. 84–89; Frank G. HIRSCHMANN, Brückenbauten des 12. Jahrhunderts – *ad comunem utilitatem*, in: Campana pulsante convocati. Festschrift anlässlich der Emeritierung von Prof. Dr. Alfred Haverkamp, hg. von Frank G. HIRSCHMANN, Trier 2005, S. 223–255; Frank G. HIRSCHMANN, Die Anfänge des Städtewesens in Mitteleuropa (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 59), Stuttgart 2012, Bd. 3, S. 1237–1239.

14 Continuatio Admontensis, hg. von Wilhelm WATTENBACH, in: MGH SS 9, Hannover 1851, S. 580–593, hier S. 580 (ad a. 1144: Codex A, ad a. 1143: Codex B); Urkundenbuch der Stadt Erfurt, Theil 1, hg. von Carl BEYER (Geschichtsquellen der Provinz Sachsen und angrenzender Gebiete 23), Halle 1889, S. 15f., Nr. 38 (Holzbrücke 1156) und S. 112, Nr. 189 (1265: *pontis, qui nunc est ligneus, pontem lapideum preparavi*); Cronica S. Petri Erfordensis moderna, hg. von Oswald HOLDER-EGGER, in: MGH SS 30/1, Hannover 1896, S. 354–472, hier S. 372 (1175: *ex parte igne conflagrata est*).

15 Gustav HERTZBERG, Geschichte der Stadt Halle an der Saale im Mittelalter, Halle 1889, S. 85; HIRSCHMANN, Brückenbauten (wie Anm. 13), S. 251, Anm. 239, bringt diesbezüglich das Beispiel Angers. Verwiesen sei auch auf die päpstliche Ablassurkunde von 1391, die zur Vollendung der *steinernen Brücke* in Hameln beitragen sollte, eines Bauwerks, das die Weser mit einer hölzernen Struktur über 13 Steinpfeilern überwand, vgl. Urkundenbuch des Stiftes und der Stadt Hameln, Bd. 1: Bis zum Jahre 1407, hg. von Erich

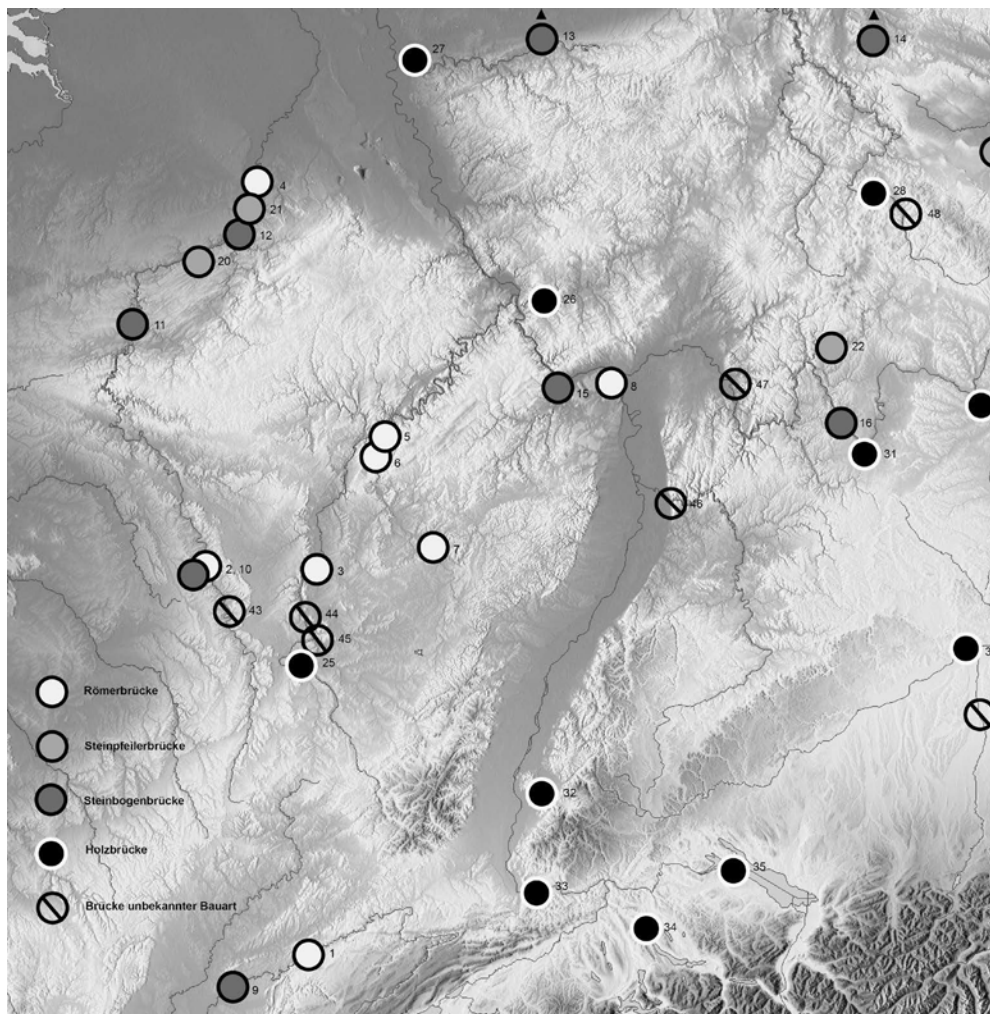
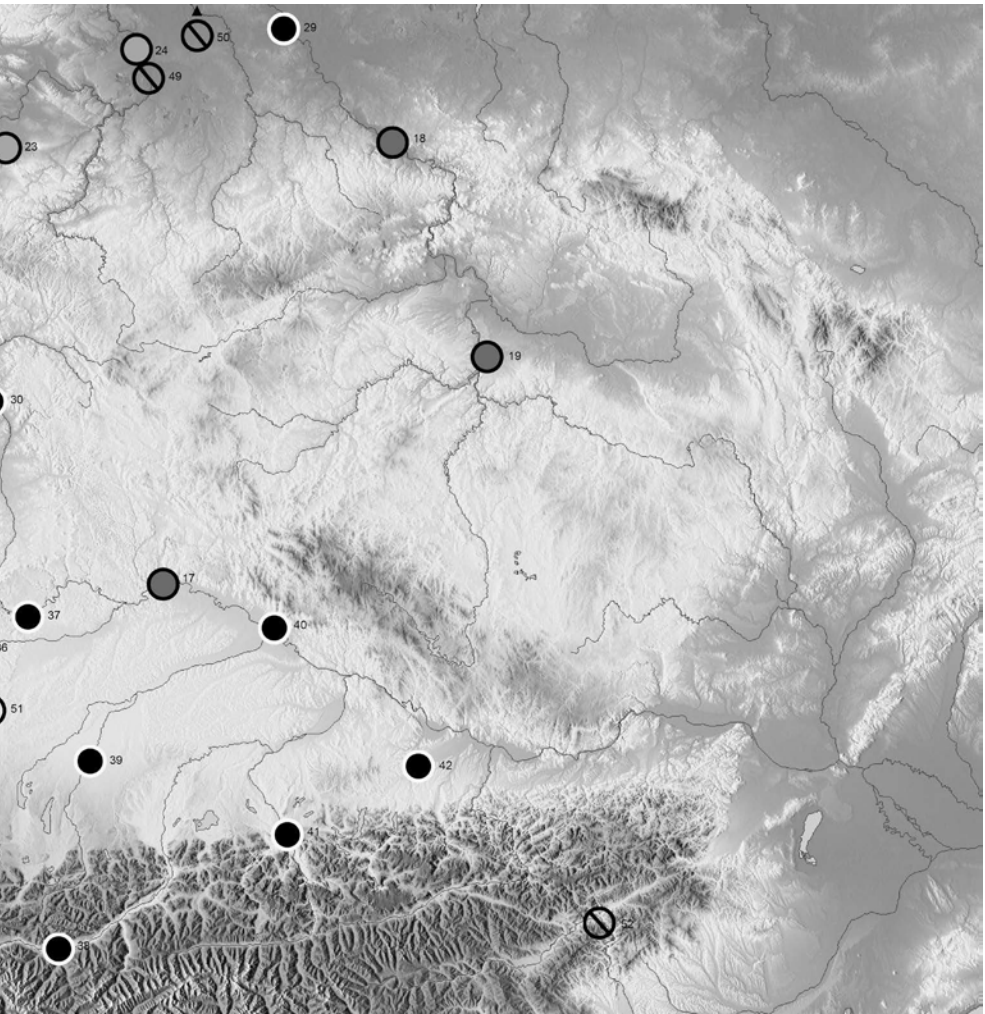


Abb. 1: Brücken im südlichen Mitteleuropa bis 1200

FINK, Hannover 1887, Nr. 695, S. 488 f.; Rudolf FEIGE, Heimatchronik der Stadt Hameln und des Landkreises Hameln-Pyrmont, Köln 1961, S. 19.



Römerbrücken

- 1 Besançon
- 2 Verdun
- 3 Metz
- 4 Maastricht
- 5 Trier
- 6 Konz
- 7 (Saarbrücken-) St. Arnual
- 8 Mainz

Steinbogenbrücken

- 9 Dole
- 10 Verdun
- 11 Dinant
- 12 Lüttich
- 13 Münster
- 14 Hildesheim
- 15 Bingen
- 16 Würzburg
- 17 Regensburg
- 18 Dresden
- 19 Prag

Steinpfeilerbrücken

- 20 Huy
- 21 Visé
- 22 Hammelburg
- 23 Erfurt
- 24 Halle (Saale)

Holzjochbrücken

- 25 Pont-St-Vincent
- 26 Limburg (Lahn)
- 27 (Essen-)Werden
- 28 Vacha
- 29 Torgau
- 30 Bamberg
- 31 Ochsenfurt (1133)
- 32 Freiburg (Breisgau)
- 33 Rheinfelden (1198)
- 34 Zürich
- 35 Konstanz
- 36 Donauwörth
- 37 Eichstätt
- 38 Innsbruck
- 39 München
- 40 Passau
- 41 Salzburg
- 42 Wels

Brücken aus unbekanntem Material

- 43 Saint-Mihiel
- 44 Pont-à-Mousson
- 45 Bouxières-aux-Dames
- 46 Heidelberg
- 47 Aschaffenburg
- 48 Breitungen (Werra)
- 49 Merseburg
- 50 Dessau
- 51 Augsburg (nach 978)
- 52 Bruck an der Mur (860)

Auch wenn keine Verkehrswege eingezeichnet sind, lässt sich der Karte entnehmen, dass es in der Epoche bis 1200 die städtischen Zentren von Produktion und Handel an Maas und Mosel sowie einige Bischofssitze (Münster, Würzburg, Regensburg, Hildesheim, Merseburg) bzw. Städte unter geistlicher Herrschaft (Bingen, Halle) waren, die sich steinerne Brücken leisteten. Steinbogenbrücken über Maas, Mosel und Doubs entstanden nicht weit von Orten, an denen noch Römerbrücken existierten. Daneben hatten sich auch antike Wasserleitungen erhalten wie etwa das Aquädukt, das Gorze mit Metz verband und zwischen Ars-sur-Moselle und Jouy-aux-Arches die Mosel überquerte. Inwiefern die über und unter Wasser erhaltenen Zeugnisse römischer Ingenieurskunst noch Einfluss auf Pfeilergründung, Mauertechnik, Mörtelrezeptur, Pfeilerform und Bogenführung der hochmittelalterlichen Brücken ausüben konnten, ist nur in Anfängen untersucht. Was die Bogenform betrifft, ist allerdings festzuhalten, dass mindestens die Römerbrücken in Maastricht, Mainz, Konz, Trier und Wasserbillig als Brücken ohne Steinbögen, stattdessen mit einem hölzernen Oberbau konzipiert waren. Doch im 12. Jahrhundert gab es bereits Fachleute, die ihr technisches Wissen nicht mehr allein an Monumenten in ihrer persönlichen

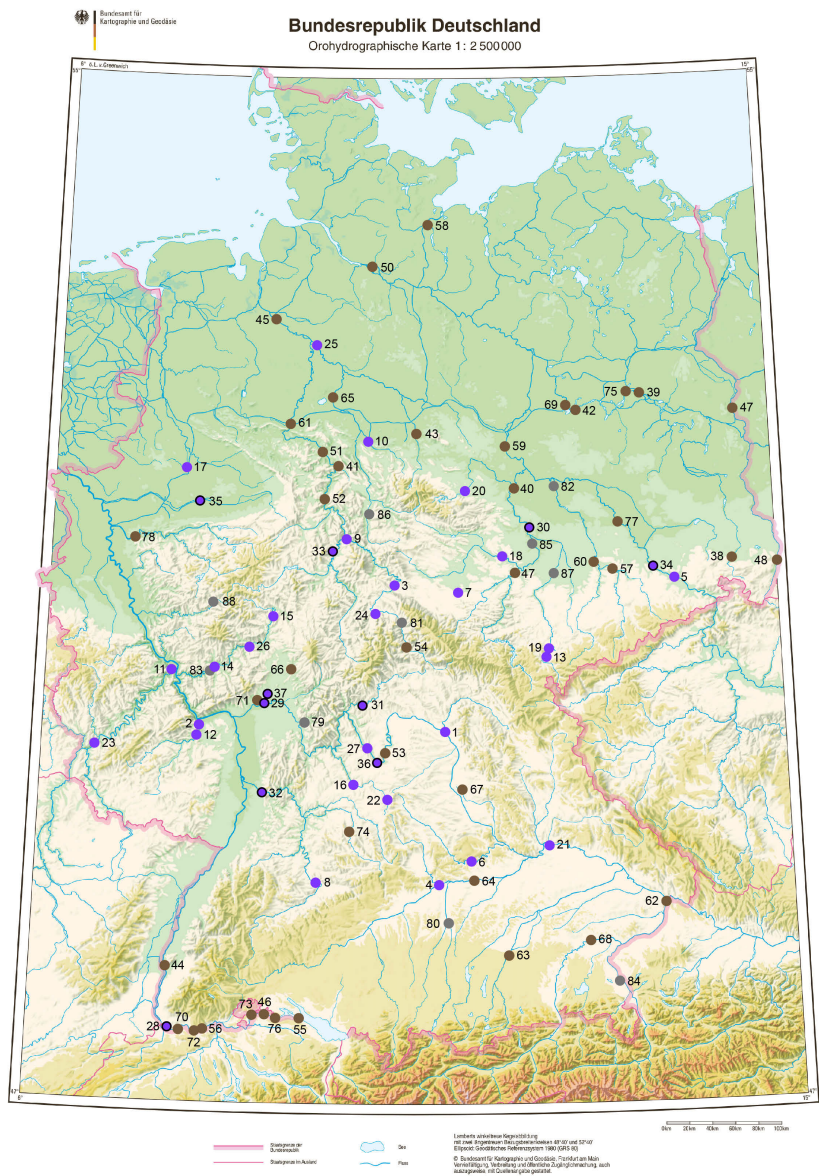


Abb. 2: Karte mittelalterlicher Brücken in Deutschland und am Hochrhein bis 1350 (in Klammern entweder Jahr der Ersterwähnung oder genaue Bauzeiten, geschätzte Datierung oder dendrochronologische Datierung)

Umgebung geschult hatten und weit herumgekommen waren. Wo genügend Geld zur Verfügung stand, ließen sich Sachverständige aus ganz Europa für eine zu errichtende Brücke anwerben. Von durch die Lande streifenden Bautrupps, die auf Brücken spezialisiert waren¹⁶, kann jedoch keine Rede sein. Es gab sie ebensowenig wie wandernde *Bauhütten*, die von einer Kirchenbaustelle zur nächsten zogen.

Steinbogen (lila)

- 1 Bamberg, Obere Brücke (1370)
- 2 Bingen, sog. Drususbrücke (989)
- 3 Creuzburg, Werrabrücke (1223)
- 4 Donauwörth, Donaubrücke (1229)
- 5 Dresden, Elbebrücke (um 1173–1222)
- 6 Eichstätt, Spitalsbrücke (13. Jh.)
- 7 Erfurt, Krämerbrücke (nach 1265–1325)
- 8 Esslingen, Innere Brücke (1270) und Äußere oder Pliensaubrücke (1286–1294)
- 9 Hann. Münden, Alte Werrabrücke (vor 1280[d])
- 10 Hildesheim, Dammtorbrücke (1159)
- 11 Koblenz, Balduinbrücke über die Mosel (vor 1343–nach 1363)
- 12 Kreuznach, Alte Nahebrücke (1332)
- 13 (Weischlitz-)Kürbitz, Elsterbrücke (1298)
- 14 Limburg, Alte Lahnbrücke (ab 1315)
- 15 Marburg, Lahnbrücke (vor 1250)
- 16 Mergentheim, Wolfgangbrücke über die Tauber (ab 1340)
- 17 Münster, Steinbrückenmühle (1137)
- 18 Nebra, Unstrutbrücke (1207)
- 19 Plauen, Alte Elsterbrücke (1244)
- 20 Quedlinburg (vor 1229)
- 21 Regensburg, Steinerner Brücke (1135–1147)
- 22 Rothenburg ob der Tauber, Tauberbrücke (ab um 1330)
- 23 Trier, Römerbrücke eingewölbt (Mitte 14. Jh.)
- 24 Vacha, Werrabrücke (1342/43)
- 25 Verden, Allerbrücke (1220)
- 26 Wetzlar, Alte Lahnbrücke (1250–1280)
- 27 Würzburg, Alte Mainbrücke (vor 1133)

Steinpfilerbrücken (lila im schwarzen Kreis)

- 28 Basel, Mittlere Rheinbrücke (1225)
- 29 Frankfurt am Main, Alte Brücke (1222/1276)
- 30 Halle an der Saale, Hohe Brücke (1172/1200)
- 31 Hammelburg, Saalebrücke (1121)
- 32 Heidelberg, Alte Brücke (1284/1308/1340)
- 33 Kassel, Alte Fuldabrücke (ab 1346)
- 34 Meißen, Elbebrücke (1291)
- 35 (Hamm-)Nienbrügge, Lippebrücke (vor 1225)
- 36 Ochsenfurt, Alte Mainbrücke (13. Jh.)
- 37 Vilbel, Niddabrücke (1338)

16 So Reinhard SPEHR, Skizzen und Hypothesen zur Frühgeschichte von Dresden, in: Reinhard SPEHR/Herbert BOSWANK, Dresden. Stadtgründung im Dunkel der Geschichte, Dresden 2000, S. 165–273, hier S. 146 und 253, 257 (Anm. 422).

Holzbrücken (braun)

- 38 Bautzen, Heilige-Geist-Brücke über die Spree (vor 1350)
- 39 Berlin, Lange Brücke (13. Jh.) mit Rathaus für Berlin-Cölln (1342)
- 40 Bernburg, Saalebrücke (1239)
- 41 Bodenwerder, Brücke über Weserarm (1289)
- 42 Brandenburg an der Havel (13. Jh.)
- 43 Braunschweig, Lange Brücke über die Oker (1200)
- 44 Breisach, Rheinbrücke (1263)
- 45 Bremen, Große Weserbrücke (1244)
- 46 Diessenhofen, Hochrheinbrücke (1292)
- 47 Frankfurt an der Oder, Oderbrücke (1348)
- 48 Görlitz, Neißebrücke (1298)
- 49 Grimma, Muldebrücke (1292)
- 50 Hamburg, Zollenbrücke (1246)
- 51 Hameln, Weserbrücke (1314)
- 52 Höxter, Weserbrücke (1249)
- 53 Kitzingen, Alte Mainbrücke (1300)
- 54 Kösen, Saalebrücke (1298)
- 55 Konstanz, Seerheinbrücke (um 1200)
- 56 Laufenburg, Rheinbrücke (1207)
- 57 Leisnig, Muldebrücke bei der Niedermühle (1330)
- 58 Lübeck, Holstenbrücke (1216)
- 59 Magdeburg, Brücke über die Stromelbe (1275)
- 60 Meiningen, Obere und Untere Brücke (vor 1306)
- 61 Minden, Weserbrücke (1258)
- 62 Mühlendorf am Inn, Innbrücke (1257)
- 63 München, Isarbrücke (nach 1158 / vor 1180)
- 64 Neuburg an der Donau, Donaubrücke (1214)
- 65 Neustadt am Rübenberge, Leinebrücke (1269)
- 66 Nidda, Niddabrücke (1342)
- 67 Nürnberg, Barfüßerbrücke (13. Jh.)
- 68 Passau, Innbrücke (1143), Donaubrücke (1278)
- 69 Plaue, Havelbrücke (1244)
- 70 Rheinfelden, Rheinbrücke (1198)
- 71 (Frankfurt-)Rödelheim, Niddabrücke (1343)
- 72 Säckingen, Rheinbrücke (1272)
- 73 Schaffhausen, Rheinbrücke (1259)
- 74 Schwäbisch Hall, Kocherbrücke (1228)
- 75 (Berlin-)Spandau, Havelbrücke
- 76 Stein am Rhein, Rheinbrücke (1267)
- 77 Torgau, Elbbrücke (1070)
- 78 (Essen-)Werden, Ruhrbrücke (1065)

Brücken unbekannten Baumaterials (grau)

- 79 Aschaffenburg, Mainbrücke (um 1000)
- 80 Augsburg, Lechbrücke (nach 978)
- 81 Breitung, Klosterbrücke (1137)
- 82 Dessau, Muldebrücke (1180)
- 83 Diez, Lahnbrücke (vor 1360)
- 84 Laufen, Salzachbrücke (1316)
- 85 Merseburg, Neumarkt- und Venenienbrücke (1188)
- 86 Nörten-Hardenberg, Leinebrücke (1055)
- 87 Pegau, Brücke über die Weiße Elster (1210)
- 88 Siegen, Brücke über die Sieg (1343)

Die zweite Karte (Abb. 2) zeigt die bis 1350 vorhandenen Brücken auf dem Gebiet des heutigen Deutschland und in einem Teil der Schweiz¹⁷. In den 150 Jahren von 1200 bis 1350 stieg die Zahl der neu errichteten Brückenbauten merklich an. Beim Blick auf die Karte fällt allerdings auf, dass die großen Städte am Mittel- und Niederrhein nicht als Brückenstandorte eingezeichnet sind, während Übergänge über den Hochrhein in kurzer Distanz aufeinanderfolgten. Diese Bauwerke waren aus Holz. An den nordalpinen Alpenflüssen gab es während des Hochmittelalters keine großen Steinbrücken¹⁸. Der Grund dürften die starken Frühjahr- und Sommerhochwasser gewesen sein, deren Zerstörungen an Holzbrücken leichter zu beheben waren. Wahrscheinlich aus diesem Grund stand die unter Bischof Heinrich von Thun (amt. 1216–1238) in Basel errichtete Rheinbrücke auf der Großbasler Seite, wo die größere Strömung herrschte, auf sieben Stelzen aus Eichenpfählen, während sie nur auf der Kleinbasler Seite auf Steinpfählen ruhte (Abb. 3)¹⁹. In Höxter wurden 1513 das hölzerne Tragwerk und die Fahrbahn kurzfristig abgenommen, bevor sich das Eis der zugefrorenen Weser löste²⁰.

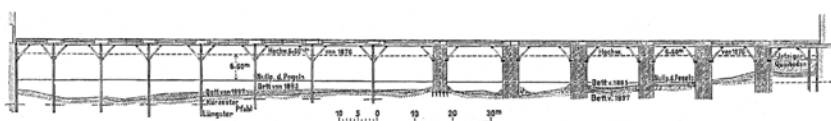


Abb. 3: Basel, Alte Rheinbrücke, Längsschnitt vor der Niederlegung 1903

In Mainz, Koblenz, Köln und Düsseldorf konnte der Rhein bis weit in die Neuzeit nur per Fähre überquert werden²¹. Erzbischof Rainald von Dassel (amt.

17 Kartierungsgrundlage wie Anm. 13 sowie Friedrich BRUNS/Hugo WECZERKA, *Hansische Handelsstraßen*, 3 Bde. (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. 13), Köln 1962–1968, und zahlreiche Wikipedia-Artikel.

18 Charlotte JURECKA, *Brücken. Historische Entwicklung – Faszination der Technik*, Wien ²1986, S. 100.

19 Eugen PROBST, *Die alte Rheinbrücke in Basel*, in: *Die Denkmalpflege* 5 (1903), S. 49f.; Gustav SCHÄFER, *Die Rheinbrücke zu Basel*, in: *Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt* 1, hg. von Casimir Hermann BAER/Gustav SCHÄFER (*Die Kunstdenkmäler der Schweiz* 3), Basel 1932, S. 315–336.

20 Paul WIEGAND, *Die alte Brücke bei Höxter*, in: *Archiv für Geschichte und Alterthumskunde Westphalens* 3 (1828), S. 66–75, hier S. 70.

21 Hans Wolfgang KUHN, *Frühe Gierponten. Fliegende Brücken auf dem Rhein im 17. und 18. Jahrhundert*, in: *Deutsches Schiffsarchiv* 6 (1983), S. 25–64; schon 1262 wird *navigium inter Dusseldorf et Nussiam* erwähnt, vgl. BRUNS / WECZERKA, *Handelsstraßen* (wie Anm. 17), Textbd. S. 426.

1159–1167) wollte den Rhein zwischen Köln und Deutz mit einem steinernen Bauwerk überbrücken, doch sein Tod vereitelte diesen Plan, so der Annalist des Klosters Egmond²². Eine Rheinbrücke in Köln, die um ein Vielfaches größer dimensioniert gewesen wäre als die steinerne Brücke, die Rainald als Dompropst hatte in Hildesheim erbauen lassen²³, hätte den Erzbischof für alle Zeiten als kühnen, generösen und beharrlichen Stadtherrn aus der Reihe der kirchlichen Reichsfürsten herausgehoben. Ob dieses Bauwerk dann die noch verbliebenen Pfeiler der spätantiken Brücke Kaiser Konstantins einbezogen hätte, muss offen bleiben²⁴.

Unterhalb von Breisach wurde zwischen Straßburg und Kehl 1388 für lange Zeit die letzte Brücke über den Rhein geschlagen²⁵. Sie war ein hölzernes Bauwerk, das auf Pfählen, Pfeilern, teilweise auch behelfsmäßig auf Schiffen und Booten stand und in Höhe, Länge und Material immer wieder verändert wurde. 1566 riss sie ein Hochwasser weg. Auf einem Plan von 1720 (Abb. 4) sind die Wöhrde und Flussarme zu sehen, die mit dem Laufe der Zeit einem natürlichen Wandel unterworfen waren, dem die Brücke angepasst werden musste. An dieser Stelle überwand eine Flussquerung eine Strecke von über einem Kilometer.

22 Annales Egmondani, hg. von Georg Heinrich PERTZ, in: MGH SS 16, Hannover 1859, S. 442–490, hier S. 465, vgl. HIRSCHMANN, Brückenbauten (wie Anm. 13), S. 251.

23 Urkundenbuch des Hochstifts Hildesheim und seiner Bischöfe, Bd. 1: Bis 1221, hg. von Karl JANICKE (Publikationen aus den k. preußischen Staatsarchiven 65), Leipzig 1896, S. 308–311, Nr. 323.

24 Lukas CLEMENS, *Tempore Romanorum constructa. Zur Nutzung und Wahrnehmung antiker Überreste nördlich der Alpen während des Mittelalters* (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 50), Stuttgart 2003, S. 48 f.

25 Wilhelm MECHLER, Die Rheinbrücken Straßburg-Kehl seit 1388, in: Die Stadt am Fluß. 14. Arbeitstagung in Kehl, 14.–16. 11. 1975, hg. von Erich MASCHKE/Jürgen SYDOW (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 40–61.

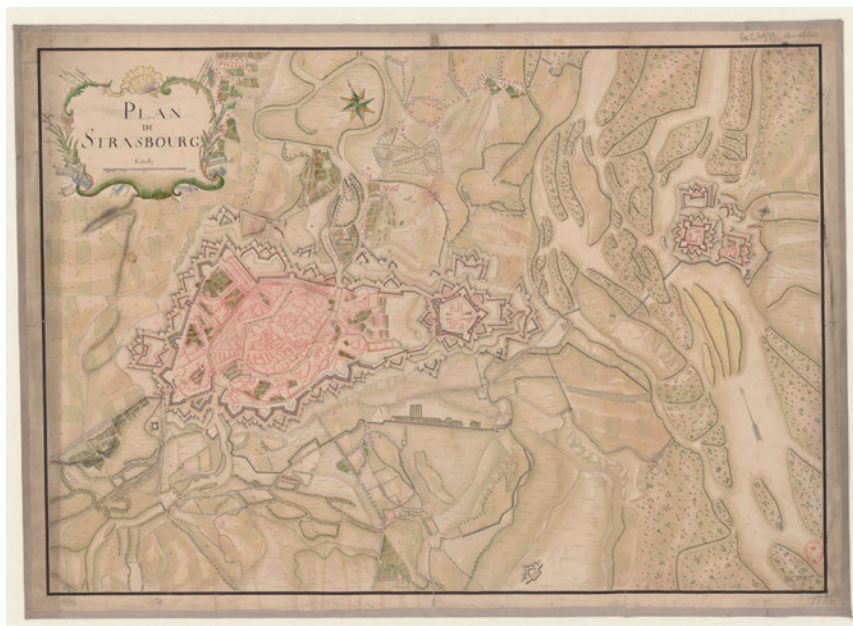


Abb. 4: Der Rhein zwischen Straßburg und Kehl 1720, Plan de Strasbourg

Außer einer starken Strömung waren es die zu erwartenden hohen Kosten, die Stadt- und Landesherren am Mittel- und Niederrhein davon abhielten, den breit dahinfließenden Strom überbrücken zu wollen. Ein ähnliches Bild wie am Rhein zeigt sich an der Elbe. Unterhalb von Dresden bekam die Stadt Meißen Ende des 13. Jahrhunderts eine Steinpfeilerbrücke²⁶. Eine Holzbrücke in Torgau wird 1292 erwähnt; die Torgauer Steinbrücke, die Kurfürst Friedrich der Weise 1490 bauen wollte, blieb ein Torso: Bis 1499 wurden vier Pfeiler gesetzt, aber aus Kostengründen vollendete man die Brücke aus Holz²⁷. Weiter elbabwärts, im

26 Cornelius GURLITT, Beschreibende Darstellung der älteren Bau- und Kunstdenkmäler des Königreichs Sachsen 39: Meißen (Stadt, Vorstädte, Afrafreiheit und Wasserburg), Dresden 1917, S. 317; Erich DEIL, Die Baugeschichte der alten Meißner Elbbrücke und die Entwicklung von Hänge- und Sprengwerken bei Brücken, mit besonderer Berücksichtigung der Durchbildung der Meißner Brücke, Berlin 1916.

27 Friedrich Joseph GRULICH, Denkwürdigkeiten der altsächsischen Residenz Torgau aus der Zeit und zur Geschichte der Reformation, Torgau 1855, S. 119f., 122. Zustand 1544: Lucas Cranach d.J., Hirschjagd des Kurfürsten Johann Friedrich, Wien, Kunsthistorisches Museum, Gemäldegalerie Nr. GG_856.

Herzogtum Sachsen-Wittenberg, in Anhalt und im Erzstift Magdeburg, kreuzten während des ganzen 14. Jahrhunderts Fährten²⁸.

Holzbrücken über die Oder bestanden im 12.–14. Jahrhundert nur an deren Oberlauf: in Oppeln (Opole, 1240), Brieg (Brzeg, 1317), Breslau (Wrocław, 1149), Steinau (Ścinawa, 1348) und Frankfurt (nach 1253). Die von Karl IV. 1370 begonnene Oderbrücke in Fürstenberg ist wohl nie vollendet worden. An anderen Stellen ist der Fluss zu breit für Brückenbauten. In Stettin (Szczecin) brachte die Oder so viele Inseln hervor, dass man vom frühen 14. Jahrhundert an das andere Ufer in Altdamm (Dąbie) über verschiedene Dämme und Holzbrücken erreichen konnte²⁹.

An der Donau gab es bis zur unteren Zeitgrenze 1350 nur wenig einzuzichnen. In Wien und in Bratislava herrschte ausschließlich Fährverkehr. In Wien verband die 1364 erstmals erwähnte Schlagbrücke die Altstadt mit dem Unteren Werd, auf dem später die Leopoldstadt entstand, über den sogenannten Donaukanal hinweg, doch über den Donauhauptarm entstand erst 1439 eine Holzbrücke³⁰.

I.2. Die Kosten

Wiewohl eine Brücke gegenüber Furten und Fährten den Vorteil hat, dass sie eine Flussquerung auch bei großem Wasserandrang und bei Eisgang ermöglicht,

28 Z.B. zwischen Aken und Steutz, 1362; zwischen Wittenberg und Pratau, 1380. – Die erste Elbbrücke in Wittenberg entstand 1428, zwischen Roßlau und Dessau 1583. In Magdeburg ist über die stadtseitige Stromelbe 1295 eine Holzbrücke bezeugt; sie führte auf die Holzmarsch genannte Insel; eine Verlängerung über die Große Elbe auf den Cracauer Werder erwähnt die Magdeburger Schöppenchronik zum Jahre 1363, vgl. Johannes MÄNß, Zur Geschichte der Elbe bei Magdeburg, in: Geschichtsblätter für Stadt und Land Magdeburg 32 (1897), S. 297–325, hier S. 301. Die Lange Brücke etwas stromabwärts entstand 1422, vgl. Christoph RINNE, Die „Lange Brücke“ – Eine Brücke in der Magdeburger Geschichte, in: Archäologie der Brücken. Vorgeschichte, Antike, Mittelalter, Neuzeit, hg. von Marcus PRELL, Regensburg 2011, S. 303–306.

29 Martin WEHRMANN, Geschichte der Stadt Stettin, Stettin 1911, S. 46. Zustand 1587: Georg BRAUN/Frans HOGENBERG, Civitates Orbis Terrarum, Köln 1587, Bd. 4. – Zum Vorhergehenden: Oppeln: BRUNS / WECZERKA, Handelsstraßen (wie Anm. 17), S. 683; Brieg: Urkunden der Stadt Brieg, hg. von Colmar GRÜNHAGEN (Codex diplomaticus Silesiae 9), Breslau 1870, S. 9, Nr. 58; Breslau: Marta MLYNARSKA-KALETYNOWA, Wrocław w 12.–13. wieku, Wrocław 1986, S. 38; Steinau: Heinrich SCHUBERT, Urkundliche Geschichte der Stadt Steinau an der Oder, Breslau 1885, S. 13, 28; Frankfurt/Oder und (Eisenhüttenstadt-)Fürstenberg: NITSCHKE, Zur Geschichte der Oderbrücke in Frankfurt a. O., in: Mitteilungen des Historischen Vereins für Heimatkunde zu Frankfurt a. O. 18–20 (1895), S. 24–39, hier S. 24–26.

30 Severin HOHENSINER/Friedrich HAUER, Über den Strom. Vom Queren einer dynamischen Landschaft, in: Wasser Stadt Wien. Eine Umweltgeschichte, Wien 2019, S. 354–365.