

ein Verzeichnis der benutzten Quellen würde man gern sehen. Dennoch: die Arbeit stellt einen weiteren wertvollen Baustein für die Geschichte des polnischen Theaters zwischen den beiden Weltkriegen dar.

Brühl

Karl Hartmann

F. Freising: Die Bernsteinstraße aus der Sicht der Straßentrassierung. (Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, H. 5.) Kirschbaum Verlag, Bonn-Bad Godesberg 1977. 60 S., 15 Abb., 3 Tab. i. T., 1 Faltkte i. Anh.

Gegenstand der Untersuchung ist der Verkehrsweg, der von Carnuntum aus über 600 Meilen zur germanischen Küste an der Ostsee führt und von dem Plinius berichtet, daß ihn ein römischer Ritter benutzt habe, um Bernstein zu beschaffen. Andere „Bernsteinstraßen“, mit denen die Ur- und Frühgeschichtsforschung rechnet, etwa diejenigen, auf denen die mykenische oder die südenglische Wessex-Kultur mit dem begehrten Material versorgt wurden, werden nicht berücksichtigt. Auch zur eigentlichen Fragestellung werden die Forschungsergebnisse der Ur- und Frühgeschichtsforschung nur in einer recht knappen Auswahl herangezogen. Vor allem sind dem Vf. wichtige neuere Zusammenfassungen, wie etwa der Aufsatz von R. C. A. Rottländer in: „Acta Praehistorica et Archaeologica“ 4 (1973), oder das Stichwort „Bernstein und Bernsteinhandel“ in der 2. Auflage des „Reallexikons der Germanischen Altertumskunde“ von J. Hoops, unbekannt geblieben. Auch neuere polnische Arbeiten zum römischen Import, der ja zum großen Teil auf der „Bernsteinstraße“ ins Land gekommen sein dürfte, bleiben unberücksichtigt. Überdies sind dem Vf. bei der Benutzung archäologischer Literatur einige Fehler unterlaufen. So stammen, um nur ein Beispiel zu nennen, die meisten der römischen Anlagen im Gebiet nördlich der Donau nicht aus dem Markomannenkriege, sondern sind älter und wahrscheinlich während dieses Krieges aufgegeben worden.

Aber solche Mängel berühren den eigentlichen Wert des Buches nicht, das sich ja, wie der Titel sagt, um die Festlegung der Straßentrasse aus der Sicht des Straßenbauers bemüht. Dieser geht von den natürlichen Voraussetzungen und technischen Möglichkeiten aus. Und hier stellt der Vf. eine ganze Reihe bisher in der archäologischen und historischen Wegforschung nur selten berücksichtigter Gesichtspunkte zur Diskussion.

Die Kenntnis ur- und frühgeschichtlicher Verkehrswege ist ja trotz mancher Bemühungen noch recht gering. Das alte Verfahren, die Fundorte fremder, offensichtlich eingeführter Gegenstände durch Linien zu verbinden und diese Linien dann als Wegtrassen anzusprechen, hat sich als falsch herausgestellt, wie auch F. bestätigt. Das hat zwar Eggers schon 1951 festgestellt, trotzdem werden mitunter bis heute Verkehrswege auf diese Weise rekonstruiert. Andere Versuche haben nur punktuelle Erfolge gebracht. So zeigen perlschnurartig aufgereihete Grabhügel offensichtlich Verkehrswege an. Unmittelbare Wegspuren, insbesondere Radeindrücke, lassen sich nur kleinflächig bei Ausgrabungen feststellen, sie sind außerdem schwer zu datieren. Kunstbauten, wie Steinpflaster, Dämme, Bohlenwege und Holzbrücken, gibt es nur an wenigen Stellen. Selbst wenn sie gefunden werden, läßt sich häufig nicht entscheiden, ob sie zu lokalen Verbindungswegen oder zu Fernverkehrsstraßen gehören. Auch die Versuche, überlieferte mittelalterliche Verkehrswege in ur- und frühgeschichtliche Zeiten zurückzuprojizieren, haben nur wenig Erfolg gehabt, da ja auch Straßen ihren Verlauf ändern.

Bei dieser Sachlage ist es auf jeden Fall nützlich, wenn sich einmal ein Straßenbauingenieur um die Lokalisierung einer frühgeschichtlichen Wegtrasse bemüht. Der Untergrund hat zweifelsohne eine große Bedeutung. Da die Transportmittel auf ihn Bezug nehmen müssen, werden sie und ihre Wechselbeziehungen zur Fahrbahn untersucht. Der notwendige Energieaufwand ist ebenso zu berücksichtigen wie das Streben nach einer möglichst geringen Reisedauer. Hier wird schon erkennbar, wie vielfältig und teilweise einander widersprechend die zu untersuchenden Voraussetzungen sein können. Eine besondere Schwierigkeit bildet das Queren von Wasserläufen mit Hilfe von Furten, Fähren und Brücken. Dabei spielt, bisher kaum berücksichtigt, die jahreszeitlich unterschiedliche Wasserführung der Flüsse und Bäche zweifelsohne eine Rolle. Alle diese natürlichen und technischen Gegebenheiten werden eingehend besprochen. Dabei gibt es natürlich Unsicherheitsfaktoren. Für seine Berechnungen kann F. nur die historisch erkennbare Form der Täler und die heutige Wasserführung zugrunde legen. Beide haben sich aber im Verlauf der letzten 2000 Jahre verändert; möglicherweise sind die Veränderungen stärker, als der Vf. annimmt. Auch über die Versorgung der Reisenden werden beherzigenswerte Gedanken geäußert. Sicher muß eine ur- und frühgeschichtliche Verkehrsstraße nicht von Siedlung zu Siedlung laufen; im Gegenteil bietet eine Linienführung durch unbesiedeltes Gebiet sogar manchen Vorteil. Andererseits kann der Weg aber nicht dauernd die Siedlungen meiden, da Mensch und Tier versorgt werden müssen. Auch solche Gesichtspunkte haben die Trassenführung bestimmt.

Alle diese Gegebenheiten werden dann für das Wegstück von Carnuntum bis zur Mährischen Pforte eingehend untersucht. Es gelingt dem Vf. überzeugend, auf Grund der natürlichen und technischen Voraussetzungen mehrere mögliche Trassen der „Bernsteinstraße“ herauszuarbeiten, von denen er die westliche durch das Gebiet von Nikolsburg und Brünn als optimal ansieht. Der Verlauf der Straße von der Mährischen Pforte bis zur Ostsee wird dann nur noch kursorisch behandelt. Hier fehlen dem Vf. anscheinend die Kenntnisse des Geländes und wohl auch die für seine Berechnungen erforderlichen Unterlagen. So begnügt er sich für diesen Teil der Bernsteinstraße mit einigen allgemeinen Hinweisen, die sicher vieles Richtige enthalten, aber nicht in gleicher Weise durch Berechnungen gestützt werden wie der rekonstruierte Straßenverlauf im österreichischen und mährischen Gebiet.

Gewiß ist mit den Untersuchungen des Vfs. ein Beweis, daß die „Bernsteinstraße“ im 1. Jh. n. Chr. tatsächlich auf der von ihm angenommenen Trasse verlaufen ist, nicht erbracht. Er hat aber das große Verdienst, auf die bisher zweifelsohne vernachlässigten natürlichen Voraussetzungen und technischen Möglichkeiten einer Straßenführung hingewiesen zu haben. Viele bisherige Rekonstruktionen des Straßenverlaufes erweisen sich durch die von F. angeführten Gesichtspunkte als unwahrscheinlich. Das gilt nicht nur für die von Carnuntum nach Norden führende Straße, sondern wohl für viele ur- und frühgeschichtliche Verkehrswege. Seine Gesichtspunkte müssen in der Altstraßenforschung berücksichtigt werden und können diese auf jeden Fall befruchten. Wichtig sind auch die Hinweise auf weitere notwendige Untersuchungen. Insbesondere die Übergänge alter Verkehrswege über Flüsse und Bäche scheinen hier Anhaltspunkte zu bieten. Denn gerade an diesen Stellen sind am ehesten Kunstbauten zu erwarten. Wenn auch viele von ihnen durch die Tätigkeit der Gewässer zerstört worden sein dürfte, besteht doch die Hoffnung, daß hin und wieder Reste geborgen und vielleicht auch datiert werden können. Die

ur- und frühgeschichtliche Wegeforschung muß dem Vf. für seine Hinweise dankbar sein.

Bochum

Gerhard Mildenerberger

„Die Burg“. Einflußreiche Kräfte um Masaryk und Beneš. **Band 2.** Hrsg. von Karl Bosl. Vorträge des Collegium Carolinum in Bad Wiessee am Tegernsee vom 22. bis 25. Nov. 1973. R. Oldenbourg Verlag. München, Wien 1974. 218 S.

Mit seinen beiden Jahrestagungen über die „Burg“ hat sich das Collegium Carolinum an ein Thema gewagt, das von der tschechoslowakischen Geschichtsschreibung auch in einer Zeit vernachlässigt worden ist, in der eine unvoreingenommene Erforschung der Vergangenheit leichter war, als dies heute der Fall ist. Deshalb standen den Referenten kaum Vorarbeiten zur Verfügung. Sie mußten ihre Informationen aus gedruckten Quellen bzw. aus Werken zu weit abgelegenen Themen zusammentragen.

In diesem zweiten Band analysiert Helmut Slapnicka einleitend die Rechtsstellung des tschechoslowakischen Staatspräsidenten und den Gebrauch, den dieser von seinen Rechten gemacht hat.

Manfred Alexander diskutiert in seinem Referat die Autonomieforderungen der Deutschen und zeigt, daß sie im Kern auf die Ablehnung hinausliefen, Tschechisch zu lernen. Er weist nach, daß eine Territorialautonomie inpraktikabel war. Auch unter Benešs Präsidentschaft war kein neuer Anfang möglich, da Beneš in der Sudetendeutschen Partei keinen demokratischen und staatsbejahenden Partner fand.

Christoph Stölzl hebt das Ansehen hervor, das Masaryk in der Weltöffentlichkeit durch seinen Einsatz gegen den Antisemitismus im Hilsner-Prozeß gewonnen hatte und das es ihm erleichterte, die Tschechen als Träger des Humanismus darzustellen. Die einflußreiche jüdische Öffentlichkeit in Westeuropa und Amerika half ihm im Kriege, die Schwierigkeiten bei der Durchsetzung seines Programms zu überwinden. In der Tschechoslowakei gelang es ihm, den Antisemitismus gesellschaftlich unmöglich zu machen und die deutschsprechenden Juden vor nationalistischen Angriffen zu schützen und auch als Mittler zu den Deutschen der Republik einzusetzen.

Julius Firt berichtet aus eigener Kenntnis als Verleger über das Verhältnis zwischen Masaryk und Peroutka, dem Chefredakteur der Zeitschrift „Přítomnost“, deren Gründung Masaryk anregte und auch finanziell unterstützte. Er weist darauf hin, daß Peroutka Beneš kritischer gegenüberstand als Masaryk.

Kurt Wessely unternimmt den bei der Unzugänglichkeit der tschechoslowakischen Archive interessanten Versuch, aus tschechoslowakischen Dokumentenveröffentlichungen über die „volksfeindliche und antinationale“ Politik Masaryks und Benešs Informationen über den Einfluß führender Bankiers und Industrieller auf die Politik der „Burg“ zu gewinnen und hebt besonders die Rolle des Direktors der Zivno-Bank, Jaroslav Preiss, hervor.

Oswald Kostřba-Skalický beschreibt die ablehnende Haltung des Hochadels gegenüber der Republik, dessen Kennzeichen seit dem 17. Jh. seine geringe Verwurzelung im tschechischen Volk war und der schon seit dem Wahlsieg der Jungtschechischen Partei 1890 begonnen hatte, sich aus dem politischen Leben zurückzuziehen.

August K. Huber untersucht das Verhältnis zwischen Staat und katholischer Kirche, das durch die Parole der Trennung von Staat und Kirche, die Gründung der „Tschechoslowakischen Kirche“ und die Betonung der Tradition