

Gerlach, war 1596 in Helmstedt und 1598 in Marburg immatrikuliert, ein Onno Gerlach ist 1575 in Rostock nachgewiesen ⁸.

Üblicherweise betrug die Dauer des Studiums im Durchschnitt 6 Jahre, wobei die ersten 2 bis 3 Jahre der Vervollständigung der Allgemeinbildung (Mathematik, neuere Sprachen usw.) dienten. Berücksichtigt man diese Studienzeiten, dann hätte sich Sibrand Gerlach bis ca. 1593 in Wittenberg aufgehalten. ⁷ Der Grabstein von Sibrand Gerlach gibt einen Hinweis, dass er „Recht“ studiert hat: Unter den verschiedenen damaligen Rechtsgebieten wird das „ius aequum“ als das sog. billige Recht beschrieben. Darüber hinaus gab es noch das „ius canonicum“ als sog. Kirchenrecht und das „ius civile“, dass vielleicht mit bürgerliches, weltliches Recht, Staats- oder Zivilrecht umschrieben werden kann. Die Entwicklung der Schriftlichkeit im Rechtswesen und in der Verwaltung sowie die Einführung des Notariats führten zu einer Zunahme der Studenten aus dem Gebiet.

Interessant ist, dass Sibrand Gerlach sich zusammen mit den Brüdern Tobias und Caspar Pezel in Wittenberg immatrikulierte. Alle drei gehörten zu den 24 in diesem Semester gratis eingeschriebenen Studenten. Unter den insgesamt 368 neu immatrikulierten Studenten finden sich auch noch vier weitere Studenten aus der Umgebung von Bremen ⁹. Der Vater von Tobias und Caspar Pezel war Christoph Pezel, der in Bremen eine calvinistische Lateinschule leitete. ¹⁰ Es ist also auch nicht ausgeschlossen, dass Sibrand Gerlach nicht die Norder sondern die Bremer Lateinschule Pezels besuchte ¹¹ und von dort mit einigen anderen Mitschülern nach Wittenberg kam. Da in Sibrands Heimat stets calvinistisch war, ist somit nicht ausgeschlossen, dass er über Bremen nach Wittenberg kam.

Welche weiteren Studienfächer Sibrand belegte, bzw. wie lange er in Wittenberg studiert hat, bleibt unbekannt. Wahrscheinlich war er nur bis 1591 dort, denn in diesem Jahr kam in Sachsen wieder die orthodox lutherische Partei an die Macht. Daraufhin verließen zumindest die Brüder Pezel Wittenberg. Welchen genauen Weg Sibrand nach seinem Aufenthalt in Wittenberg ging, ist nicht bekannt. Es zog ihn aber ins **Ausland**: Frankreich, Niederlande, England, Italien. Leider sind die meisten Stationen von Sibrand Gerlach Reise unbekannt, aber verschiedene Universitätsmatrikel belegen einige der auf seinem Grabstein genannten Studienaufenthalte. Zusätzlich zu den Universitätsmatrikeln die einige, der auf seinem Grabstein benannten Studienaufenthalte belegen, sind auch die Matrikel seiner Weggenossen hilfreich, um seine „Wanderroute“ zu rekonstruieren. ¹²

Zwar spricht die Inschrift auf seinem Grabstein dafür, dass er auch in Holland, England und Frankreich studiert hat, in den Matrikeln der Universitäten dieser Länder ist er jedoch nicht zu finden. Erst im Sommer 1597 wird Sibrand Gerlach wieder erwähnt. Er hat sich zwischen dem 23. Juni und dem 4. Juli 1597 in **Genf** eingeschrieben ¹³. Für viele Studenten war der Wirkungs-ort Calvins allerdings nur Zwischenstation auf ihrer Wanderschaft nach Frankreich oder nach Italien. Im Sommer 1597 immatrikulierten sich in Genf außer Sibrand noch die ostfriesischen Studenten Dodo und Tido von Inn- und Knyphausen, Haro Freidagh und Melchior de Loer(inga?). ¹³ Der weitere Weg dieser Studenten ist bekannt, über Sibrands Weg können wieder nur Vermutungen geäußert werden.

Zwischen Januar und März 1598 schrieb er sich an der 1321 gegründeten Universität von **Siena** ein ¹⁴. Unmittelbar vor Sibrand immatrikulierte sich dort Anton Below aus Pommern, der auch ein Genfer Mitstudent Sibrands war. Below wird am 26. November 1597 in den Universitätsakten des venezianischen Padua erwähnt; vielleicht zog Sibrand mit ihm über die Alpen nach Italien. Sibrand verbrachte auf seinem Rückweg nach Ostfriesland noch einige Zeit

in **Heidelberg**. Dort trug er sich am 11. September 1598 zusammen mit dem Schotten Murray in das *Librum Amicorum*, eine Art Erinnerungsbuch an gute Bekannte, seines Genfer Kommilitonen Johann Lange ein.¹⁰ Gewöhnlich tat man dies erst, wenn man sich von ihnen trennte; wahrscheinlich zog Sibrand gemeinsam mit Murray, der später Beamter am englischen Hof wurde, nordwärts. Das letzte Lebenszeichen Sibrands ist sein Testament vom 22. Januar 1600 in Emden; er litt bereits an einer langwierigen schweren Krankheit, an der er zwei Tage später, am 24. Januar 1600 ledig und kinderlos starb.¹⁰ Eine bestätigte Todesursache existiert nicht. Er war vermutlich nach den Reises Strapazen gesundheitlich angeschlagen und es ist nicht ausgeschlossen, dass Sibrand Gerlach damals an Schwindsucht (Tuberkulose) starb. Diese Krankheit war zu dieser Zeit aufgrund mangelnder hygienischer Bedingungen weit verbreitet und konnte auf Reisen angesichts der Übernachtungsbedingungen und hygienischen Verhältnisse in den Herbergen leicht übertragen werden.

Eine Zeitreise über Stock und Stein: Wohin wandten sich junge Ostfriesen im 16. Jahrhundert zum Studieren und wie verlief ihre Reise?

Die Universitäten

Ein Studium oder eine Auslandsreise zu finanzieren, war nur mit Vermögen oder einem Stipendium, z.B. der Kirche oder der Landesherrn möglich. Um selbst als wohlhabend zu gelten, musste ein Bauer in der Zeit nach der Reformation mindestens 24 ha besitzen. Die Landwirtschaft warf Gewinne ab, die Preise für Butter und Getreide waren hoch. Auch die Pachten für Land stiegen. Wohlstand wurde typisch für einige freie Bauern, deren individueller Landbesitz größer und größer wurde. Die zunehmende Landkonzentration kann man am Beispiel des Dorfes Pewsum ablesen: 1649 gab es in Pewsum 18 Höfe mit 6 bis 40 ha Land. Hundert Jahre später waren es nur noch 14 mit 7 bis 44 ha. Der wirtschaftliche Aufschwung wäre ohne die Stadt Emden nicht denkbar: Emden war nicht nur Absatzmarkt und Handelsplatz für landwirtschaftliche Erzeugnisse sondern es flossen auch Gewinne aus dem Handel der Stadt in die Krummhörn, so dass auch viele Höfe in die Hände von Emder kamen.¹⁵

Die mittelalterlichen Hochschulen waren kirchliche Anstalten. Viele wurden durch die Kirche allein oder durch ein Bündnis von Staat und Kirche gegründet. Ihre Lehrer waren Geistliche. Dies betraf selbst die medizinischen Fakultäten. Lehrer, Professoren an Hochschulen bezogen ihr Gehalt in der Regel aus kirchlichen Besitztümern, die sog. Pfründe einbrachten. Die Lebensordnungen für Lehrer und Schüler zeigen in allen Punkten einen kirchlichen Charakter.

Der Begriff „Student“ ist seit der Entstehung der europäischen Universitäten vor ca. 800 Jahren gebräuchlich. An den „alten“ Universitäten Paris, Bologna und Oxford, die um 1200 gegründet wurden oder aus älteren Schulen hervorgingen, waren anfänglich nur Adlige im geistlichen Stand immatrikuliert. Das lag auch an den hohen Kosten eines Studiums: Insbesondere an den Fakultäten Theologie, Recht und Medizin dauerte das Studium lange und war teuer. Es wurde deshalb bis ins 15. Jahrhundert hinein zu einem guten Teil durch die Verleihung von kirchlichen Pfründen an Lehrer und Schüler finanziert. Laien und Bürgerliche studierten vor dem 14. Jahrhundert kaum an Universitäten.

Gebräuche und Lebensweisen von Studenten im Mittelalter und in der frühen Neuzeit weichen allerdings deutlich von den heutigen Vorstellungen ab. Über „Studentinnen“ im Mittelalter sind

keine Dokumente überliefert. Die in die Matrikelbücher eingetragenen Universitätsbesucher des Mittelalters und der Frühen Neuzeit waren Mitglieder eines rechtlich privilegierten Personenverbandes – nämlich der Universität (*universitas magistrorum et scholarium*). Ihre Zusammensetzung war heterogen, denn formale Zulassungskriterien wie das Abitur gab es nicht, und die Studentenschaft war je nach Fakultätsstudium im Hinblick auf Alter und sozialer Herkunft stark differenziert. Ein Studienabschluss mit einem formalen akademischem Grad ist nur bei einer Minderheit nachweisbar, und wurde offenbar auch nicht immer angestrebt - oder scheiterte an fehlenden finanziellen Mitteln.

Dies bestätigen auch die sozialhistorisch orientierte Universitätsgeschichtsschreibung der letzten Jahrzehnte. Sie stellten die romantisierenden Bilder des durch Europa reisenden Scholaren den rekonstruierbaren Verhältnisse des Spätmittelalters gegenüber und entlarvten sie unwiederbringlich als Mythos. Alleine die Tatsache, dass nur 20 bis 25% der Universitätsbesucher im Reich nördlich der Alpen während des 15. Jahrhunderts tatsächlich den Studienort wechselten und auch dann meist nur einmal, zeigt die Ausnahmestellung weitreichender akademischer Mobilität. Für die Mehrheit der Studierwilligen begann und endete die Reise im nächsten Hochschulort.¹⁶

Sibrand Gerlach gehörte also zur privilegierten Gruppe derer, die eine oder mehrere Universitäten besucht hatten. Vielleicht könnte man die Reisen von Sibrand Gerlach eher als „akademische Wanderjahre“ bezeichnen, wie sie vergleichbar auch in vielen Zünften des Mittelalters üblich waren und zur Verbreitung von technischen und handwerklichen Fähigkeiten in ganz Europa beitrugen. Schließlich wissen wir nicht mit Bestimmtheit, welches Studienziel er anstrebte. Akademische Wanderjahre unternahmen neben Studierenden im heutigen Sinn auch Jugendliche, die nach gegenwärtigem Verständnis als Schüler bezeichnet würden, und auch bereits Graduierte der Artistenfakultät, die weiterführende Studien betrieben. Sibrand Gerlach war vermutlich schon älter als 20 Jahre alt, als er sich von Grimersum in Ostfriesland auf den Weg machte, um sich zu Bildungszwecken auf seinen akademischen Wanderjahren einer Rechtsgemeinschaft der Universität anzuschließen.

Der Beitritt zur Universität geschah (wie heute auch noch) mit der Aufnahme in das Matrikelbuch. Um die Privilegien der Universität zu genießen mussten sich Studenten in dieses Verzeichnis nach ihrer Ankunft am Orte einschreiben lassen. Die Einschreibung war mit der Verpflichtung verbunden, den jeweils eigenen Vorgaben und Rechten der betreffenden Schule Gehorsam zu leisten.



Abbildung 2: Zusammenkunft von Doktoren an der Universität von Paris (Wikipedia)³

Im geordneten städtischen Leben des Mittelalters war die Einschreibung (Immatrikulation bzw. *intitulare*) deshalb von großer Bedeutung, weil damit den Immatrikulierten der Eintritt in eine privilegierte Rechtsgemeinschaft geboten wurden, die von außerhalb kommenden Personen Schutz vor dem Zugriff lokaler Obrigkeiten gewährte. Das Immatrikulieren war offenbar nicht an Semester gebunden und geschah das ganze Jahr hindurch. Studenten ohne Vermögen brauchten keine Matrikelgebühren zahlen. Hinter dem Namen der Personen im Matrikelbuch, die keine Gebühren zahlten findet sich ein *p(auper)*. Bei denjenigen, die zahlten, findet sich ein *d(edit)*. Manche Autoren, die sich mit dem Universitätswesen jener Zeit beschäftigt haben, ziehen den Begriff „Universitätsbesucher“ der Bezeichnung „Student“ vor und hinterfragen den Begriff Student. Der Studentenstatus schien offenbar so attraktiv zu sein, dass das

„studentische Angebot“ auch von solchen Personen wahrgenommen wurde, die nicht studieren wollten, sondern nur den vorübergehenden Rechtsstatus eines Studenten nutzen wollten. Vielleicht war es auch eine der wenigen Möglichkeiten, sich als Fremder in einer Stadt aufzuhalten. Maisel (2015) zählt für den Zeitraum des 15. Jahrhunderts über dreißigtausend Namen in den Matrikeln der Universität Wien. Die Mehrzahl der Immatrikulierten erreichten keinen formalen Abschluss, z.B. als Bakkalaureat an der *facultas artium* / Artistenfakultät. Es wird berichtet, dass sich auch Personen in die Matrikel eintrugen, die nur vordergründig studierten und sich als Kaufleute oder schlicht Reisende in der Stadt aufhielten.¹⁷ Dies war möglich, weil das Einschreiben nicht an Ausweisdokumente oder bereits absolvierte Semester und Vorkenntnisse gebunden war. Bis zum Erreichen des Bakkalaureats konnte ein Studium sechs Jahre dauern. Bis zu zwölf Jahre waren für die Erreichung eines Magister- oder Doktor-Abschlusses notwendig. Allein schon die materiellen Anforderungen waren eine große Hürde, dieses Curriculum zu absolvieren. So ist es leicht zu verstehen, dass in Wien nur ca. 30% der Studenten den niedrigsten akademischen Grad (Bakkalaureat) erwarben.¹⁷

Als die älteste Universität Europas gilt Bologna, die 1158 eröffnet wurde. Sie verdankte ihre Entstehung der zunehmenden Bedeutung des Rechtsstudiums, das während des 11. Jahrhunderts in Italien Bedeutung gewann. Zuerst wurde ausschließlich das Zivilrecht gelehrt, mit dem Ablauf des 12. Jahrhunderts auch das kanonische Recht und erst nach 1350 auch Theologie.¹⁸ Aus dieser ganz frühen universitären Zeit sind keine ostfriesischen Studenten für Norditalien belegt, obwohl man davon ausgehen kann, dass im Kirchendienst stehende Personen und auch Mönche aus dem norddeutschen Raum die norditalienische Klöstern und Städte besuchten.

Eine wichtige deutsche Universität des Mittelalters war Heidelberg. Wesentlicher Bestandteil der um 1386 gegründeten Heidelberger Universität waren die Konvikte (sog. Contubernien, Kollegien, Regentien, Bursen, Coderien). Die Mehrzahl der Studenten wohnte in diesen klösterlich eingerichteten Studierhäusern. Sie waren verpflichtet, eine an die mönchische Tracht erinnernde Kleidung zu tragen und man erwartet von ihnen und von den Professoren den regelmäßigen Besuch des Gottesdienstes. Die akademischen Feste sind anfangs wohl ausnahmslos Festtage des Kirchenjahres gewesen.¹⁹ Aus den Konvikten entstanden später Pensionen, die von (Rektoren, Regenten, Conventoren) beaufsichtigt wurden. Die öffentlich anerkannten Bursen wurden auch „*loci approbati*“, also anerkannten Bursen genannt. Mit dieser Anerkennung durch die Stadt verschafften sich die Bursen den Status von hervorgehobenen Häusern und ein gewisses Ansehen.⁸ Die Attraktivität Heidelbergs für ostfriesische Studenten stieg, als sie ab dem 12. August 1560 (und bis zur Gegenreformation 1685) eine reformierte Hochschule wurde.⁸ Davon war wohl auch Sibrand Gerlach beeindruckt und hat sich Heidelberg als Studienort ausgesucht. Als weithin berühmtes Zeugnis der reformierten Heidelberger Universität aus dieser Zeit gilt der Heidelberger Katechismus von 1563.

Für Ostfriesen hat die Universität von Rostock eine bedeutende Rolle gespielt. Seit 1428 und besonders zwischen 1489 und 1522 studierten dort vermehrt Ostfriesen. Die Universität von Rostock war nach Prag, Köln, Heidelberg, Erfurt und Leipzig eine der ältesten deutschen Universitäten. Rostock blieb vier Jahrzehnte bis 1456 hindurch die einzige Hochschule Niederdeutschlands und des skandinavischen Nordens. Selbst nach der Gründung der Tochteruniversität Greifswald (1456) und der Gründung der Universitäten in Uppsala (1477) und Kopenhagen (1479) blieb Rostock eine bevorzugte Bildungsstätte für Studenten aus der baltischen Region, für Norddeutsche sowie für Studenten aus Westfalen und den Hanse-

städten an der Ost- und Nordsee bis hin zur Scheldemündung. An den Matrikelzahlen ist abzulesen, dass die Rostocker Universität bei Ostfriesen zu dieser Zeit deutlich attraktiver als Wittenberg war. So schrieben sich nach dem Tode Luthers (1546) kaum noch Studenten in Wittenberg ein, während in Rostock der evangelisch-lutherische Professor David Chytraeus eine große Anziehungskraft ausübte. Dorthin sandte der Greetsieler Pastor Emme Dyken auch seinen Sohn Ubbo Emmen/Emmius zum Studium. Nach der konfessionellen Spaltung in die lutherische und reformierte Lehre in Ostfriesland (1530) zog es die evangelisch-reformierten Studenten allerdings nicht mehr nach Rostock, sondern an die niederländischen, calvinisch ausgerichteten Hochschulen. ²⁰

Mit Reiseführern und Landkarten auf dem rechten Weg: Von Ostfriesland in die Welt

Weil fast alle gesellschaftlichen Gruppen in irgendeiner Form am „Unterwegssein“ teilnahmen, bezeichnet Reichert das europäische Spätmittelalter als eine Epoche ausgeprägter (horizontaler) Mobilität: Unterwegs waren europäische Herrscher, adlig-ritterliche Reisende, Geistliche, Gelehrte, Kaufleute, auch Frauen begleiteten Männer auf ihren Reisen, Pilger, Abenteurer, Handwerker und nicht zuletzt auch Studenten. Ob dies alles mit dem Wort „Reisen“ bezeichnet werden kann, scheint fraglich. Das Mittelhochdeutsche kannte zwar den Begriff „Reisen“, verstand darunter aber eine Kriegs- oder wenigstens bewaffnete Fahrt. ²¹

Die vorhandene Literatur zum „Unterwegssein“ ist trotz der von Reichert beschriebenen Mobilität spärlich und erschöpft sich in wenigen mittelalterlichen Reisebeschreibungen, den sog. Itinerarien sowie Urkunden und schwer zugänglichen Rechtsdokumenten. Reisewege wurden überwiegend mündlich tradiert, nach örtlichen und landsmannschaftlichen Vorlieben entschieden und selten dokumentiert. Dennoch scheint es auch schriftliche Reiseführer gegeben zu haben, in denen Straßen, Wege und Entfernungen dokumentiert waren. So wurde im Jahre 1563 durch den Augsburger Bürger Jörg Gail (geboren in den 1520er Jahren, verstorben am 3. August 1584 in Augsburg) das erste flächendeckende Verzeichnis der wichtigsten Fernstraßen im damaligen Deutschen Reich publiziert. Es enthält nach Routen gegliedert die Namen von ca. 2400 Etappenorten, geordnet als Stadt, Markt, Kloster oder Dorf und mit Entfernungen - in deutschen Meilen - zwischen den Orten. Das kleine reisehandliche Format spricht für den praktischen Zweck der Publikation. Der Verfasser stellte dieses, als „*Raißbüchlin*“ bezeichnete Werk in sechs Jahren aus eigener Reiseerfahrung durch

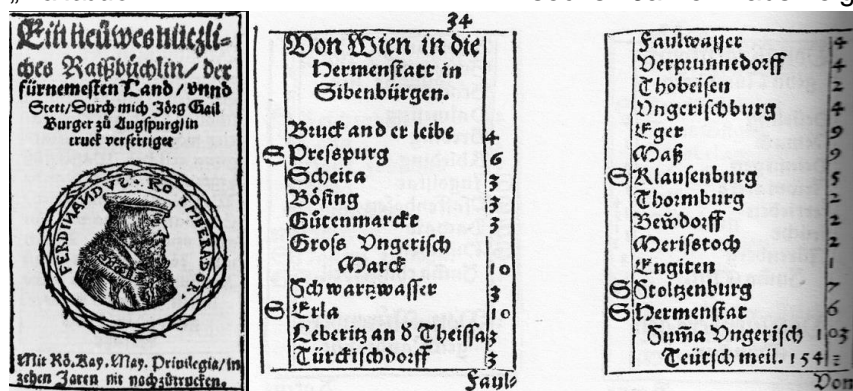


Abbildung 3: Deckblatt und Beispiel aus dem Raißbüchlin (Reisebüchlein, 1563 in Augsburg veröffentlichtes Routenhandbuch) das die einschlägige Reiseliteratur bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts maßgeblich beeinflusste ²²

Deutschland und das benachbarte Ausland zusammen. Fehlende Informationen holte er sich bei guten Freunden und „Erlichen leuten“. Sein Raißbüchlin war nicht das erste seiner Art, aber eines der berühmtesten und einflussreichsten.

Insofern kann man Gails „*Raißbüchlin*“ als Prototyp bezeichnen, wenn es auch schon vorher Reisebeschreibungen gab, die sogenannten Itinerarien sowie sogenannte Itinerarkarten und Reisehandbücher. Auch entwickelten sich Pilgerführer, z.B. nach Santiago de Compostela und Straßenkarten, an denen ein Reisender sich orientieren konnte.^{17; 22} Bestimmte große Reichsstädte, wie etwa Augsburg oder Nürnberg, sitzen darin wie Spinnen im Netz ihrer Handelsbeziehungen. In die Zeit des „*Raißbüchlins*“ begann auch die Produktion gedruckter sog. Itinerare mit exemplarischen Reiseverläufen an, die sich an die im Spätmittelalter bekannten Pilgerführer anlehnten.



Abbildung 4: Kolorierte Erstausgabe der Romwegkarte des Nürnbergers Erhard Etzlaub, 1500. Beachte: Entgegen den üblichen Darstellungen liegt Italien am oberen Bildrand und Ostfriesland ist unten rechts zu erahnen.⁵

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in Frankreich entstanden um 1560 ähnliche Straßenverzeichnisse mit den für Deutschland typischen gedruckten Meilenzeigern zu Angaben über Entfernungen zwischen Städten. Ähnliches gilt für die seit 1562 in Italien erscheinenden Post-Itinerare, die offenbar in ganz Europa vertrieben und in hohen Auflagen produziert wurden. Diese Spezial-Itinerare für Reisende, die es eilig hatten oder sich aus anderen Gründen für eine verlässliche Infrastruktur entschieden (und sich nicht von Ort zu Ort durchfragen wollten), gaben allein die Reiseverläufe auf den Postverbindungen wieder. Ein erster Prototyp, der 1562 anonym im italienischen Brescia erschien und bereits 1563 in Venedig nachgedruckt wurde, bildete die Grundlage für den „*Itinerario delle poste per diverse parte del mondo*“, der 1563 in Rom und 1564 wiederum in Venedig gedruckt wurde. Herausgeber dieses anonymen Druckes war ein genuesischer Postmeister. Unter seinem Namen wurde der sog. *Itinerario* allein in den 1560er Jahren siebenmal nachgedruckt.²³

Weitere Beispiele sind der »Romweg« und die »Landstraßen-Karte« des Nürnbergers Erhard Etzlaub, die auf das Jahr 1500 datiert werden. Ein weiterer berühmter Kartograph war Martin Waldseemüller.²⁴ Seine „*Carta Itineraria Europae*“ von 1520, die auch Europakarte genannt wird, führen die Ausdehnung, Engmaschigkeit und Leistungsfähigkeit des mitteleuropäischen Fernstraßennetzes an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit eindrucksvoll vor Augen. Auch Nordwestdeutschland ist darin abgebildet. Allerdings liegt Emden auf der westlichen Seite der Ems. Landstraßen sind kaum zu erkennen. Dies hat sie mit der zeitgenössischen Landkarte von Ubbo Emmius aus dem Jahre 1595 gemein, auch dort sind keine „Land“-Straßen im westlichen Ostfriesland zu erkennen.

Über Stock und Stein: Straßenverhältnisse und Handelswege

Die Straßenverhältnisse im Hochmittelalter waren im Vergleich zur Neuzeit oftmals bescheiden. Es handelte es sich in der Regel um naturbelassene Erdwege, die vereinzelt mit den längs- und quergelegten Hölzern verstärkt wurden. Eine systematische Besserung der nordeuropäischen Verkehrswege begann erst im 13. Jahrhundert. Dies galt auch für Straßen Gründungen aus römischer Zeit, die einst ein Gitternetz gepflasterter Straßen besaßen, von denen im Mittelalter so gut wie nichts mehr erhalten war. Selbst in einer Stadt wie Köln, die zumindest in ihrem Stadtkern kontinuierlich besiedelt war und die Ausrichtung weniger antiker Straßen bewahrt hat, verschwanden die einstigen, gepflasterten Straßen im Laufe der Zeiten unter einer dicken Schicht von Schutt und Erde. Bezeichnungen wie *via lapidea* oder *strata lapidea*, zeigen wohl nicht mehr römisches Pflaster an, sondern ein neues mittelalterliches Werk. Bei der Verwendung von Holz wird ausdrücklich zwischen der normalen Verwendung – offensichtlich für Bohlenwege – und der Verwendung für Pflasterung unterschieden, die es bevorzugt in den größeren Städten gab. Im Münchener Raum zog man z.B. zur Trockenlegung der Straße Gräben, um das Wasser aus den Lachen dorthin abzuleiten. Anschließend wurden die Löcher in der Straße mit mehrfach gespaltenen Bäumen verfüllt, mit Weiden bedeckt und das Ganze schließlich mit Kies und Steinen beschottert.²⁵

Die wichtigsten Wirtschafts-, Transport- und Verkehrswege in der Krummhörn waren die Entwässerungskanäle, hier Tiefs (*plattdeutsch: Deep*) genannt. Sie entstanden ursprünglich aus den ehemaligen Prielen der sich zurückziehenden Nordsee. Über diese Gräben und Kanäle waren nicht nur die Dörfer, sondern auch viele Hofstellen, z.B. mit der Stadt Emden und dem Hafenort Greetsiel verbunden. Für Grimersum und die Nordwestkrummhörn war das Alte Greetsieler Sieltief von Bedeutung. Häufig übernahmen Dorfschiffer die Versorgung der Orte mit Gütern aus der Stadt und lieferten in der Gegenrichtung landwirtschaftliche Produkte. Von Greetsiel aus transportierten kleinere Schiffe, sog. *Loogschiffe*, die umgeschlagene Fracht ins Binnenland und versorgten die Marschdörfer (loog = Dorf). Bis ins 20. Jahrhundert belebten die Loogschiffe aus der Krummhörn die Kanäle der Stadt Emden.²⁶



Abbildung 5: Emden - Gesamtansicht mit Hafen und Windmühlen von Jan Peeters und Gaspart Bouttards, Niederlande 1684 (Quelle: Deutsches Historische Museum Berlin, 2020)

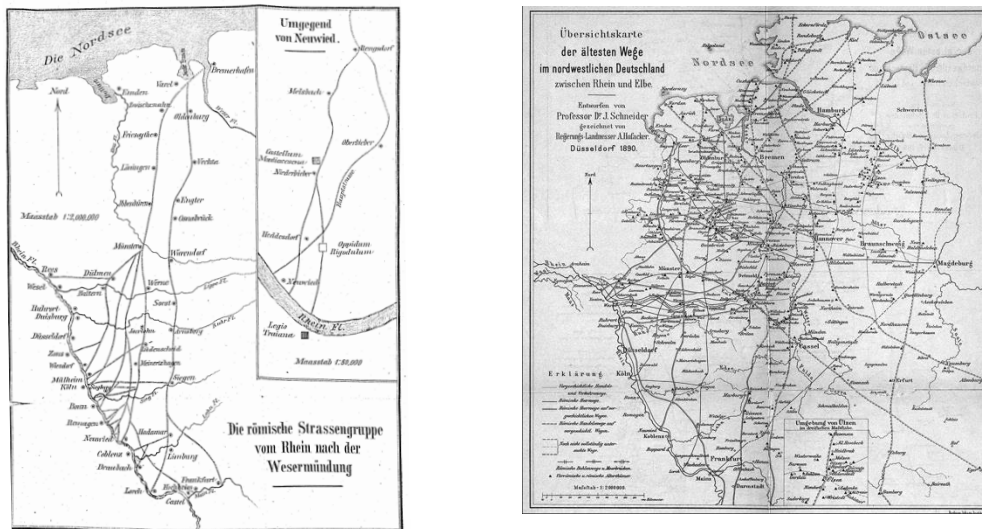


Abbildung 6: Römische Straßen zwischen Rhein und Wesermündung und vorgeschichtliche Handels- und Verkehrswege. Übersichtskarte zu den ältesten Wegen im nordwestlichen Deutschland zwischen Rhein und Elbe (Ausschnitt aus Dokumenten von J. Schneider (1890))²⁷

Ostfrieslands Wege des Landverkehrs abseits von schiffbaren Flüssen hatten Anschluss an historische Wege, sog. Altstraßen, die lange vor den neuzeitlichen Chausseen entstanden sind. Sie dienten als Handelswege und Heerstraßen.²⁸ Manche Altstraßen waren aufwendig angelegt und sind bis heute an ihrem geraden Verlauf in ebener wie in welliger Topographie sowie als Spuren von Kunstbauten in steilem Gelände zu erkennen. Dazu gehören die Römerstraßen. Ein großer Teil der Altstraßen jedoch wurde mit minimalem Aufwand gebahnt bzw. als unbefestigte Naturstraßen angelegt. Sie verliefen in bergigem Gelände meist entlang der Wasserscheiden, entweder auf dem Kamm oder hangparallel. Durch das Hochgebirge (Höhenstraße) führten viele alte Handelswege lediglich als Saumpfade. Für Ostfriesland ist der sog. Conrebbersweg, ein alter Königs- und Handelsweg von der Knock, westlich von Emden an der Ems bis in die Mitte Ostfrieslands ein Beispiel eines Altweges.

Im Mittelalter konnte man sich entweder zu Fuß, auf einem Pferd, mit einem Wagen oder Karren, oder einem Schiff fortbewegen. Die große Mehrheit der Reisenden war bis ins 19. Jahrhundert zu Fuß unterwegs, denn nur wenige Vermögende konnten es sich leisten, mit dem Pferd oder gar in einem Wagen zu reisen. Erst ab dem ausgehenden Mittelalter gab es überdachte Reisewagen mit verschließbaren Fenstern und einfache Vorrichtungen zum Auffangen von Erschütterungen. Im Winter gab es auch die Möglichkeit, Pferdeschlitten zu benutzen. Trotzdem waren Reisen nur mit sehr wenig Komfort – und Hygiene – verbunden. Dies galt nicht nur für jene Menschen, die sich mit einfachsten Quartieren begnügen mussten, in denen sie vollständig bekleidet auf Strohsäcken schliefen. Auch für besser gestellte Personen war eine Reise mit vielen Unannehmlichkeiten verbunden. So nahm, wer es sich leisten konnte, Zelte und Bettzeug auf Packtieren mit auf den Weg, um die Reise dennoch, wenn auch geringfügig, angenehmer zu gestalten.

Mittelalterliche Straßen, die häufig auch als Heerstraßen, Heerwege und Königsstraßen (*via regia*) bezeichnet wurden, waren nicht nur Militär-, Handels- und Pilgerstraßen, sondern dienten als Fernverbindungen zwischen großen, befestigten Städten. Es handelte sich nicht um ausgebauten befestigten Straßen, sondern nach heutigem Standard um einfache Wege. War eine Spur nicht mehr nutzbar, entstanden rechts und links davon einfach neue. So entstand in der Regel ein ganzes Bündel von Spuren, die heute noch als parallele Hohlwege durch Wälder ziehen und einem gemeinsamen Ziel entgegenstreben. Entlang der Straßen entstanden neben Burgen, Klöster, Königspfalzen und Königshöfen auch einfache Herbergen und Stationen zur Versorgung der Pferde, so dass sich auf den weiten Strecken ein Mindestmaß an Infrastruktur für die Reisenden herausbildete.²⁷



Abbildung 7: Wirtschaft und Wirtschaftsweg Mittel- und Westeuropas um 1500⁴

Kräftige Erwachsene legten zu Fuß an einem Tag je nach Wetterlage und Gelände unter günstigen Bedingungen 30 bis 40 km zurück. Mit dem Pferd konnte man etwas schneller reisen und brachte es, wenn man es eilig hatte, auf etwa 50 bis 60 km pro Tag. Als Durchschnittsreisender war man aber für gewöhnlich zu Pferde etwas gemächlicher unterwegs und legte an einem Tag zwischen 30 und 45 km zurück. Mit einem Boot konnte man flussabwärts bis zu 150 km an einem Reisetag bewältigen. Flussaufwärts war man mit 25 km pro Reisetag

wesentlich langsamer. Natürlich konnte man nicht jeden Tag mit der gleichen Anzahl an zurückgelegten Kilometern rechnen. Zum einen war die Reisegeschwindigkeit stark von der Beschaffenheit des Geländes und der Jahreszeit abhängig. Aber vor allem musste man auch Ruhetage, in der Regel alle vier bis sechs Tage, zur Erholung einplanen.² In Gegenden mit geringer wirtschaftlicher Bedeutung waren die Wege oft kurvig und ohne Unterbau. Regen machten Straßen unbefahrbar. Auf diesen Wegen konnten keine großen Lasten transportiert werden. Besondere Risiken waren Achsbruch und die Unmöglichkeit, die Dauer der Reisezeit genau festlegen zu können. Nach Jahreszeit und Witterung wechselte der Straßenverlauf. Alte Karten zeigen deswegen meistens keine exakten Wegverläufe zwischen den Städten. Weil Handelswege und Posttrouten von großer verkehrswirtschaftlicher Bedeutung waren, wurden Bauern und Anlieger von der Obrigkeit zur Instandhaltung der Straßen verpflichtet. Bauern und Anlieger besaßen allerdings weder technische Kenntnisse noch Willen, die Straßen befahrbar zu halten. So waren diese Routen bei Regen häufig unbefahrbar. Dennoch mussten die

Reisenden an die Landesherrn Geleit-, Wege- oder Brückengeld zahlen. Die Reisegeschwindigkeit betrug auf unbefestigten Landstraßen bei einer maximalen Achslast von drei Tonnen bis zu sieben Kilometer pro Stunde.

Die später entstandenen Chausseen wurden hingegen in einer sogenannten Packlagenbauweise errichtet. Die unterste Schicht bildeten pyramidenförmige Steine, darüber kamen zwei Gesteinsschichten. Durch die Wölbung der Straße und die seitlichen Gräben konnten Chausseen auch bei Regen befahren werden. Oft säumten Bäume und ein Sommerweg für Fußgänger diese Kunststrasse. Die mögliche Achslast für Fahrzeuge betrug für solche Straßen bis zu sechs Tonnen und es wurden Geschwindigkeiten von bis zu zwanzig Kilometer pro Stunde erreicht^{29;30}.

Studenten auf dem Weg im Ausland: Ziele, Wege und Gefahren

„Studio auf einer Reis ...“, so überschrieb Scheuer (1928) seinen Artikel „vom Reisen der deutschen Studenten im Wandel der Zeit“ und berichtet von den ersten reisenden Studenten im 11. Jahrhundert, die sich *clerici vagi* (Vaganten) nannten und von einem (berühmten) Lehrer zum anderen zogen. So wurde zu dieser Zeit Paris bekannt für die theologische Gelehrsamkeit und Bologna oder Padua besonders bekannt für seine Rechtswissenschaft.³¹



Abbildung 8: Regenfeste Reisetruhe um 1750. Sie konnten auf den Dächern der Kutschen transportiert werden.²

Universitäten sind eine europäische Idee, die sich als Institution etablierte. Sie sind eine der wenigen Einrichtungen, die ihre Bedeutung seit dem Mittelalter bis heute erhalten haben und nach wie vor attraktiv sind. Fast alle Universitäten im In- und Ausland zogen junge Menschen an. Sie mussten sich nur auf den Weg machen – und über die nötigen finanziellen Mittel verfügen. Über das Straßen- und Wegenetz konnte man sich in Mittelalter und Früher Neuzeit im Voraus planend (und dann auch reisebegleitend) mithilfe von Reisebeschreibungen, den sog.

Itineraren, später auch von gedruckten Karten informieren. Handschriftliche Itinerare listeten Reiseetappen und ihre Entfernungen auf^{22; 32}. Dennoch berichten Quellen von schwierigen Reisen zur Zieluniversität, von Überfällen auf Studenten, Zügen durch heikle Gebiete, vom Gefühl der Gefährdung in der Fremde oder der Brisanz eines Studienortwechsels. Studenten brachen aus Armut ihr Studium ab und heuerten als Söldner in der Fremde an, wie Christianus Schwyglin, der dem apostolischen Gerichtshof versprach, dass er Achtgeben „keinen Tot zu machen“. ³³ Ethnische Komponenten spielten eine Rolle, so studierten viele Deutsche in Italien, was nicht immer problemlos blieb. Ein Student aus der Kärntner Stadt Friesach berichtet, dass er auf dem Weg nach Florenz für einen Polen gehalten und deshalb eingekerkert wurde (*pro Polono habitus et tenutus*).³⁴

Reisende trafen – und treffen – auf andere Kulturen, Sitten Gebräuche und Sprachen. Auf Sibrand Gerlachs Grabstein stand: „... deren Sprache er zu reden verstand“. Reisende (insbesondere Kaufleute) des Mittelalters und der frühen Neuzeit waren (wie heute auch) auf die Kenntnis europäischer Weltsprachen, wie zum Beispiel der Handelssprachen Latein, Niederdeutsch, Italienisch oder Französisch angewiesen. Weiterhin nutzten sie sicherlich auch die international weitgespannten Netze landsmannschaftlich organisierter Handelshöfe und blieben so sprachlich und sozial unter sich. Der Fremdsprachenerwerb begann jedoch rasch eine wichtige Rolle im Bildungsplan zu spielen. Eine Kurzgrammatik für den praktischen Fremdsprachenunterricht im 16. Jahrhundert stammt von Gabriel Meurier (ca. 1513 – 1597) aus Antwerpen. Er unterrichtete dort Niederländisch, Französisch, Spanisch und Englisch und verfasste ein- und mehrsprachige Grammatiken, Vokabulare und weitere Lehrmaterialien zu den gefragten Handelssprachen, darunter mehrere Sammlungen von Verbformen, den sog. *Coniugations* oder *Coniugaisons*. Meuriers Werke zum Fremdsprachenunterricht wurden bis ins 17. Jahrhundert nachgedruckt.³⁵

36 VERBA IRREGVLAR.	
<p> <i>O</i> that I might thou mightest he might we might ye might they might. </p>	<p> <i>O</i> ch dat ick mochte ghy mochtet hy mochte wy mochten ghy lieden mochtet sy lieden mochten. </p>
<p>The Coniugation of the woorde goo.</p>	<p>De Coniugation van t'woort gaen.</p>
<p> I goo thou goest he goeth we goo ye goo they goo. </p>	<p> Ick ga ghy gaet hy gaet wy gaen ghy lieden gaet sy lieden gaen. </p>
<p> I went thou wentest he went we went ye went they went. </p>	<p> Ick ginck ghy ginct hy ginct wy ginghen ghy lieden ginck sy lieden ginghen. </p>
<p> I haue gonne thou halt gonne he hath gonne we haue gonne ye haue gonne they haue gonne. </p>	<p> Ick hebbe ghegaen ghy hebt ghegaen hy heeft ghegaen wy hebben ghegaen ghy lieden hebt ghegaen sy lieden hebben gegaen. I shall </p>

Abbildung 9: Learning English im 16. Jahrhundert

Sibrand Gerlachs Reise zu den Batavern

Eine Reise zu den Batavern - den Niederländern – ist sicher am wenigsten schwierig und ungewöhnlich für Ostfriesen gewesen. Sibrand Gerlach hatte sicher keine Sprachprobleme und bewegte sich in bekanntem Umfeld. Der Aufstieg der Hanse im 12./13. Jahrhundert band die Nordseeanrainer in einen lukrativen Handel des Ostseeraums mit England und Flandern ein. An dieser Handelsroute lag auch Ostfriesland, denn die meisten Schiffe bewegten sich in dieser Zeit in Küstennähe. Nicht immer waren die Verhältnisse zwischen den Ostfriesen und den übrigen Küstenbewohnern friedlich: Im 14./15. Jahrhundert gerieten die Stadt Emden und anderen Orten in der Krummhörn, wie z.B. Marienhafen immer wieder in Konflikte mit der Hanse, da von diesen Orten aus die Seeräuber um Klaus Störtebeker unterstützt wurden. Während der Hansezeit stieg das Handelsvolumen über die alten Verkehrswege in ganz Europa und neue Handelsrouten entstanden. Von größter Bedeutung waren der Nord-Süd-Weg über Rhein und Weser nach London sowie der West-Ost-Weg, der sich von London an Ostfriesland vorbei durch die Nord- und Ostsee bis ganz nach Nowgorod erstreckte³⁶. Ostfriesland lag also auf dem Weg nach England. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, dass Sibrand Gerlach nicht den Seeweg, sondern den Landweg einschlug.

Englands Universitäten zogen schon damals Studenten an

Die jahrhundertalte Verbundenheit der Nordseeanrainer über Schifffahrt und Handel gab sicher den Ausschlag für eine Weiterreise von den Niederlanden nach England, einer aufstrebenden Nation. Zu dieser Zeit bestieg Elisabeth I. im Jahr 1558 den Thron und unterstützte den Protestantismus. 30 Jahre später besiegte die englische Flotte die spanische Armada. Damit begann Englands Aufstieg zur See- und Kolonialmacht. Schon vor der Regierungszeit Elisabeths I. waren im Rahmen einer Universitätsreform unter ihrem Vater Heinrich VIII. aus den Lehrplänen der Universitäten von Oxford und Cambridge religiöse Fächer aus ihrer dominierenden Stellungen zurückgedrängt worden. Dies mag für Sibrand Gerlach attraktiv und ein Grund für den Besuch gewesen sein. Mit ihm hatten auch viele andere Studenten eine ähnliche Idee, denn zu der Zeit stiegen die Zahlen der Studierenden in England deutlich an.³⁷

Durch Frankreich nach Italien

Auch durch Frankreich verliefen im 16./17. Jahrhundert wichtige Handelsrouten und Reisewege in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung. Der internationale Warenverkehr von Ost nach West und umgekehrt von Polen bis Spanien zwischen Boden- und Genfer See verlief über Walliser Pässe. Auf dieser Strecke lag auch Genf, als wichtige Drehscheibe im internationalen europäischen Handelsverkehr und sicherlich auch als bedeutender Treffpunkt von Menschen verschiedenster Herkunft und von neuen Ideen. In Frankreich hatte zu dieser Zeit die Reformation Fuß gefasst. Dabei kam es zu Spannungen zwischen Katholiken und den „Hugenotten“. Erst das Edikt von Nantes 1598 sicherte den Protestanten freie Religionsausübung wodurch der innere Friede in Frankreich vorerst wiederhergestellt wurde. In diese spannungsgeladene Zeit hinein, vor dem Erlass des Ediktes von Nantes, reiste Sibrand Gerlach nach Frankreich. Ob er von Norden über die Alpen oder von Westen aus Richtung England kam, ist nicht gesichert.

Wenn Sibrand Gerlach in Genf gewesen ist und den Weg nach Siena suchte, dann hat er vermutlich die westliche Alpenquerung über den Großen St. Bernhard genommen. Dieser Alpenpass war schon seit vorantiker Zeit bekannt und wurde besonders von den Römern für Reisen über die Alpen in die Provinz Transalpina genutzt. Aufgrund seiner zentralen Lage lassen sich für Reisende, die aus nordwestlicher Richtung kamen, zwei Hauptzugangswege festmachen: Entweder aus nördlicher Richtung über Basel oder aus eher westlicher Richtung über Besançon, wie für Sibrand Gerlach zu vermuten ist. Beide Wege verbanden sich am Genfer See in Lausanne und von dort aus ging der Weg über einen verhältnismäßig flachen Anstieg auf die Passhöhe in ca. 2000 m Höhe. Nach Erreichen der Passhöhe ging es steil bergab über hin zum weitläufigen Aosta-Tal. Dort verband sich die Straße mit dem vom westlich gelegenen Kleinen St. Bernhard kommenden Weg. Weiter nach Osten gelangte man schließlich nach Mailand und von dort weiter südlicher.³⁸

Siena akzeptiert auch Protestanten – Rom wohl eher nicht

Die Universität Siena in der Toskana ist eine der ältesten Universitäten Italiens. Über ihre Bedeutung im 17. Jahrhundert ist wenig bekannt. Sie wurde bereits im 13. Jahrhundert gegründet und ist heute vor allem wegen ihrer Rechts- und Medizin-Fakultäten bekannt. Heute

präsentiert sie sich mit ihrer Homepage auf Englisch, Spanisch, Chinesisch und Brasilianisch Ausländern auffällig aufgeschlossen und betreibt seit 1917 eine *Universität für Ausländer Siena – Internationale Hochschule*.³⁹ Zu Sibrand Gerlachs Zeit war Siena Teil des Großherzogtums Toskana mit Florenz als Hauptstadt. Eines fällt auf: Siena war ein wichtiger Kreuzungspunkt. Wer damals von Frankreich kommend nach Rom reiste, der musste stets durch Siena. Vielleicht hatte die Wahl Sienas (und nicht Bolognas) auch konfessionelle Gründe: West und Mitteleuropa war konfessionell dreigeteilt: Katholisch, Lutherisch und Reformiert. Dies beeinflusste auch die Wahl der Hochschule: Studenten wurde der Besuch fremder Universitäten, die ihre konfessionelle oder politische Loyalität gefährden konnten, verboten. So gab es Universitäten, die sich durch besondere Toleranz gegenüber fremden Studenten auszeichneten. Dazu gehörte auch Siena.⁴⁰

Der Rückweg nach Ostfriesland

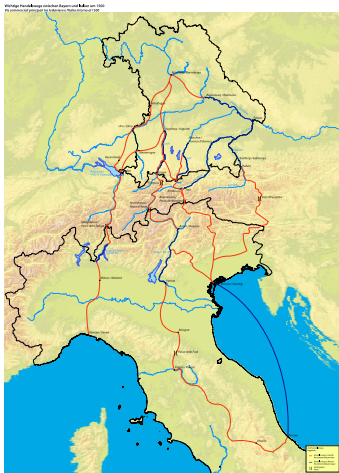


Abbildung 10: Wichtige Handelswege zwischen Bayern und Italien um 1500¹

Zurück hat Sibrand Gerlach vielleicht den direkten Weg nach Deutschland über den Splügenpaß genommen, den die Zeitgenossen als furchteinflößend und schwierig beschrieben. Von Bayern nach Süden (oder umgekehrt) verlief, noch aus der Römerzeit bekannt, die Via Claudia Augusta und stellte zusammen mit der Brenneroute die wichtigste Alpenüberquerung zwischen dem heutigen Deutschland und Italien dar. Die Romwegkarte des Nürnberger Kartographen Erhard Etzlaub wies Pilgern und anderen Reisenden den richtigen Weg nach Rom.⁵ Die Via Claudia Augusta begann in der Nähe von Augsburg und war in römischer Zeit ein wichtiger Übergang über die Alpen durch Tirol. Er kann auch heute noch an Originalstrecken begangen werden und zeigt, wie mühsam – aber machbar – eine Alpenüberquerung im Mittelalter war. Wenn man die Alpenüberquerung nicht allein oder in einer Gruppe durchführen wollte, dann konnte man sich alternativ einem Kurierdienst anschließen. Seit dem 15. Jahrhundert hatte sich ein privater Post- und Botendienst von Lindau nach Mailand etabliert, um regelmäßig Brief, Geld, Waren und Reisende zu befördern. Gewöhnlich ritt der sog. Mailänder Bote mit zwei Pferden. Eines ritt er selbst, das andere war mit Gepäck beladen. Ihr Botenweg führte in 6 Tagen zunächst am Rhein entlang, dann über Chur und den Splügenpaß nach Chiavenna, dann über den Comer See und weiter nach Mailand. Passagiere zahlten auf dieser Strecke ein Pauschalpreis und konnten gelegentlich bis Chur im Fuhrwerk mitfahren. Der Weg über den Splügenpaß war allerdings nicht mit dem Wagen befahrbar, denn diese Straßen waren im 17. und 18. Jahrhundert denkbar schlecht. Eis und Schnee, Regengüsse und Überschwemmungen erschwerten nicht selten die Reise. Unglücksfälle waren häufig. Am schwierigsten war die Überquerung der Alpen auf dem Teilstück zwischen Thusis und Chiavenna. Ungefähr sechs Stunden ging es auf der „schlechtesten Straße“ bergauf. Sie wurde daher auch „Via mala“ genannt.⁴¹ Lenzinger et al. zitieren den Reisenden Paul Hentzner (1558 -1623), der als Begleiter des jungen schlesischen Adligen Christoph Rhediger im Frühjahr 1599 nach Italien reiste und dabei den Weg über den Splügenpass nahm:⁴¹

„Bei Thusis wird der Weg äußerst beschwerlich und gefahrvoll wegen der ungeheuren Felsmassen, der schmalen Pfade und der gebrechlichen Brücken, welche hoch über dem rauschenden Wasser des Rheins hängen. Du

überschreitest sie zitternd in beständiger Angst, dass sie unter Dir zusammenbrechen. Mancher wird auch von Furcht erschüttert durch das unaussprechliche Brausen des Wassers, das sich zwischen Klippen durch einen Abgrund wälzt.“

Heidelberg – Auf dem Weg von Italien zurück nach Ostfriesland

Nach überstandener Alpenquerung und zurück in Deutschland ist als Reisestation noch Heidelberg belegt. Nach der Einführung des Luthertums wurde die Kurpfalz ab Mitte des 17. Jahrhunderts zu einem streng calvinistischen Gebiet, in dessen Kirchen (wie im reformierten Ostfriesland) ein strenges Bilderverbot herrschte. Der Lehrkörper der Universität kam aus den reformierten Niederlanden, Frankreich und der Schweiz. Für jemanden wie Sibrand Gerlach, der vorher in den Niederlanden und in Genf gewesen war, scheint also Heidelberg zu seiner Zeit eine natürliche Wegmarke gewesen zu sein.

Literatur

1. SPINDLER, M. und SCHMID, A. (2017) Handbuch der bayerischen Geschichte. Wichtige Handelswege zwischen Bayern und Italien um 1500. www.hdbg.de/bayern-italien/pdf/Karte-Handelswege_um_1500.pdf. Aufgerufen am 3.3.2021.
2. ARTNER, M. 2011. Bildungserwerb – Mobilität – Chance: Die Mobilität von Lehrenden und Studierenden unter besonderer Berücksichtigung Johannes Regiomontans. Universität Wien, Wien
3. ANONYM (2020) Mittelalterliche Universität. https://de.wikipedia.org/wiki/Mittelalterliche_Universit%C3%A4t Aufgerufen am 3.3.2021.
4. AMMANN, H. (1965) Wirtschaft Mittel- und Westeuropas um 1500 (Frühkapitalismus). In: Historischer Weltatlas. Hrsg. F. W. Putzger. Velhagen&Klasing. Seiten 70-71.
5. WIKIPEDIA-AUTOREN (2020) Erhard Etzlaub: Erstaussgabe der Romwegkarte von 1500. https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Erhard_Etzlaub&oldid=204906602. Aufgerufen am 23.2.2021.
6. HOUTROUW, O. G. (1889/1891) Ostfriesland. Eine geschichtlich-ortskundige Wanderung gegen Ende der Fürstenzeit. Verlag Schuster; Leer. 457 Seiten
7. ECKE, K. (1982) Sibrandus Gerlaci Grimersumanus, der Gründer der Gerlachschen Stiftung und sein Sippenkreis. Quellen und Forschung zur ostfriesischen Familien- und Wappenkunde. Ausgabe 31, 37-40
8. SUNDERMANN, F. (1902) Die Ostfriesen auf den Universitäten. Dritter Beitrag: Heidelberg 1386-1662. In: Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer. Verlag der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer. Seiten 40-103.
9. ANONYM (1976) Album Academiae Vitenbergensis 1841-1905. Aalen. 350-352 Seiten
10. HINRICHS, W. (1998) Die Studienstiftung des Sibrandus Gerlaci aus Grimersum von 1600. In: Festgabe für Dieter Neitzert zum 65. Geburtstag. Hrsg. P. Aufgebauer, U. Ohainski und E. Schubert. Seiten 319-342.
11. ECKE, K. (1982) Sibrandus Gerlaci Grimersumanus, der Gründer der Gerlachschen Stiftung und sein Sippenkreis. Quellen und Forschungen zur ostfriesischen Familien- und Wappenkunde. Ausgabe, 37-41
12. SCHWINGES, R. C. (1982) Studentische Kleingruppen im späten Mittelalter. Ein Beitrag zur Sozialgeschichte der deutschen Universitäten. In: Politik, Gesellschaft, Geschichtsschreibung. Hrsg. R. C. Schwinges und H. Ludat. Seiten 319-361.
13. ANONYM (1959-1980) Le livre du recteur de l'academie de Geneve, publié sous la direction de Sven Stelling-Michaud. Genf

14. ANONYM (1962) Die Matrikel der deutschen Nation in Siena (1578-1738). Hrsg. F. Weigle. Tübingen, Bibliothek des deutschen historischen Instituts in Rom
15. ERICKSON, V. O. (2018) Pewsum - Vom Heim des Pewe zum Zentrum der Krummhörn. Die Entwicklung einer ostfriesischen Marschgemeinde mit ihrem sozialen und kulturellen Wandel. Budrich Academic Press. Seiten 190-191.
16. SCHUH, M. (2011) » Ingolstadt oder Italien? Möglichkeiten und Grenzen akademischer Mobilität im Reich des 15. Jahrhunderts «. In: Von Bologna zu ‚Bologna‘. Akademische Mobilität und ihre Grenzen. Hrsg. C. Hesse. Seiten 23-45.
17. MAISEL, T. (2015) Studenten im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. <http://geschichte.univie.ac.at/de/themen/studenten-im-mittelalter-und-der-fruehen-neuzeit>. Universität Wien. Aufgerufen am 3.3.2021.
18. SUNDERMANN, F. (1895) Die Ostfriesen auf Universitäten. Erster Beitrag: Bologna, Köln, Erfurt. In: Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer. Verlag der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer. Seiten 106-136.
19. HARTFELDER, K. (1890) Das Katharinenfest der Heidelberger Artistenfakultät. Ein Beitrag zur inneren Geschichte mittelalterlicher Hochschulen. Neue Heidelberger Jahrbücher. Ausgabe 1, 52-71
20. SUNDERMANN, F. (1897) Die Ostfriesen auf den Universitäten. Zweiter Beitrag: Rostock 1419-1694. Seiten 48-137.
21. REICHERT, F. (2001) Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter. Verlag Kohlhammer. Seiten 11-39.
22. ANONYM (2020) Raißbüchlin. <https://de.wikipedia.org/wiki/Rai%C3%9Fb%C3%BCchlin>. Aufgerufen am 3.3.2021.
23. BEHRINGER, W. (1993) Wege und Holzwege. Aspekte einer Geschichte der Kommunikation in der Frühen Neuzeit. Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie. Ausgabe 11, 293-311
24. WALDSEEMÜLLER, M. (1507) Weltkarte. https://www.uni-muenster.de/FNZ-Online/expansion/europ_expansion/quellen/waldsee.htm. Universität Münster. Aufgerufen am 3.3.2021.
25. SZABO, T. (2007) Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter. In: Konstanzer Arbeitskreis. Seiten 71-118.
26. WIEMANN, H. und ENGELMANN, J. (1974) Alte Straßen und Wege in Ostfriesland. In: Ostfriesland im Schutze des Deiches. Deich- und Sielacht Krummhörn Seiten 169 ff.
27. SCHWADE, B. (2014) Mittelalterliche Straßen und Wege in Deutschland. <http://www.altwege.de/mittelalter-handelswege/home-mittelalter.html?Mittelalter=Mittelalterliche+Stra%DFen>. Aufgerufen am 23.2.2021.
28. WIKIPEDIA-AUTOREN (2018) Altstrassen. <https://de.wikipedia.org/wiki/Altstra%C3%9Fe>. Aufgerufen am 23.2.2021.
29. OHLER, N. (2009) Reisen (Mittelalter). [https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_\(Mittelalter\)](https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Reisen_(Mittelalter)). Aufgerufen am 23.2.2021.
30. DHM (2020) Deutsche Geschichte (Ausstellung) im Deutschen Historischen Museum Berlin. Berlin
31. SCHEUER, O. F. (1928) Studio auf Reisen. Vom Reisen der deutschen Studenten im Wandel der Zeiten. Hochschul-Verlag GmbH Göttingen. 1-23 Seiten
32. WIKIPEDIA-AUTOREN (2018) Romwegkarte von Erhard Etzlaub. https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Erhard_Etzlaub&oldid=204906602. Aufgerufen am 23.2.2021.
33. ESCH, A. (2010) Wahre Geschichten aus dem Mittelalter: Kleine Schicksale selbst erzählt in Schreiben an den Papst. C.H. Beck; München. 223 Seiten
34. LINDERMAYER, T. 2017. Reise und Mobilität im Mittelalter-Am Beispiel des niederösterreichischen Raumes. Universität Wien. Historisch-Kulturwissenschaftliche Fakultät Wien, Wien.
35. SCHULZ, M., HINKELMANN, P., KLETNIKOW, F., RAU, A., RICHTER, J. und STOCKER, A. (2011) Sprache unterwegs. Verständigung auf Reisen 1500 - 1800. <https://www.staatsbibliothek-bamberg.de/article/sprache-unterwegs/>. Aufgerufen am 3.3.2021.
36. WIKIPEDIA-AUTOREN (2021) Hanse. <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Hanse&oldid=207740459>. Aufgerufen am 23.2.2021.

37. WIKIPEDIA-AUTOREN (2021) Geschichte Englands. https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Geschichte_Englands&oldid=207276015. Aufgerufen am 23.2.2021.
38. TEIGE, O. (2009) Reisen über die Alpenpässe im Mittelalter. GRIN Verlag OHG. Seiten 20-27.
39. WIKIPEDIA-AUTOREN (2021) Ausländeruniversität Siena. https://de.wikipedia.org/wiki/Ausländeruniversität_Siena. Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Aufgerufen am 17.02.2021.
40. DE RIDDER-SYMOENS, H. (2007) Bildungslandschaften des Mittelalters und der Frühen Neuzeit im Deutschen Reich und in Europa. Die Universität Greifswald in der Bildungslandschaft des Ostseeraumes. Ausgabe, 13-27
41. LENZINGER, U., GRABHERR, G., OSTER, U. A., GIDL, A. und SCHMID-MUMMERT, I. (2006) Wege über die Alpen. Von der Frühzeit bis heute. Wiss. Buchges. Seiten 37-91.