

Werner Paravicini, *Die Preußenreisen des europäischen Adels* (Beihefte der Francia, Bd. 17/1 u. 17/2, hg. v. Deutschen Historischen Institut Paris), Teil 1 u. 2, Sigmaringen (Thorbecke) 1989 u. 1995. 506 S., 6 Abb. u. 345 S.

Ein Aspekt mittelalterlicher Kriegs- und Kulturgeschichte, den Paravicini untersucht, muß ein Zeichen eines wachsenden Europabewußtsein besonders faszinieren: Denn ein adlig-ritterlicher Korpsgeist wird hier näher betrachtet, der, mit Ausnahme vielleicht der iberischen Halbinsel, bereits um 1360 nahezu im ganzen christlichen Europa anzutreffen war. Ab den 1380er Jahren sind dann auch die Iberer dabei: Die Heerfahrten des europäischen Adels ins heidnische Litauerland an der Seite der Deutschordensritter waren längst zur Mode, zum „event“ geworden, wie wir es heute nennen würden.

Aber es darf nicht wundern, daß infolge nationaler Vereinnahmung der Deutschordensgeschichte – ob im Positiven auf deutscher oder im Negativen auf polnischer Seite – ein solches Phänomen lange Zeit nicht recht der Beachtung wert, geschweige denn erklärbar schien: Schließlich suggerierte allein der Name „Deutscher Orden“ vornationales Bewußtsein: Was hatten da englische, burgundische, französische oder gar portugiesische Ritter an der Seite der Ordensbrüder verloren? Und daß auch der polnische wie böhmische Adel in namhafter Zahl zusammen mit dem Deutschen Orden ins Feld gegen die Litauer zog, war für die polnische Geschichtsforschung eine nicht minder harte Nuß. Wer die Geschichte des Ordensstaats kennt, der geht spätestens mit dem Jahr 1308/09, als Pommerellen, einschließlich Danzig, erobert wurde, von einem unüberwindbaren „nationalen“ Gegensatz aus: hier Ordensstaat, dort polnisches Königtum, zwei Staatsgebilde, die sich feindlich gegenüberstanden. Tannenberg 1410 war in dieser Sicht der logische Kulminationspunkt eines 100jährigen Dualismus.

Zu solchen Klischees passen die Preußenreisen gewiß nicht, wobei *reyse* dem mittelalterlichen Sprachgebrauch entsprechend als Kriegszug zu verstehen ist. Und obwohl die Züge gegen die heidnischen Litauer und in deren Territorium unternommen wurden, sind sie doch stets als „Preußen“-Reisen bezeichnet worden. Falsch wäre es indes, diese Fahrten als ein stets vergnüglich und reibungslos verlaufendes ritterliches Spektakel zu etikettieren. Des öfteren brachen die politischen Gegensätze der Zeit auch in Preußen auf, wenn etwa Engländer und Franzosen oder – wie im August 1391 – Engländer und Schotten aneinandergerieten und mehrere Tote zu beklagen waren. Wenn eine Expedition infolge widriger Wetterbedingungen ins Stocken kam, gar abgeblasen werden mußte, hatten die Ordensbrüder selbst mit dem geballten Zorn ihrer Gäste zu rechnen. Ein Hochmeister wurde 1345 sogar wegen zu großer Pannen und Zögerlichkeit von den eigenen Ordensmitgliedern zum Rücktritt genötigt.

Es kann hier nicht der Ort sein, die vielfältigen Forschungsergebnisse Paravicinis genauer zu skizzieren, zumal das ursprünglich auf drei Bände konzipierte Opus, wie das Vorwort des zweiten Buchs ausweist, wohl auf vier Bände plus Dokumentenband anschwellen wird. Paravicinis 1982 eingereichte Habilitationsschrift wurde zwischenzeitlich um etliche Seiten und Aspekte bereichert und ist wohl auch ein Opfer der neuen, vielfältigen Quellenfunde ihres Autors in fast allen großen Archiven Europas geworden. Nicht zuletzt aber hatte er eine mächtig wachsende Fachliteratur zu bewältigen: Der Deutsche Orden erfreut sich, eine Folge der 800. Jahresfeier seiner Gründung 1990, eines nach wie vor lebhaften Forscherinteresses. Lokale Studien wie umfangreiche Abhandlungen sind zahlreich erschienen, und bei einem gesamteuropäischen Thema ist die Zahl einschlägiger Buch- und Aufsatztitel ein Erhebliches größer als üblich.

Im ersten Teilband berichtet Paravicini über die Zeitperiode, in denen die Preußenreisen nachzuweisen sind (ca. 1304/1328 bis 1395/1411), und weist die geographische Spannweite der Teilnehmer akribisch nach (Kap. III). Rekordhalter unter den Teilnehmern ist der aus dem Kölner Stadtpatriziat stammende Rutger Raitz, der nicht weniger als 32 Winterreisen nach Preußen unternahm. Ungleich prominenter waren jedoch der Mailänder Herzog Galeazzo (II.) Visconti, der Böhmenkönig und nachmalige Kaiser Karl IV. mit seinem Vater

Johann von Luxemburg oder Heinrich Graf von Derby, der spätere englische König Heinrich IV., Sieger von Azincourt. Nicht allein diese Namen scheinen für Paravicini Indiz dafür zu sein, daß die Preußenreisen den adligen Korporationscharakter des Ordens bestärkt haben (Kap. IV). Auch Graf Eberhard III. von Württemberg fehlt nicht unter den Teilnehmern. Er beeilte sich sogar 1393, eine Fehde zu Hause rasch zu beenden, um noch rechtzeitig nach Preußen ziehen zu können.

Über das Hin und Zurück einer solchen Fahrt unterrichtet Paravicini in Kap. V; detailliert nachgezeichnet werden hierbei Reiserouten und die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit. In Preußen angekommen (Kap. VI), erwarteten die Ritterschar am Sammelort Königsberg auch etliche Möglichkeiten der Zerstreuung. Um die Wartezeit zu überbrücken, sind Glücks- und Brettspiele im Angebot zu finden; Musikanten sorgten für Unterhaltung, Besuche und Ausflüge, einschließlich Jagden, konnten unternommen werden und nicht zu vergessen auch kurze Wallfahrten ins nahegelegene Arnau und Juditten. Wer sich in den Augen der begleitenden Herolde dann im Kampf besonders bewährt hatte, dem gebührte ein Platz am „Ehrentisch“ des Ordens. Eine solche Gratifikation erhöhte nur die Anziehungskraft der Preußenfahrt. Üblich war auch, sein Wappen als Teilnahmesignet zu verewigen. Der Königsberger Dom war voll von Wappenfresken, ehe die Reformation das Ganze mit Kalk übertünchte und der Zweite Weltkrieg alles restlos zerstörte.

Im zweiten Teilband stehen die eigentliche Heerfahrten der Gäste (Kap. VII) und deren Finanzierung im Vordergrund. Tabellarisch listet Paravicini sämtliche Kriegszüge auf, wobei Leitung, Ziel und Mannschaftsstärke, soweit aus den Quellen ersichtlich, exakt angegeben werden. Wie erwähnt, machten nicht selten Wetterunbilden einen Strich durch das ganze Unternehmen, zwangen zum Abbruch des Feldzugs. Und die Gegner, die heidnischen Litauer, die es zu bekriegen galt, erwiesen sich nicht allein in waffentechnischer Hinsicht stets als ebenbürtig. Selbst Feuerwaffen (ab dem letzten Drittel des 14. Jahrhunderts) und schweres Belagerungsgerät sind bei diesem baltischen Volk früh belegt. Das Bild vom „tumben Heiden“ wäre reinste Fiktion. Diesen Gegner militärisch entscheidend zu schlagen, gelang dem Orden nicht. Erst die Taufe des Litauerkönigs Jagiello 1386 brachte die mehr oder weniger freiwillige Christianisierung des Landes und zerstörte die Legitimationsbasis für die *reyssen* – was den Orden nicht abhielt, noch bis 1410 seine Kriegszüge zu organisieren mit der Begründung, die Taufe Jagiellos wäre nur vorgetäuscht, das Land weiterhin heidnisch.

Zu wirklichen Schlachten nach heutigem Maßstab kam es zwischen den Preußenfahrern und den Litauern ohnehin nicht. Vielmehr glichen die Fahrten reinen Verwüstungs- und Verheerungszügen, die unsere romantischen Vorstellungen edlen Rittertums geradezu auf den Kopf stellen. So werden auch die Kriegszüge in oft sumpfig-morastigem Gelände, das nur schwer zu durchdringen war – eine Wildnis par excellence –, alles andere als ein reines Vernügen oder gar eine Art bessere Turnierveranstaltung gewesen sein.

Für den Orden bedeuteten die fremden Ritter eine erhebliche Stärkung der militärischen Schlagkraft, entsprach doch ihre Anzahl im Durchschnitt dem des Aufgebots sämtlicher preußischer Städte. Und es gab – besonders erstaunlich, wenn man um die Zügellosigkeit buntgemischter Kreuzfahrerheere im 14. Jahrhundert weiß – kein eigenmächtiges Vorpreschen ihrer Truppenteile ins Feindesland. Die unter dem Marien- und Georgsbanner zusammengefaßte Gästeschar blieb in das militärisch-hierarchische System des Ordens eingebunden. Allein er entschied über „Reise“ und „Nichtreise“, Abbruch oder Fortsetzung. Den Preußenfahrern selbst winkte der Ruhm einer Rangerhöhung; Neben den Gastgeschenken des Ordens, Bannererhebungen und Heroldstauften waren der klassische Ritterschlag, die Erhebung zum Ritter, und der schon erwähnte Ehrentisch die wichtigsten Auszeichnungen. Reiche Beute dagegen war im Feindesland nicht zu erwarten. Immerhin ging ein Teil der gefangenen Litauer an die Preußenfahrer, die ihre Kriegsgefangenen oft in ihre Dienste nahmen oder sie zu „fiskalisieren“ vermochten. Wenn denn einmal ein größeres Gold- oder Silbervermögen erbeutet wurde, so hat es der Orden mit seinen Gästen geteilt.

Ungleich höher waren jedoch die Kosten des ganzen Unternehmens, womit sich Paravicini besonders eingehend beschäftigt (Kap. VII). Wer nach Preußen zur *reyse* zog, benötigte bei einer Fahrtdauer von vier, fünf, sechs oder mehr Monaten eine prall gefüllte Schatulle. Hohe Geldanleihen sind zahlreich belegt; mancher weniger finanzkräftige Ritter konnte indes auf finanzielle Zuschüsse seines Herrn hoffen. Die Herzöge von Burgund beispielsweise subventionierten etliche ihrer Lehnmänner. Oft hatten dann letztlich die jeweiligen Untertanen die Zeche zu zahlen. Eine nicht rückzahlbare Sondersteuer („Bede“) wurde erhoben oder eine Zwangsanleihe aufgenommen, um die Heerfahrt zu finanzieren. Aber auch der Orden selbst ließ den Preußenfahrern große Summen. Die Rückzahlungsfristen waren in der Regel kürzer als 180 Tage, und der Kredit wurde zumeist in Brügge, dem großen Finanzzentrum in Westeuropa, zurückgezahlt. Da der Orden von Brügge aus seinen Handelsbevollmächtigten agieren ließ, konnte dieser die Schulden eintreiben und in nach Preußen ausführbare Waren investieren. Ganz analog operierten die preußischen Kaufleute und Gläubiger. In Einzelfällen ist ein mitunter recht komplizierter Zahlungskreislauf mit den Bürgen der Schuldverschreibung oder mit neuen Kreditgebern nachweisbar. Da der Wechsel als Zahlungsmittel noch keine Rolle spielte, waren andere Formen gefragt. Nicht selten wurden Schulden einfach mit neuen Schulden beglichen, und die Zahlungsmoral einiger Edelmänner hielt sich in recht engen Grenzen. Am spektakulärsten ist der Fall des französischen Ritters Agne I. de la Tour d'Olliergues, bei dem die letzte Schuldenrate von seiner Familie erst 45 Jahre nach der Fahrt beglichen wurde. Als „alternative“ Zahlungsweisen scheinen beim Papst eingereichte Suppliken gedient zu haben. In ihnen verwandten sich verschuldete französische Edelleute zugunsten von Familienmitgliedern ihrer preußischen Gläubiger für ein Domkanonikat im preußischen Frauenburg oder im livländischen Dorpat. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß dadurch Schuldenminderungen oder Stundungen erwirkt wurden.

Durch das viele Geld, das die Preußenfahrer nach Königsberg brachten, profitierte die Stadt ungemein. Niemals wurde dort soviel gebaut wie im 14. Jahrhundert. An der Pregelstadt hatten Waffenproduzenten (*Schwertfeger*), Wundärzte oder Spezialisten für Wappenmalereien gute Geschäftsmöglichkeiten, auch wenn heute nichts mehr an diese Zeit zu erinnern scheint.

Bei der Kreditvergabe hielt sich der Orden allem Anschein nach an das kanonische Zins- und Wucherverbot und gewährte seine Anleihen zinslos – der Ausdruck „gratis“ (Bd. 2, S. 273) ist hier aber fehl am Platz. Eindeutig zeigen die hohen Summen, die der Orden problemlos verleihen konnte, über welche Finanzkraft er vor Tannenberg 1410 verfügte. Dieser Befund korrespondiert mit neueren Forschungsergebnisse von Jürgen Sarnowsky, der nachwies, daß der Orden 1410 ein immenses Vermögen für Söldnerheere ausgegeben hat. Auch fällt auf, daß offenbar schon sehr früh die Kommenden im Reich einbezogen waren, d. h. der Preußenfahrer beglich in der Heimatregion seine Schuld bei den dort residierenden Ordensbrüdern. Wie dann im Innenbetrieb abgerechnet, wie der interne Finanztransfer im Orden überhaupt abgewickelt wurde, bleibt nach wie vor unklar.

Die bisherigen Bände Paravicinis überzeugen durch ihre hohe Quellen- und Belegdichte, aber auch in ihrer Darstellungsweise, die bemüht ist, den gesamteuropäischen Rahmen nie aus den Augen zu verlieren. So etwa, wenn über vergleichbare spätmittelalterliche Rittergesellschaften oder auf verwandte Phänomene bei den „Reisen“ des Adels für die Reconquista in Spanien bzw. in Granada oder auf den hansischen Handel via Brügge verwiesen wird. Gewiß, manche Zuordnung Paravicinis bleibt durchaus anfechtbar – wenn er beispielsweise das Patriziat der Städte unisono zum Adel zählt oder das Struterwesen weitgehend marginalisiert. Aber seine Darstellung schöpft nicht allein aus intimer Quellen- und Literaturkenntnis, sondern weiß stets die großen Linien nachzuzeichnen. In ihrer tabellarischen Exaktheit wird diese Arbeit sich überdies als Fundgrube für die weitere Deutschordensforschung erweisen. Schon allein deshalb hofft der Rezensent auf das baldige Erscheinen weiterer Folgebände.