

sei es durch Mitarbeit, sei es als Stifter, Gönner, Teilnehmer oder Subskribent, einzuweisen an meine Adresse (Münster i. W., Staufenstr. 42) gelangen zu lassen. J. Greving."

Dieser Aufruf wurde im November 1915 ausgegeben.

Schon im März des folgenden Jahres 1916 konnte Dr. Greving mitteilen, daß sein Unternehmen eine überraschend günstige Aufnahme gefunden habe. Zum Eintritt in die Redaktionsgeschäfte haben sich unterdessen bereit erklärt die Herren Universitätsprofessoren Engelkemper, Meinerz und Lux in Münster, Weyman in München, Grabmann in Wien, Bibliothekar Dr. Schottenloher in München, zu denen in Bälde noch ein Fachmann für Germanistik hinzutreten soll. Die Angebote tüchtiger Mitarbeiter sind ebenfalls in erfreulicher Anzahl erfolgt, und was besonders ermutigend ist, es hat sich auch schon ein Kern von Stiftern, Gönnern, Teilnehmern und Subskribenten eingefunden, der für das Gelingen des Planes die besten Hoffnungen erweckt. Der Entwurf der Satzungen für die „Gesellschaft zur Herausgabe des Corpus Catholicorum“ ist in Arbeit. Im Laufe des Sommers hofft der Herausgeber mit dem Druck einer ersten Lieferung beginnen zu können. Der von den Abnehmern zu zahlende Beitrag richtet sich nach dem Umfang der Lieferungen, soll aber 20 M für ein Jahr nicht überschreiten.

Es würde uns freuen, wenn es diesen Zeilen gelänge, dem edeln Unternehmen eine gute Anzahl Gönner, Spender, Teilnehmer und auch einige großmütige Stifter, besonders aber viele Mitarbeiter zu werben.

Matthias Reichmann S. J.

Die Balkanzugstrecke, eine Hauptverkehrsader des Römerreiches.

Eine der interessantesten Kostbarkeiten der Wiener Hofbibliothek ist die sogenannte Tabula Peutingeriana. Den Namen hat sie von einem ihrer ersten Besitzer, dem Augsburger Gelehrten Konrad Peutinger. Das Exemplar der Wiener Hofbibliothek ist eine etwa im 11. Jahrhundert angefertigte Kopie einer Straßenkarte des römischen Reiches, deren Original zu Ende des 4. Jahrhunderts entstanden ist. Ein Teil der Karte, und zwar der Spanien und England darstellende Abschnitt, ist verloren. Die noch vorhandenen Blätter bringen das römische Europa, Nordafrika und Asien bis nach Persien und Indien zur Darstellung. Die Absicht des Verfassers, das gesamte Straßennetz des Römerreiches auf einer nur 34 cm breiten und etwa 8 m langen Pergamentrolle zur Darstellung zu bringen, zwang ihn, Länder und Meere in einer Art neben und übereinander zu gruppieren, daß einem an moderne Karten gewöhnten Beschauer sein Wert infolge der fehlenden Orientierung und Proportion als ein auf den ersten

solcher Texte zu ihren Anmerkungen die Muttersprache anwenden, so ist das der Wissenschaft nicht förderlich und wird getadelt. Der Tadel wird aber wirksamer sein, wenn wir ihnen mit gutem Beispiel vorangehen. Und warum soll man der nichtdeutschen Welt den Zugang zu einer solchen Quelle erschweren?

Blick unentwirrbare Labyrinth erscheint. Der schwierigen Aufgabe, dieses Netz von Straßen zu entwirren und in einer den Anforderungen der modernen Geographie entsprechenden Art zur Darstellung zu bringen, hat sich der bekannte Herausgeber der ältesten Weltkarten, der *Mappae Mundi*, Konrad Miller, unterzogen. Sein Werk, „*Itineraria Romana, Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*“ [Mit 317 Karten, Skizzen u. Textbildern. gr. Folio (LXXV u. 992) Stuttgart 1916, Strecker und Schröder], ein wahres Muster deutschen Fleißes, ist zugleich mitten im Weltkrieg ein Zeugnis für die Leistungsfähigkeit des deutschen Buchhandels.

Das gesamte Straßennetz des römischen Reiches im 4. Jahrhundert nach Christus wird von Miller in 295 Kartenskizzen erläutert, 141 Reisestrecken mit allen Stationen und ihren Entfernungen voneinander sind eingehend beschrieben. Zwei Indices ermöglichen es, die antiken Ortsnamen und ihre entsprechenden modernen Bezeichnungen aufzufinden. Miller hat somit ein ausführliches Reisebuch für die Zeit des ausgehenden Kaiserreiches geschaffen.

Wir sind mit Recht stolz auf unseren mitten im Kriege entstandenen Balkanzug, der, vom äußersten Westen des Deutschen Reiches bis zum Goldenen Horn vier verbündete Staaten durchziehend, ihre Hauptstädte verbindet. Als durchgehende Verbindungslinie Westeuropas mit dem Orient ist er nichts Neues. Der Gedanke liegt nahe, an der Hand des Miller'schen Werkes die damalige transeuropäische Linie zu verfolgen und uns ihre Bedeutung im römischen Weltverkehr klarzumachen.

Ihrer technischen Einrichtung nach waren die römischen Straßen den unseren, auch den für den Automobilverkehr bestimmten, durchaus ebenbürtig. Um so größer ist aber der einschneidende Gegensatz zwischen dem Verkehrswesen von damals und heute. Die römische Reichspost, der *cursus publicus*, war ein durchaus staatliches Institut, ausschließlich für amtliche Reisen bestimmt und vorbehalten. Niemand durfte sich der Reichspost bedienen, dem nicht ein Erlaubnisschein mit genau vorgeschriebener „*Marshrouten*“ ausgehändigt war. Solche erhielten nur Gesandte, Offiziere, Beamte und Kuriere für ihre Dienstreisen. Die gesamten Unterhaltungskosten dieser nur dem Staat und seinen Organen dienenden Einrichtung mußten von den Untertanen unter den schwersten Opfern aufgebracht werden, ohne daß sie davon einen entsprechenden Nutzen gehabt hätten.

Daran, daß die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel zu den Aufgaben des Staates gehören könne, dachte man nicht einmal. Der Privatmann, der auf Reisen gehen wollte oder mußte, konnte zusehen, wie er weiter kam. Der Staat stellte ihm zu seiner Reise nichts zur Verfügung als die Straßen, diese allerdings in erstaunlicher Menge.

Mit der Verlegung der römischen Reichshauptstadt nach Osten, nach Byzanz, war der Balkan und sein Straßennetz in den Vordergrund strategischen und verkehrstechnischen Interesses getreten. Byzanz war Ziel und Ausgangspunkt aller Straßen des Reiches geworden. Sehen wir von den asiatischen Straßen ab, so bleiben für den damaligen europäischen Verkehr von Byzanz aus zwei Hauptziele, Rom, die alte Reichshauptstadt und die Hauptstadt der Christenheit,

und Trier, das im 4. Jahrhundert als Kaiserresidenz mit Konstantinopel und Antiochien wetteiferte. Demgemäß war das Straßennetz des Balkans in zwei Hauptrichtungen orientiert, direkt nach Westen an die Adria, von wo sich die kürzeste Seeverbindung mit Rom ergab, und nach Norden zur Donau, wo Belgrad der Ausgangspunkt einer Reihe der wichtigsten Straßenzüge war. Erstere, die Via Egnatia, zog von Byzanz aus am Ufer des Ägäischen Meeres hin bis Saloniki, von wo sie über Monastir, Ohrida, Elbassan nach Durazzo führte. Das heute so weglose Albanien war in nord-südlicher Richtung von einem Straßenzuge durchquert, der die uns heute so interessierenden Orte Balona, Durazzo, Alessio, Stutari berührte, von dort aus durch Montenegro über Danilobgrad, Niksic nach Trebinje und zur dalmatinischen Küstenstraße gelangte. Eine andere von Stutari ausgehende Straße führte über Dulcigno, Antivari nach Budua, von dort westlich vom Lovcen nach Cattaro und Ragusa. Von der Via Egnatia trennte sich bei Grefli, dem alten Perinth, die Hauptstraße zur Donau, die von Adrianopel aus fast genau dem Laufe des Balkanzuges entsprechend über Sofia, Nisch, Pirot führte und bei Kostolac die Donau erreichte. Für die Verbindung der Hauptstraßen untereinander war ausreichend gesorgt. Von Nisch aus führte eine Straße übers Amselfeld nach Alessio, eine andere durchs Vardartal nach Üsküb und Monastir. So war der Balkan von einem Straßennetz durchzogen, von dem man nur wünschen möchte, daß es auch unseren Truppen noch zur Verfügung gestanden hätte.

Im Gegensatz zu den jeglichen Verkehrszwecken, strategischen sowohl als zivilen, dienenden Balkanstraßen war die Bedeutung der Donau-Rhein-Linie im römischen Verkehrswesen vor allem eine strategische. Man möchte sie den großen Schützengraben nennen, der die Reichsgrenze gegen Norden und Osten zu halten hatte. Und wirklich zog sich der sog. Limes als Wall vom Rhein zur Donau und als Militärgrenze an dieser hinab, und die Ortschaften, denen wir an der römischen Donaustraße begegnen, sind nicht, wie heute, große politische und industrielle Zentren, sondern militärische Standquartiere, denen erst in zweiter Linie als Durchgangs- und Zollstationen eine handelspolitische Bedeutung zukommt.

Durch das Hof- und Staatshandbuch des römischen Reiches aus dem Anfang des 5. Jahrhunderts, der Notitia dignitatum, sind wir über die Garnisonen der Donau-Rhein-Front ziemlich genau unterrichtet. Rund 120 Standorte von Truppen sind darin von Orsova bis zum Bodensee genannt. Auffallend ist die geringe Truppenzahl, der die Aufgabe des Grenzschutzes oblag. 54 Eskadronen Kavallerie, 11 Legionen, die meistens in Abteilungen zu 1000 oder 2000 Mann verteilt waren, 150 kleinere Infanterieabteilungen zu 500 Mann, im ganzen etwa 120 000 Mann hatten eine Front von etwa 2000 km zu halten. Besonders Interesse verdient darunter die Donauflottille, die mit ihren Naves lusoriae, den Vorläufern der k. u. k. Donaumonitoren, für die Sicherheit der Wasserstraße zu sorgen hatten. Dreizehn Flottenstationen gab es an der Donau und ihren großen Nebenflüssen, so in Semendria, in Wien, Tulln und Lorch. Auch auf dem Bodensee war eine solche Kriegssflottille. Der Nation nach waren diese Truppen

zum geringsten Teil Römer, die germanischen Truppen überwiegen vor allem in der Kavallerie; die kleineren Infanterieabteilungen, die sog. *auxilia*, sind durchweg „Barbaren“; so standen z. B. in der Nähe von Regensburg eine Abteilung Britannier, bei Raab maurische Reiter und als Besatzung von Siskel wird gar eine Kompanie *Alpini* genannt. Daß ein so dünner und so bunt zusammengewürfelter Grenzkordon dem großen Ansturm der Völkerwanderung nicht standhalten konnte, ist begreiflich.

So wichtig die Donaustraße im militärischen Grenzverkehr sein mußte, so wenig geeignet war sie ihrer ungeheuren Länge wegen für die rasche Beförderung von Reisenden. Deshalb wählten diese wohl meistens die kürzere Straße von Belgrad über Aquileja, Laibach nach Mailand oder quer durch die österreichischen Alpenländer über Salzburg zum Bodensee.

Daß eine strategische Position von solcher Bedeutung wie es die Donaulinie für das Römerreich war, gut ausgebauten Verbindungen mit den Reichszentren und dem Binnenlande haben mußte, liegt auf der Hand. Die historische Entwicklung des Vormarsches der Römer zur Donau und die geographische Lage brachten es mit sich, daß diese ihren Weg über die Alpen nehmen mußten. Den ganzen Alpenbogen, den heute die Eisenbahn an sieben Stellen durchfährt oder übersteigt, überschritten die römischen Legionen auf acht großen Heerstraßen. Nach Gallien und zum Rhein führten die Straße über den Mont Genève, den Großen und Kleinen St. Bernhard, den Splügen und den Septimerpaß. Mit der Struktur der Alpen ist es gegeben, daß in den Westalpen mit dem einmaligen Überschreiten eines Hochpasses der Gebirgsübergang vollendet ist; nicht so in den Ostalpen, deren dreizonaler Aufbau zu zweifachem oder dreifachem Überschreiten der Hauptkämme nötigt. So mußte die Römerstraße von Verona nach Augsburg über den Brenner- und Scharnitzpaß, die Straße von Aquileja nach Wels und zur Donau gar drei Pässe überwinden, den Predil, den Hochtauernpaß und den Pyhrn. Den Birnbaumerwald, den die Römer noch zu den Alpen rechneten, überschritt die Straße von Aquileja nach Carnuntum und Belgrad.

Übermals ist die Rhein-Donau-Linie zu einer Hauptverkehrsader Europas geworden, nicht trennend wie einst, da sie als Grenzwall Germanen und Römer schied, sondern Völker verbindend. In ihrer Bestimmung liegt die Gewähr, daß ihr ein besseres Geschick beschieden sein wird als ihrer Vorgängerin auf der *Tabula Peutingeriana*.

Karl von Silva-Tarouca S. J.

Neue Mysteriespiele.

Herr Erich Eckert läßt die Mysteriespiele des Mittelalters wieder aufleben. Er will eine Volkskunst erwecken, die allgemein verständlich ist, erhebt und erbaut, durch ihre Wahrheit und Einfachheit stille Freuden schafft und doch auch den Kunstsinne voll auf befriedigt.

Er ist auf dem richtigen Weg.

Ein Weihnachts-Mysteriespiel machte den Anfang.